

Kanton Zürich

Regionaler Richtplan Limmattal

Richtplantext

Beschluss des Regierungsrates vom
4. Oktober 2017
(RRB Nr. 925 / 2017)

Karte reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (JA100032)

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| 1 Regionales Raumordnungskonzept..... | 8 |
| 1.1 Gesamtstrategie..... | 8 |
| 1.1.1 Ziele | 9 |
| 1.1.2 Zielbild 2030 | 11 |
| 1.1.3 Massnahmen | 17 |
| 1.2 Grundlagen..... | 17 |
| 2 Siedlung | 19 |
| 2.1 Gesamtstrategie..... | 19 |
| 2.1.1 Ziele | 19 |
| 2.1.2 Strategien | 20 |
| 2.1.3 Karteneinträge | 23 |
| 2.1.4 Massnahmen | 23 |
| 2.2 Zentrumsgebiet..... | 23 |
| 2.2.1 Ziele | 23 |
| 2.2.2 Karteneinträge | 24 |
| 2.2.3 Massnahmen | 27 |
| 2.3 Schutzwürdiges Ortsbild..... | 27 |
| 2.3.1 Ziele | 27 |
| 2.3.2 Karteneinträge | 27 |
| 2.3.3 Massnahmen | 27 |
| 2.4 Gebiet mit Nutzungsvorgaben | 28 |
| 2.4.1 Ziele | 28 |
| 2.4.2 Karteneinträge | 29 |
| 2.4.3 Massnahmen | 32 |
| 2.5 Anzustrebende bauliche Dichte..... | 33 |
| 2.5.1 Ziele | 33 |
| 2.5.2 Karteneinträge | 33 |
| 2.5.3 Massnahmen | 35 |
| 2.6 Eignungsgebiete für Hochhäuser | 36 |
| 2.6.1 Ziele | 36 |
| 2.6.2 Karteneinträge | 36 |
| 2.6.3 Massnahmen | 38 |
| 2.7 Entwicklung von Bahnhofsgebieten..... | 38 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 2.8 | Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende | 38 |
| 2.8.1 | Ziele | 38 |
| 2.8.2 | Karteneinträge | 38 |
| 2.8.3 | Massnahmen | 39 |
| 2.9 | Grundlagen | 39 |
| 3 | Landschaft | 40 |
| 3.1 | Gesamtstrategie | 40 |
| 3.1.1 | Ziele Gesamttraum | 40 |
| 3.1.2 | Detailstrategie Limmatraum | 43 |
| 3.1.3 | Massnahmen | 45 |
| 3.2 | Wald | 45 |
| 3.2.1 | Ziele | 45 |
| 3.2.2 | Karteneinträge | 45 |
| 3.2.3 | Massnahmen | 45 |
| 3.3 | Gewässer | 46 |
| 3.3.1 | Ziele | 46 |
| 3.3.2 | Karteneinträge | 46 |
| 3.3.3 | Massnahmen | 48 |
| 3.4 | Landwirtschaftsgebiet | 48 |
| 3.4.1 | Ziele | 48 |
| 3.4.2 | Karteneinträge | 48 |
| 3.4.3 | Massnahmen | 48 |
| 3.5 | Erholung | 49 |
| 3.5.1 | Ziele | 49 |
| 3.5.2 | Karteneinträge | 49 |
| 3.5.3 | Massnahmen | 52 |
| 3.6 | Naturschutz | 53 |
| 3.6.1 | Ziele | 53 |
| 3.6.2 | Karteneinträge | 53 |
| 3.6.3 | Massnahmen | 56 |
| 3.7 | Landschaftsschutzgebiet | 56 |
| 3.8 | Landschaftsförderungsgebiet | 56 |
| 3.8.1 | Ziele | 56 |
| 3.8.2 | Karteneinträge | 56 |
| 3.8.3 | Massnahmen | 58 |
| 3.9 | Landschaftsverbindung | 58 |

| | |
|---|-----------|
| 3.10 Freihaltegebiet | 58 |
| 3.10.1 Ziele | 58 |
| 3.10.2 Karteneinträge | 58 |
| 3.10.3 Massnahmen | 58 |
| 3.11 Ökologische Vernetzung | 59 |
| 3.11.1 Ziele | 59 |
| 3.11.2 Karteneinträge | 59 |
| 3.11.3 Massnahmen | 61 |
| 3.12 Gefahren | 61 |
| 3.12.1 Ziele | 61 |
| 3.12.2 Karteneinträge | 61 |
| 3.12.3 Massnahmen | 62 |
| 3.13 Grundlagen | 63 |
| 4 Verkehr | 64 |
| 4.1 Gesamtstrategie | 64 |
| 4.1.1 Ziele | 64 |
| 4.1.2 Karteneinträge | 66 |
| 4.1.3 Massnahmen | 66 |
| 4.2 Strassenverkehr | 67 |
| 4.2.1 Ziele | 67 |
| 4.2.2 Karteneinträge | 68 |
| 4.2.3 Massnahmen | 71 |
| 4.3 Öffentlicher Personenverkehr | 71 |
| 4.3.1 Ziele | 71 |
| 4.3.2 Karteneinträge | 72 |
| 4.3.3 Massnahmen | 76 |
| 4.4 Fuss- und Wanderwege | 76 |
| 4.4.1 Ziele | 76 |
| 4.4.2 Karteneinträge | 76 |
| 4.4.3 Massnahmen | 79 |
| 4.5 Radwege | 79 |
| 4.5.1 Ziele | 79 |
| 4.5.2 Karteneinträge | 79 |
| 4.5.3 Massnahmen | 82 |
| 4.6 Reitwege | 82 |
| 4.6.1 Ziele | 82 |

| | | |
|------------|---|------------|
| 4.6.2 | Karteneinträge | 82 |
| 4.6.3 | Massnahmen | 82 |
| 4.7 | Parkierung | 82 |
| 4.7.1 | Ziele | 82 |
| 4.7.2 | Karteneinträge | 83 |
| 4.7.3 | Massnahmen | 85 |
| 4.8 | Güterverkehr | 85 |
| 4.8.1 | Ziele | 85 |
| 4.8.2 | Karteneinträge | 85 |
| 4.8.3 | Massnahmen | 87 |
| 4.9 | Grundlagen..... | 87 |
| 5 | Versorgung, Entsorgung | 88 |
| 5.1 | Gesamtstrategie..... | 88 |
| 5.2 | Wasserversorgung | 88 |
| 5.2.1 | Ziele | 88 |
| 5.2.2 | Karteneinträge | 89 |
| 5.2.3 | Massnahmen | 92 |
| 5.3 | Materialgewinnung | 92 |
| 5.3.1 | Ziele | 92 |
| 5.3.2 | Karteneinträge | 92 |
| 5.3.3 | Massnahmen | 92 |
| 5.4 | Energie | 93 |
| 5.4.1 | Ziele | 93 |
| 5.4.2 | Karteneinträge | 94 |
| 5.4.3 | Massnahmen | 98 |
| 5.5 | Kommunikation..... | 98 |
| 5.5.1 | Ziele | 98 |
| 5.5.2 | Karteneinträge | 99 |
| 5.5.3 | Massnahmen | 99 |
| 5.6 | Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung..... | 99 |
| 5.6.1 | Ziele | 99 |
| 5.6.2 | Organisation der Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung..... | 99 |
| 5.6.3 | Karteneinträge | 100 |
| 5.6.4 | Massnahmen | 102 |
| 5.7 | Abfall..... | 102 |
| 5.7.1 | Ziele | 102 |

| | | |
|------------|--|------------|
| 5.7.2 | Karteneinträge | 102 |
| 5.7.3 | Massnahmen | 102 |
| 5.8 | Grundlagen..... | 103 |
| 6 | Öffentliche Bauten und Anlagen | 104 |
| 6.1 | Gesamtstrategie..... | 104 |
| 6.1.1 | Ziele | 104 |
| 6.1.2 | Karteneinträge | 104 |
| 6.1.3 | Massnahmen | 107 |
| 6.2 | Bildung und Forschung..... | 107 |
| 6.2.1 | Ziele | 107 |
| 6.2.2 | Karteneinträge | 107 |
| 6.2.3 | Massnahmen | 107 |
| 6.3 | Gesundheit..... | 107 |
| 6.3.1 | Ziele | 107 |
| 6.3.2 | Karteneinträge | 107 |
| 6.3.3 | Massnahmen | 108 |
| 6.4 | Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen..... | 108 |
| 6.5 | Weitere öffentliche Dienstleistungen | 108 |
| 6.5.1 | Ziele | 108 |
| 6.5.2 | Karteneinträge | 108 |
| 6.5.3 | Massnahmen | 108 |
| 6.6 | Grundlagen..... | 108 |

Abbildungen

| | |
|---|-----|
| Abb. 1.1: Quantitative Entwicklung bis 2030..... | 10 |
| Abb. 1.2: Zielbild 2030..... | 11 |
| Abb. 1.3: Zielbild 2030 der RZU, Stand April 2016 | 16 |
| Abb. 2.1: Dynamik der Siedlungsentwicklung | 22 |
| Abb. 2.2: Zentrumsgebiete mit Nutzungsvorgaben und Funktionen..... | 26 |
| Abb. 2.3: Gebiete mit Nutzungsvorgaben | 31 |
| Abb. 2.4: Anzustrebende bauliche Dichte | 35 |
| Abb. 2.5: Gebiete mit Eignung für Hochhäuser..... | 37 |
| Abb. 3.1: Kulturobjekte und Ausflugsziele | 42 |
| Abb. 3.2: Konzeptskizze Erholung, Agglomerationspark Limmattal, 2009 | 43 |
| Abb. 3.3: Konzeptskizze Kultur, Agglomerationspark Limmattal 2009 | 44 |
| Abb. 3.4: Konzeptskizze Fuss- und Veloverkehr, Agglomerationspark Limmattal 2009 | 44 |
| Abb. 3.5: Revitalisierung kommunale Gewässer..... | 47 |
| Abb. 3.6: Aussichtspunkte, Erholungsgebiete, Aufwertung von See- und Flussufern | 51 |
| Abb. 3.7: Naturschutzgebiete und Naturschutzobjekte | 55 |
| Abb. 3.8: Landschaftsschutz- und Landschaftsfördergebiete..... | 57 |
| Abb. 3.9: Ökologische Vernetzungskorridore..... | 60 |
| Abb. 4.1: Zukunftsbild Verkehr | 64 |
| Abb. 4.2: Verbindungsstrassen und Umgestaltung Strassenraum | 70 |
| Abb. 4.3: Festlegung Bustrasse..... | 73 |
| Abb. 4.4: Angebot öffentlicher Verkehr | 75 |
| Abb. 4.5: Netzergänzung Fuss- und Wanderwege, hindernisfreie Routen, historische Wege | 78 |
| Abb. 4.6: Velorouten mit Schwachstellen | 81 |
| Abb. 4.7: Parkieranlagen | 84 |
| Abb. 4.8: Anschlussgeleise und Güterumschlag..... | 86 |
| Abb. 5.1: Wichtige bestehende und geplante Anlagen der Wasserversorgung..... | 91 |
| Abb. 5.2: Prioritätsgebiete rohrleitungsgebundene Energieträger und Fernwärme | 95 |
| Abb. 5.3: Kantonale und regionale Hoch- und Mitteldruck Erdgasleitungen..... | 97 |
| Abb. 5.4: Anlagen der Zweckverbände sowie Strassenabwasserbehandlungsanlagen | 101 |
| Abb. 6.1: öffentlichen Bauten und Anlagen von kantonaler und regionaler Bedeutung | 106 |

1 Regionales Raumordnungskonzept

Das regionale Raumentwicklungskonzept (Regio-ROK) entwirft ein Bild der angestrebten künftigen Raumordnung (Grundstruktur der Bodennutzung) für den Zielzustand 2030. Es präzisiert und interpretiert das kantonale Raumentwicklungskonzept. Es bietet Orientierung für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten in der Region und mit den benachbarten Regionen. Es zeigt die erwünschte räumliche Entwicklung in einer schematischen Darstellung und dient als konzeptioneller Überbau für den regionalen Richtplan. Es steht im Übrigen in Übereinstimmung mit dem Raumentwicklungsleitbild der Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU und wurde in einem kooperativen Prozess zusammen mit den Mitgliedgemeinden erarbeitet.

1.1 Gesamtstrategie

Das Limmattal steht vor wichtigen Herausforderungen. Einerseits sind grosse Ausbauvorhaben an nationalen Infrastrukturen von Schiene und Strasse absehbar und andererseits steht das Limmattal als sehr gut erreichbares Gebiet im Agglomerationsraum Zürich unter starkem Entwicklungsdruck.

Die nationalen Infrastrukturen sind teilweise sehr belastend für die Region; trotz Lärmsanierungen stören Lärmimmissionen nach wie vor einen Teil des Siedlungsgebietes und Kapazitätsengpässe auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen führen immer mehr zu unerwünschtem Ausweichverkehr.

Die erwartete, kräftige Entwicklung im Sog des Metropolitanraumes Zürich fordert die Region gleich doppelt: Einerseits führt sie zu einer weiteren Verknappung der Ressource Boden und macht einen noch haushälterischeren Umgang mit dieser Ressource erforderlich und andererseits muss diese Entwicklung so erfolgen, dass sie nicht auf Kosten der nachfolgenden Generationen geht.

Diese Herausforderungen sprengen nicht nur die Gemeinde-, sondern auch die Regionsgrenzen. Eine starke Wechselwirkung zur Stadt Zürich, aber auch zum Kanton Aargau ist evident.

Die Region soll auch zukünftig sowohl als Wirtschaftsstandort (inkl. Standort für die Landwirtschaft) wie auch als Wohngebiet für die Bevölkerung attraktiv bleiben. Neben den Leitlinien aus dem kantonalen Richtplan und dem Verfassungsgrundsatz der Nachhaltigkeit sind folgende 3 Leitlinien wegweisend:

Funktion der Region annehmen und stärken

Die Region nimmt die Herausforderung als einen der „Motoren“ im Wirtschaftsraum von Zürich und als wichtiger Transitzkorridor von nationaler Bedeutung an und knüpft daran folgende Prämissen:

- Die Hauptentwicklung ist primär auf die Umstrukturierungsgebiete, die innere Verdichtung von überbauten Bauzonen und auf einige grössere, noch nicht überbaute, mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossene Baugebiete auszurichten.
- Die bauliche Entwicklung hat auf dem Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan zu erfolgen und auch für nach 2030 wird keine Siedlungsgebietserweiterung angestrebt.
- Der aus der baulichen Entwicklung induzierte Verkehr ist mehrheitlich mit dem öffentlichen Verkehr resp. dem Fuss- und Veloverkehr abzudecken. Gelingt dies nicht, ist das Entwicklungstempo zu verringern.
- Neue oder zu erweiternde Infrastrukturanlagen sind flächenschonend zu realisieren.
- Bestehende Logistikanlagen und Logistikbetriebe sollen intensiver genutzt werden und bestehende und neue Betriebe und Anlagen müssen hinsichtlich des induzierten Verkehrs auf dem Strassennetz tragbar sein.

Lebensqualität erhalten resp. verbessern

Die Lebensqualität soll nicht nur erhalten, sondern sogar noch gesteigert werden. Dies bedeutet insbesondere, dass

- lästige Immissionen insbesondere bezüglich Lärms aus den grossen Infrastrukturen wie Rangierbahnhof, Autobahnen, Hauptverkehrsstrassen, Eisenbahnen sowie aus dem Fluglärm laufend verringert werden.
- die Wohnqualität im Siedlungsgebiet erhalten und wo nötig sogar noch gesteigert wird. Dies bedeutet insbesondere, dass trotz innerer Verdichtung dem Wohnumfeld resp. den Freiräumen im Siedlungsgebiet Sorge getragen wird.
- die noch vorhandenen Natur- und Landschaftsräume ausserhalb des Siedlungsgebietes sind zu bewahren und aufzuwerten. Eine vielfältige Landschaft mit produzierender Landwirtschaft und hohem Natur- und Erlebniswert in der Nähe des Siedlungsgebietes wird auch im Sinne der Naherholung immer wichtiger.
- der öffentliche Raum innerhalb und ausserhalb der Siedlungen mit öffentlichen Einrichtungen gut gestaltet und ausgestattet wird und damit zu einer guten Siedlungsqualität beiträgt.

Identität und Zusammenarbeit stärken

Die Identität und der Zusammenhalt im eigentlichen Limmattal sollen in der Planung und in raumbezogenen Projekten gestärkt und den regionalen Aspekten soll dabei vermehrt Beachtung geschenkt werden. Primär sollen solche Vorhaben aus einer funktionalen Sicht und weniger aus der Sicht der administrativen Hoheit beurteilt werden. Dies bedeutet nichts anderes, als dass die überregionale Zusammenarbeit zu stärken ist. Einer Zusammenarbeit in geeigneten Trägerschaften kommt künftig eine erhöhte Bedeutung zu.

1.1.1 Ziele

Die Region hat sich folgende Entwicklungsziele gesetzt:

Quantitative Entwicklung

Die Bevölkerung wird bis im Jahr 2030 auf 100'000 Einwohner zunehmen, wobei die Hauptentwicklung auf der linken Talseite des Limmattaes stattfindet. Ein kleineres Bevölkerungswachstum erfolgt jedoch auch in den übrigen Regionsgemeinden. Die Bevölkerungsprognose 2014 des Kantons Zürich rechnet für das Limmattal sogar mit 100'800 Einwohnern im Jahr 2030!

Bei den Beschäftigten wird von einem noch etwas grösseren Wachstum ausgegangen. Die Anzahl der Beschäftigten wird um 30% auf rund 53'740 Beschäftigte zunehmen. Auch hier findet die Hauptentwicklung auf der linken Limmatseite statt und in den übrigen Gemeinden erhöht sich die Anzahl der Beschäftigten nur geringfügig.

Qualitative Entwicklung

Eine qualitative Entwicklung unterstützt das quantitative Wachstum. Siedlungserneuerungen vor allem an sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen, die Implementierung der Wohnnutzung auf alten, umstrukturierten Industriebrachen werden dank der Erneuerung der baulichen Struktur vor allem links der Limmat für eine Verbesserung der Bevölkerungsstruktur sorgen. Dieses qualitative Wachstum wird massgeblich gesteuert durch Entwicklungsimpulse, welche die Limmattalbahn setzt und die aktive Rolle der Gemeinden, welche wo nötig Entwicklungsplanungen anstossen und erfolgreich durchführen.

Mit der Sicherstellung eines vielfältigen Wohnungsangebotes für alle Einkommensklassen und für Jung und Alt soll eine ausgeglichene Bevölkerungsstruktur angestrebt werden.

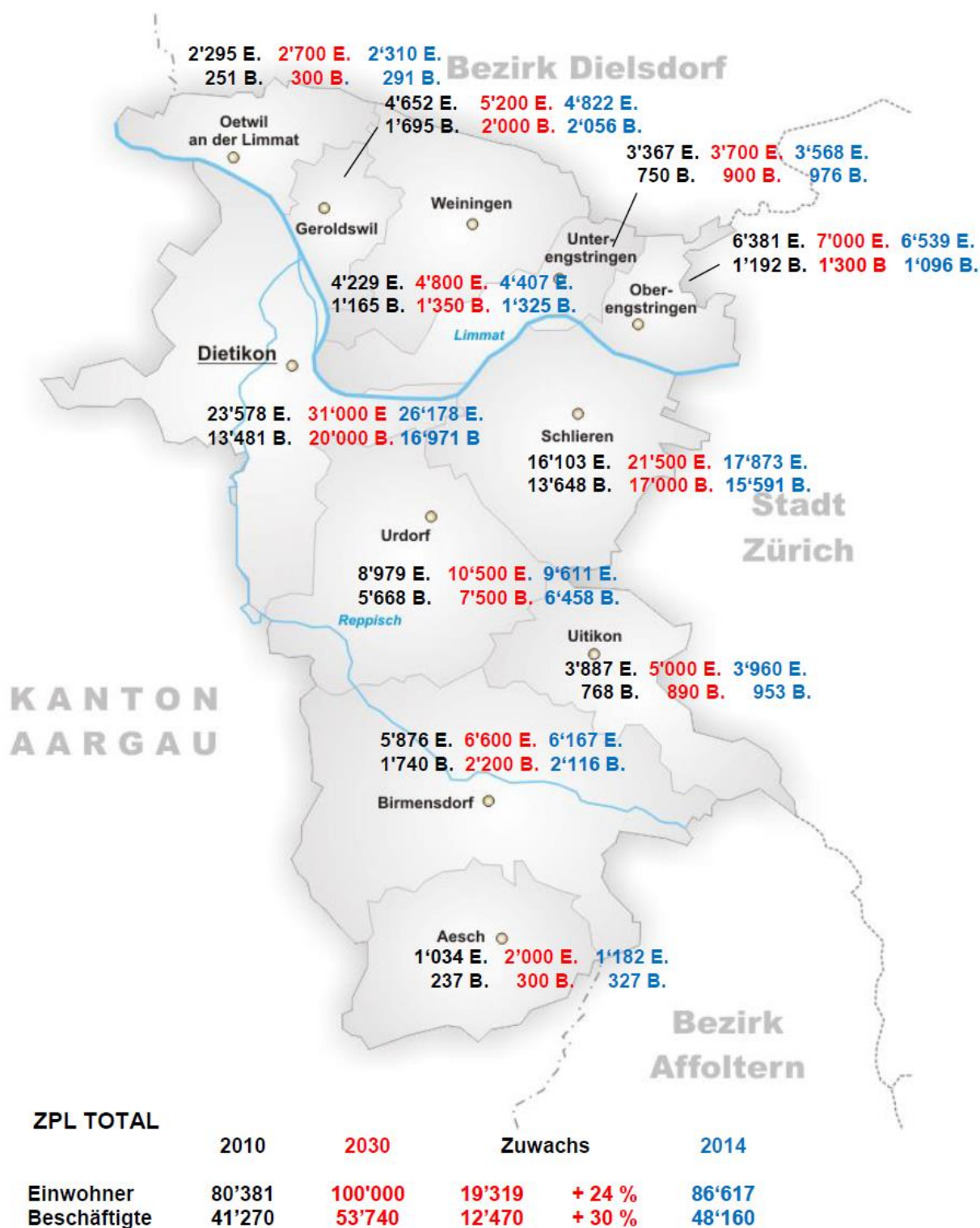


Abb. 1.1: Quantitative Entwicklung bis 2030

Zwischenstand 2014; Beschäftigte: bis 2010 Voll- und Teilzeitstellen, ab 2011 Vollzeitäquivalent nach STATENT,

1.1.2 Zielbild 2030

Die Region hat mit dem Zielbild 2030 ein statisches Zukunftsbild der erwünschten Bodennutzung erarbeitet. Mit dem Richtplan wird aufgezeigt, mit welchen Festlegungen und Massnahmen dieses Zielbild erreicht werden soll.

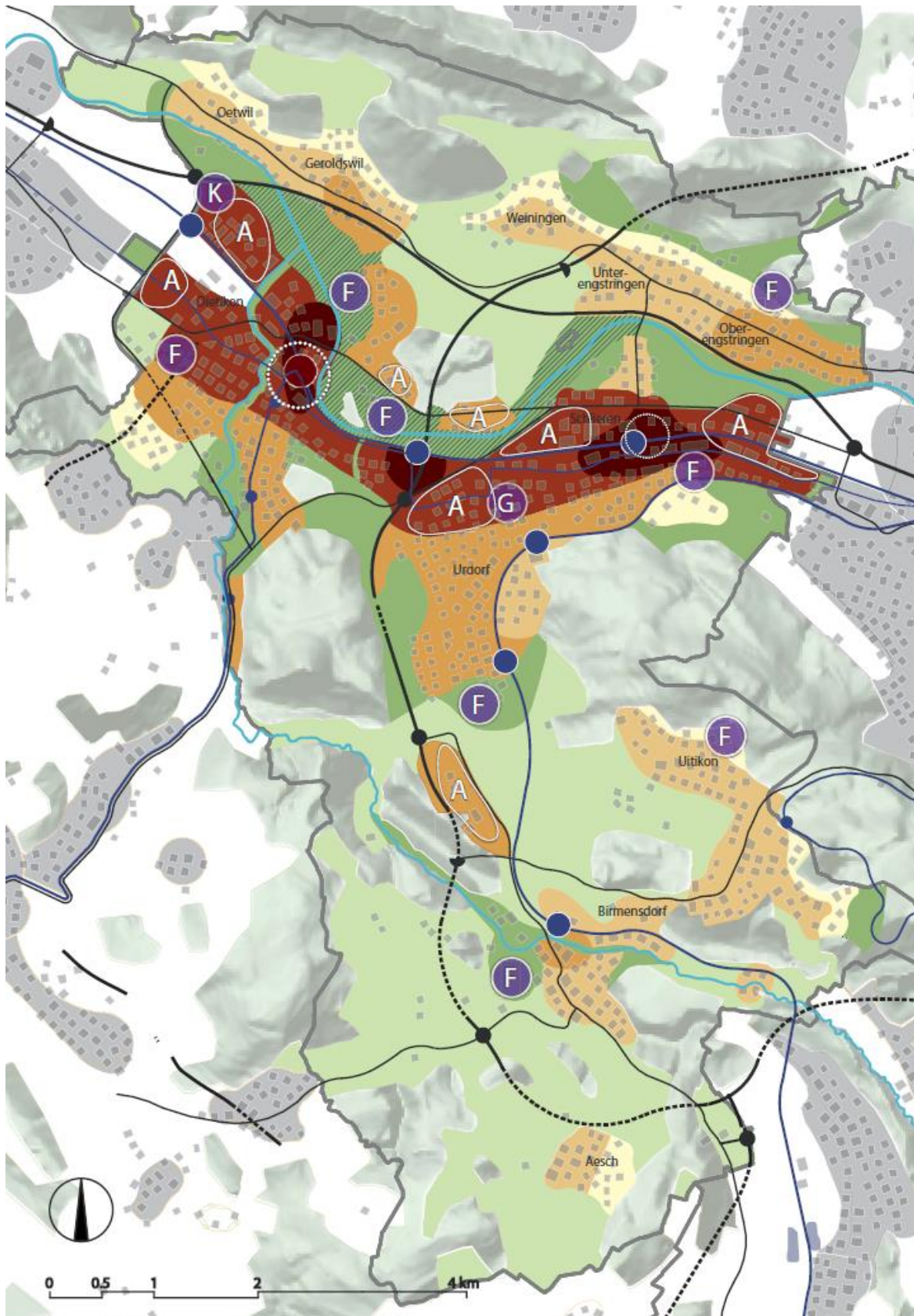


Abb. 1.2: Zielbild 2030

Legende zum Zielbild 2030:



Siedlung

Es wird eine vielfältige Bebauungsstruktur mit unterschiedlicher Nutzungsdichte angestrebt. Die angestrebten Nutzungsdichten bilden einen Orientierungsrahmen für die nachgelagerten Planungen und nehmen Bezug auf die Raumtypen gemäss kantonalem Raumordnungskonzept. Die Nutzungsdichte ist dabei als anzustrebender Richtwert zu verstehen.

Links der Limmat ist im Talboden entlang der Limmattalbahn ein Siedlungsband mit hoher Dichte vorgesehen, strukturiert im Sinne einer Perlenkette mit verschiedenen, querenden, siedlungsorientierten Freiräumen. An den Lagen mit bester Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird kleinräumig sogar eine sehr hohe Dichte erreicht. Daran beidseitig anschliessend liegen die Gebiete mit mittlerer Dichte, zumeist Gebiete, die ab den 50er Jahren erstmalig überbaut wurden. Ebenso zu dieser Dichtestufe gehören die stadtnahen Gebiete rechts der Limmat, die Kerne von grösseren Ortschaften sowie peripherer gelegene Arbeitsplatzgebiete.

Siedlungsgebiete mit geringer Dichte liegen dort, wo die Siedlung etwas schlechter mit dem ÖV erschlossen werden kann, wo eine Siedlungserneuerung und –verdichtung aufgrund bestehender Strukturen (Bebauungs- und Eigentumsstrukturen) nicht opportun erscheint und nicht gewollt ist.

Die wenigen Gebiete mit sehr geringer Dichte nehmen auf die Landschaftsempfindlichkeit dieser Gebiete Rücksicht und liefern den benötigten Wohnraum für begüterte Einwohner.

Im Zielbild nicht dargestellt sind die schutzwürdigen Ortsbilder. In diesen Ortskernen gelten die Dichten des Zielbildes nicht und dort bleiben die Dichten im Wesentlichen unverändert.

Dieses Zielbild führt zu der in Kap. 2.1 beschriebenen städtebaulichen Entwicklung.

Die im Zielbild gezeigten Siedlungstypen können wie folgt charakterisiert werden:

| Dichtestufe | Nutzungsichte (Einwohner+Arbeitsplätze) | ÖV-Güteklasse |
|---------------------|--|----------------------|
| Sehr hohe Dichte | > 300 /ha | A, teilweise B |
| Hohe Dichte | 150 – 300/ha | B, teilweise A |
| Mittlere Dichte | 100 – 150/ha | C, teilweise B |
| Geringe Dichte | 50 – 100/ha | D, teilweise C |
| Sehr geringe Dichte | < 50/ha | D oder keine |

Die folgenden Nutzungsschwerpunkte zeigen, wo Schwerpunkte mit den entsprechenden Nutzungen angeordnet werden. Dabei stellen die Nutzungsschwerpunkte Arbeiten sicher, dass Industrie und Gewerbe genügend Flächen an optimalen Standorten zur Verfügung gestellt werden. Sie haben unterschiedliche Besonderheiten und tragen damit zur Identität der Region bei:

- Das Gebiet östlich von Schlieren wird in Zusammenarbeit mit der ETHZ immer mehr zum Forschungs- und Entwicklungsstandort für Medtechnologie und Biotechnologie.
- Das Gebiet nordwestlich von Dietikon weist verkehrsorientierte Nutzungen wie Fachmärkte und Einkaufszentren und publikumsorientierte Nutzungen auf. Dieses Gebiet ist ausserhalb der Zentren auch der hauptsächliche Nutzungsschwerpunkt des Konsums. Weitere solche Nutzungen sollen aufgrund der Erschliessungsgüte auf dieses Gebiet beschränkt bleiben und insbesondere im Gebiet zwischen Schlieren und Dietikon sollen keine weiteren solchen Betriebe angesiedelt werden.
- Die Logistik profitiert von den sehr guten Standortqualitäten und ist heute in verschiedenen Arbeitsschwerpunkten präsent. Sie hat auch künftig im Sinne einer dezentralen Versorgung im Kanton Zürich eine grosse Bedeutung und die nötigen Flächen sind zu sichern. Dabei ist auf die bestehenden Verkehrskapazitäten und auf Wohngebiete in der Nachbarschaft Rücksicht zu nehmen.

Der Nutzungsschwerpunkt Bildung umfasst die Kantonsschule Limmattal, die immer noch alle Ausbildungsrichtungen anbietet und deren Anlage noch mit einer Verbesserung der Turnhallsituation / Aula arrondiert wurde. Die übrigen übergeordneten Bildungseinrichtungen wie Berufsschulen sind in den Zentren angesiedelt.

Der Nutzungsschwerpunkt Gesundheit bezeichnet das Limmattalspital samt den entsprechenden Notfalldiensten.

Die verschiedenen Nutzungsschwerpunkte Freizeit umfassen die wichtigsten Freizeitanlagen wie Golfplatz, Kunsteisbahn, Freibäder und Hallenbäder sowie die wichtigsten Fussballanlagen.

Die Festlegung eines Standortes für das Messe-/Kongresswesen sowie für ein Sportstadion geniesst im Limmattal keine Priorität.

Identitätsstiftende Orte wie die historischen Ortskerne, Baudenkmäler usw. sollen erhalten und allenfalls durch neue Attraktionen, die Identität stiften können, ergänzt werden.

Ein vielfältiges und aktives Vereinsleben bildet eine solide Grundlage für einen Zusammenhalt in der Bevölkerung. Kleinere kulturelle Institutionen tragen nach wie vor zu einer gewissen kulturellen Eigenständigkeit bei und günstige Zwischennutzungen in Umstrukturierungsgebieten ermöglichen einigen Künstlern eine Existenz.

Das Zielbild geht damit von einer differenzierten Dynamik in der Siedlungsentwicklung aus. Über zwei Drittel des gesamten Siedlungsgebietes werden in der Bebauungsstruktur stabil

gehalten und das restliche Siedlungsgebiet verändert sich in unterschiedlichem Umfang (vgl. Pt. 2.1.2).

Landschaft

Der Landschaftsraum wird wie folgt strukturiert:

- Primäre Freiraumstrukturen bilden die bewaldeten Höhenzüge beidseitig des Limmat- und des Reppischtals sowie die grösseren Gewässer Limmat und Reppisch.

Mit der Bewaldung werden diese Höhenzüge zusätzlich betont und die Bewaldung stellt das Gegenstück der offenen (Kultur)Landschaft dar. Diese primären Strukturen tragen zur Identifikation der Region und zur Orientierung massgeblich bei.

Die beiden Gewässer bilden als lineare Strukturen zusammen mit den Landschafts- und Naturschutzelementen ein Netzwerk. Diese Struktur gliedert die Region und hält sie gleichzeitig zusammen. Insbesondere der Limmatraum als das „blaue Band“ geniesst zentrale Bedeutung und ist neben dem Naturschutz für die Erholungsnutzung und Freiraumentwicklung besonders wichtig, was eine entsprechend sorgfältige Koordination und Steuerung erfordert.

Der Wald ist multifunktional. Er dient der Holznutzung, der Freizeitnutzung, dem Schutz des Menschen und der Biodiversität.

- Sekundäre Freiraumstrukturen prägen die an das Siedlungsgebiet angrenzende offene Kulturlandschaft. Eigentliche grössere Landschaftsräume sind in der stark besiedelten Region nicht mehr vorhanden. Im Süden der Region dominieren landschaftsorientierte Freiräume, die auf eine multifunktionale Nutzung der Landschaft mit Landwirtschaft, extensiver Erholung auf dem Wegnetz und einzelne Naturschutzflächen ausgerichtet sind, wobei die Funktion und Bedeutung der Landwirtschaft als Ganzes gegenüber der Erholung resp. dem Naturschutz überwiegt.

Die siedlungsorientierten Freiräume sind noch etwas umfangreicher auf die Siedlungen und damit auf die Erholungsbedürfnisse der im nahen Umfeld wohnenden Menschen ausgerichtet wie die landschaftsorientierten Freiräume. Die marktorientierte und produzierende Landwirtschaft gibt hier der Bevölkerung Einblick in ihre Tätigkeit. Siedlungsorientierte Freiräume enthalten oft besondere Freizeiteinrichtungen wie Sport- und Spielplätze, Schrebergärten, Schwimmbäder und dgl.

Aufgrund ihrer Kleinheit nicht dargestellt sind die Naturschutzgebiete.

- Im zentralen Bereich zwischen Dietikon und Schlieren ist der Limmatraum aufgrund seiner Einrichtungen wie grösseren Sportanlagen, Golfplatz, kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten wie dem Kloster Fahr usw. von Erholungssuchenden aus einem weiten Umkreis frequentiert, sodass diesem Raum eine überregionale Bedeutung zukommt.
- Die Strukturierung des Landschaftsraumes bildet eine gute Voraussetzung für die Konzeption einer ökologischen Vernetzung.

Das Zielbild führt zu folgender Dynamik bezüglich Veränderungen in der Landschaft:

- Der Limmatraum samt den angrenzenden Räumen verändert sich im Sinne des Freiraumkonzeptes Agglomerationspark Limmattal. Die Limmat und im verminderten Umfang auch die Reppisch werden weiter revitalisiert und die Erholungsnutzung wird an geeigneten Orten ausgebaut. Die Naturschutzgebiete bleiben erhalten und werden sogar noch besser miteinander vernetzt.
- Die Freiraumspangen quer durchs Limmattal sind mit vielen Einzelmassnahmen aufgewertet worden und erfüllen nun ihre ökologische Funktion deutlich besser.
- In den übrigen siedlungsorientierten Freiräumen sind punktuelle Veränderungen mit weiteren Erholungsanlagen erfolgt.

- Kaum Veränderungen haben sich beim Wald und in den landschaftsorientierten Freiräumen ergeben.

Verkehr

Das Zielbild geht von folgenden Grundüberlegungen aus:

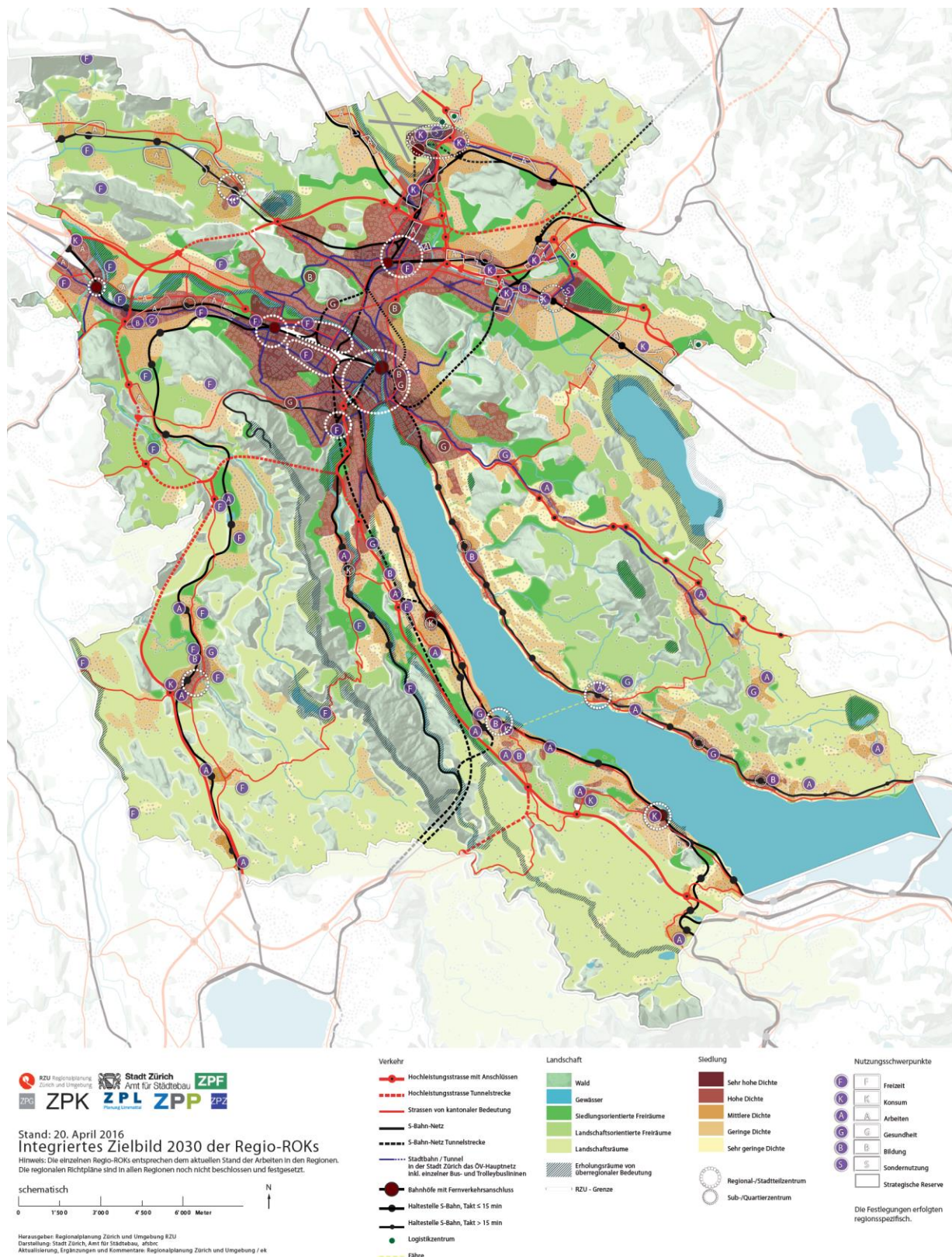
- Im öffentlichen Verkehr sichern die verschiedenen S-Bahn Linien die Groberschliessung der Region. Der Anschluss an das Fernverkehrsnetz funktioniert über den Bahnhof Zürich.

Die Limmattalbahn erschliesst als schneller Feinverteiler die dicht besiedelten Gebiete links der Limmat und gibt damit als „fils rouge“ wichtige Entwicklungsimpulse zur Siedlungserneuerung und Siedlungsentwicklung. Das Zielbild in Abb. 1.2 und die sich darauf ergebende Dynamik der Siedlungsentwicklung in Abb. 2.1 zeigen bildhaft, wie sich die Siedlung entlang dieser Bahn verdichten wird. Die Verdichtung ist verbunden mit einer entsprechenden Änderung der Siedlungsstruktur resp. einem entsprechenden Ersatz des Gebäudebestandes.

- Ein dichtes Busnetz, im Zielbild nicht dargestellt, ergänzt die öffentliche Verkehrserschliessung.
- Im Fuss- und Veloverkehr erschliesst ein dichtes Netz an Fuss- und Radwegen, im Zielbild nicht dargestellt, sowohl den Siedlungs- als auch den Landschaftsraum.
- Im Individualverkehr dienen die Hochleistungsstrassen A1 und A4 (früher A20) nicht nur dem Durchgangsverkehr, sondern sind mit ihren Anschlüssen in der Region auch als Umfahrungsstrassen zugänglich und bilden zusammen mit den Hauptverkehrsstrassen die Groberschliessung.

Weitere Staats- und Gemeindestrassen, im Zielbild nicht dargestellt, bilden die Feinerschliessung des Siedlungs- und Landschaftsraumes.

Das Zielbild ist eingebettet in ein Zielbild der gesamten Agglomeration Zürich, wie die nachstehende Abbildung des Zielbildes der Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU zeigt.



1.1.3 Massnahmen

a) Region

Die Region lässt sich in ihrem Handeln vom regionalen Raumordnungskonzept (Regio-ROK) leiten, pflegt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und handelt nach dem Regio-ROK.

Insbesondere fördert und koordiniert sie die Abstimmung der Siedlungserneuerung im Einzugsgebiet der Limmattalbahn und regt die Gemeinden zu einer Überarbeitung ihrer kommunalen Planungen an.

Zudem setzt sie sich dafür ein, dass den nachfolgenden, mit den aktuellen Planungen von Bund und Kanton nicht konformen Zielsetzungen, die im Rahmen der Erarbeitung des Regio-ROK diskutiert und begrüsst wurden, bei einer Revision dieser Planungen zum Durchbruch verholfen werden kann:

- Prüfung einer Doppelnutzung des Rangierbahnhofes Limmattal resp. langfristig Verlegung dieses Bahnhofes
- Abstandnahme von der Ersatzvariante einer zusätzlichen Doppelspur der SBB im Limmattal gemäss kantonalem Richtplan und Realisierung der Hauptvariante, einer Tunnelverbindung aus dem Raum Altstetten/Schlieren in Richtung Aarau/Olten, wie dies die Ergänzung des Sachplanes Schiene des Bundes vorsieht.
- Die Bewirtschaftung der Anschlüsse an die Autobahnen A1 und A4 (früher A20) im Sinne von Tropfenzählern ist zu vermeiden.
- Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Lebensqualität im Sinne von verminderten Lärmimmissionen ist auf der A4 (früher A20) sowie auf der A1 vom Limmattaler Kreuz bis in die Stadt Zürich Tempo 80 einzuführen. Auf letzterem Abschnitt ist zudem zu untersuchen, ob er auf 2 x 2 Spuren redimensioniert werden kann.

b) Gemeinden

Die Gemeinden überarbeiten ihre Bau- und Zonenordnung und passen sie den Absichten des regionalen Raumordnungskonzeptes an.

1.2 Grundlagen

- Konzept Siedlung und Verkehr der RZU, 2005
- Raumentwicklungsleitbild der RZU, 31. März 2005
- Regionale Gesamtverkehrskonzept Limmattal, Schlussbericht, Amt für Verkehr und Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich sowie Baudepartement Abteilung Raumentwicklung und Verkehr Kanton Aargau, 31. Mai 2005
- Leitbild 2025 der ZPL, 13. Nov. 2007
- ETH-UPAT Limmattal, Innenentwicklung vor Aussenentwicklung im Limmattal, 2008
- Massnahmenplan Luftreinhaltung, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft Kanton Zürich, 2008
- Agglomerationspark Limmattal, ein kantonsübergreifendes Freiraumkonzept, 2009
- Absichtserklärung aller beteiligten Städte und Gemeinden zur Weiterentwicklung und Umsetzung des kantonsübergreifenden Freiraumkonzeptes, 7. Sept. 2009
- Groupe de reflexion der Standortförderung Limmattal, Zukunft Limmattal, 2009
- Richtplan Kanton Aargau, Raumkonzept Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, 16. Aug. 2010

- Räumliche Entwicklungsstrategie Stadt Zürich, Stadt Zürich, 2010
- Absichtserklärung zwischen der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und der Stadt Dietikon zum Vorgehen für eine koordinierte Entwicklungsplanung im Raum Dietikon – Spreitenbach im Zusammenhang mit der laufenden Planung im Gebiet Silbern – Lerzen – Stierenmatt (SLS), September 2010
- Der Metropolitanraum als Parklandschaft, Verein Metropolitanraum Zürich, 2011
- Regionales Raumordnungskonzept, Beschluss der Delegiertenversammlung vom 1. Nov. 2011
- Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, Kanton Aargau, 2011
- Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr und Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, 30. Mai 2012
- Integriertes Zielbild 2030 der Regio-ROKs, Regionalplanung Zürich und Umgebung, 2012
- Bevölkerungsprognose, Prognoselauf 2014 „Trend“, Statistisches Amt Kanton Zürich, 2015
- Kanton Zürich, Richtplan, Beschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014, vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.

2 Siedlung

2.1 Gesamtstrategie

Das Siedlungsgebiet ist in der kantonalen Richtplankarte abschliessend festgelegt und kann auf regionaler Stufe oder kommunaler Stufe weder vergrössert noch verkleinert werden. In begründeten Fällen kann mit nachgeordneten Planungen durch die Ausscheidung einer Freihaltezone, einer Erholungszone oder einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen das Landwirtschaftsgebiet durchstossen werden.

Durch die generalisierte und nicht parzellenscharfe Darstellung in der Richtplankarte verbleibt jedoch ein Anordnungsspielraum. Dieser stellt sicher, dass bei der Festsetzung von Bauzonen in der kommunalen Nutzungsplanung auf örtliche Besonderheiten wie spezielle topographische Verhältnisse oder den Stand der Erschliessung angemessen Rücksicht genommen werden kann.

Das Siedlungsgebiet wird aufgrund der nachstehenden Zielsetzungen in verschiedene Raumtypen unterteilt und durch sachgerechte Nutzungs- und Dichtevorgaben differenziert.

2.1.1 Ziele

Das regionale Raumentwicklungskonzept stellt die Siedlungsentwicklung in Pt. 1.1 unter drei Leitlinien und diese Leitlinien werden durch regionale Ziele wie folgt ergänzt:

1. Quantitatives Wachstum zulassen

Die Region lässt ein Wachstum entsprechend den Vorgaben im regionalen Raumentwicklungskonzept bezüglich Bevölkerung und Arbeitsplätzen zu. Das Gros des Wachstums soll an geeignete Lagen gelenkt werden und das Wachstum ist so zu steuern, dass eine nachhaltige Siedlungsentwicklung erreicht wird.

Eine grosse Bedeutung kommt dabei der städtebaulichen Entwicklung im Bereich der Limmattalbahn zu. Dort ist gemäss Regio ROK eine hohe Nutzungsdichte anzustreben und auf die gute Erreichbarkeit der Haltestellen der Limmattalbahn für Fussgänger und Velofahrer ist besonders zu achten. Die hohe Nutzungsdichte erfordert auch eine Bebauung mit hoher Dichte, doch ist diese mit hochwertigen Freiräumen zu gliedern.

2. Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die beschriebene Siedlungsentwicklung induziert zusätzlichen Verkehr. Das Zukunftsbild in Pt. 4.1 zeigt, wie dieser Verkehr künftig bewältigt werden soll. Eine Schlüsselrolle kommt dabei der geplanten Limmattalbahn zu. Mit diesem Quantensprung im öffentlichen Verkehr gelingt es, den Modal Split deutlich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verschieben, sodass das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs nahezu stabil gehalten werden kann.

3. Vielfältige Nutzungsstrukturen sichern

Die Region strebt weiterhin ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen an. Nachdem durch Umstrukturierungen immer mehr Arbeitsplatzgebiete umgenutzt werden, gilt es insbesondere, für Industrie und Gewerbe mit den heute vielfältigen Branchen die nötigen Flächen sicherzustellen und dafür Voraussetzungen zu schaffen, dass sich diese Nutzungen auch halten können und nicht durch wertschöpfungsstärkere Nutzungen verdrängt werden. Zudem sind Mischnutzungen an geeigneten Lagen zu fördern.

Die Wohngebiete werden so strukturiert, dass je nach Eignung des Gebietes Platz für die unterschiedlichsten Wohnformen und für alle Bevölkerungsschichten angeboten werden kann. Besonderes Augenmerk ist auf ein Angebot für gut situierte Einwohner zu legen.

4. Regionale Identität stärken

Identitätsstiftende Orte haben eine Ausstrahlung auf die ganze Region und sogar darüber hinaus. Neben den bekannten historischen Ortskernen sind Massnahmen und Bauten zu fördern, welche die regionale Identität stärken könnten. Im Vordergrund stehen etwa:

- Neue oder erneuerte Stadt- oder Ortsteile mit hervorragender Gestaltung, prägenden Bauten wie z. Bsp. Hochhäuser und attraktiven öffentlichen Räumen (z. Bsp. Limmattfeld, Dietikon).
- Die Limmattalbahn samt ihrer städtebaulichen Einbettung
- Die Inszenierung der grossen Verkehrsinfrastrukturen des Limmattals an einem geeigneten Ort (Bsp. Aussichtsturm im Niderfeld mit Sicht auf RBL und Eisenbahn).
- Die vermehrte Inszenierung der Industriegeschichte (z. Bsp. Gaswerk Schlieren)
- Nicht erstrebenswert ist eine weitere Shopping-Landschaft als identitätsstiftender Ort

Daneben stärken auch markante, in der Landschaft liegende Orte gemäss Pt. 3.1.1 die Identität.

5. Siedlungsqualität erhalten resp. sogar erhöhen

Zu einer guten Siedlungsqualität tragen vielfältige Faktoren bei wie eine Bebauung mit guten Bauten samt deren Umschwung und die Einbettung in das Orts- und Landschaftsbild, die Strukturierung des Siedlungsgebietes mit Freiräumen und aufenthaltsverträglichen Verkehrsachsen, die Minimierung von störenden Immissionen (ruhige Wohnquartiere) samt einer Verbesserung der akustischen Aufenthaltsqualität, ein vielfältiges Angebot bezüglich der Versorgung der Bevölkerung, ein kulturelles Angebot, gut erreichbare Naherholungs- und Sportmöglichkeiten und vieles mehr. Grosse Beachtung ist auch dem Übergang zwischen Siedlungsgebiet und Landschaftsraum durch eine gute Ausgestaltung der Siedlungsränder zu schenken.

6. Siedlungsentwicklung steuern und geeignete Siedlungsstrukturen entwickeln

Dietikon ist mit seiner Grösse, seinen vielen zentralörtlichen Einrichtungen in der Bildung, der Verwaltung und teilweise der Unterhaltung / Kultur, den Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf, der starken baulichen Entwicklung und aufgrund seiner sehr guten Erreichbarkeit nach wie vor das Zentrum der Region. Schlieren hat sich ebenfalls stark entwickelt und gilt als Subzentrum der Region.

Gestützt auf das Regio-ROK wird eine differenzierte Siedlungsentwicklung mit einer unterschiedlichen Dynamik gemäss den nachstehenden Strategien angestrebt.

2.1.2 Strategien

Über zwei Drittel des Siedlungsgebietes werden in der Struktur stabil gehalten und die grösseren Veränderungen beschränken sich auf das restliche Drittel. Es umfasst einerseits ehemalige Arbeitsplatzgebiete, die umstrukturiert und zumindest teilweise einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen, aber auch Zentrums- und Wohngebiete, die gezielt zu verdichten sind. Daneben sollen auch die heute noch unbebauten Teile des Siedlungsgebietes einer Überbauung zugeführt werden.

Struktur bewahren

In den stabilen Gebieten wird die Bebauungsstruktur erhalten und die Erneuerung der Bausubstanz führt lediglich zu moderaten Veränderungen und untergeordneten Nachverdichtungen. Die letzten Baulücken werden immer mehr aufgefüllt. Einzelne Akzente mit etwas grösserer Verdichtung und Erneuerung der Bausubstanz sind an besonders geeigneten Lagen erwünscht. Unerwünscht sind jedoch generelle Abzonungen. Das Tempo der Siedlungserneuerung ist klein. Die Kapazität der Gebiete bleibt mehr oder weniger konstant resp. nimmt sogar durch die Steigerung des individuellen Wohnflächenverbrauchs ab.

Struktur weiterentwickeln

In den deutlich veränderten Gebieten wird im Sinne einer Innenentwicklung an geeigneten Orten spürbar nachverdichtet und die Siedlung wird im grösseren Stil erneuert. Dennoch bleibt der ursprüngliche Charakter der Gebiete ablesbar. Besonderes Augenmerk wird bei der Nachverdichtung auf die bisherige, hohe Wohnqualität gelegt. Dazu gehören insbesondere auch ein durchgrüntes Wohnumfeld und eine sorgfältige Gestaltung der Siedlungsränder. Zu diesem Typus gehören auch grössere, heute noch unbebaute Siedlungsgebietsflächen. Das Tempo der Siedlungserneuerung ist zumindest in Teilgebieten etwas grösser und die Kapazität wird gesteigert.

Umstrukturieren

Die sich stark verändernden Gebiete liegen dort, wo eine sehr gute öffentliche Verkehrerschliessung durch S-Bahn und Limmattalbahn angeboten wird. Es sind Umstrukturierungsgebiete (zumeist untergenutzte Industriegebiete), stark nach zu verdichtende Baugebiete sowie grosse, heute noch nicht überbaute Siedlungsgebiete wie etwa das Niderfeld. Ihnen gemeinsam ist, dass es grössere planerische Anstrengungen im Sinne von Gebietsplanungen, Testplanungen usw. braucht, bis sich diese Gebiete verändern werden.

Diese Gebiete werden sich künftig sowohl in der Massstäblichkeit und Dichte wie auch in der Nutzungsstruktur gegenüber dem Zustand im Jahr 2011 stark verändern. Verdichtete Wohn- und Mischnutzungen werden den Raum prägen und von der sehr guten Erschliessung profitieren. Die so erneuerten Gebiete weisen eine hohe Siedlungs- und Umgebungsqualität auf und Lärmimmissionen aus dem Verkehr sind weiter minimiert worden. Die Urbanität von Zürich-West findet hier immer mehr ihre Fortsetzung im Limmattal. Die Kapazität dieser Gebiete wird stark gesteigert und durch frühzeitige planerische Anstrengungen wird das erforderliche Tempo in der Siedlungserneuerung gesichert.

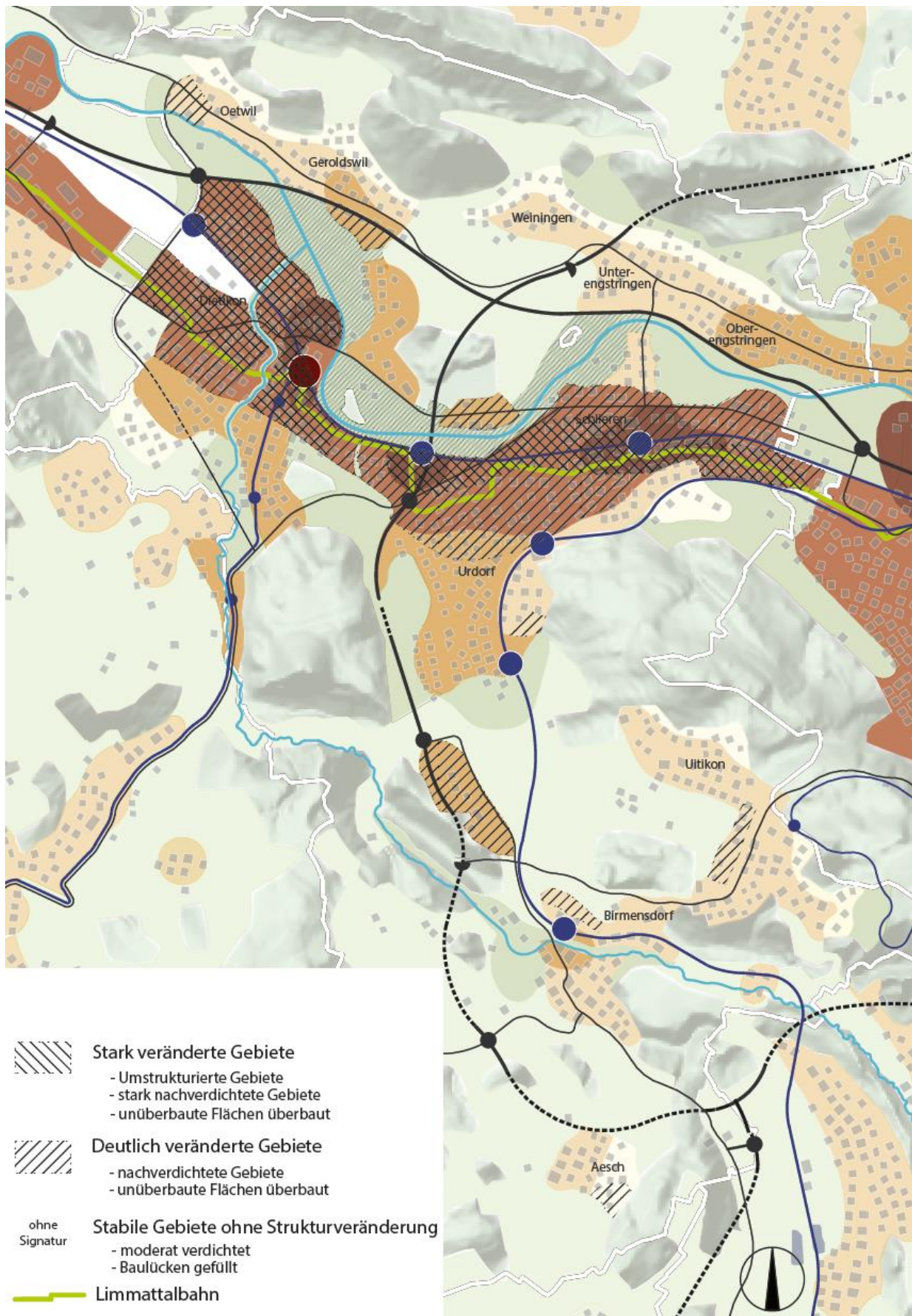


Abb. 2.1: Dynamik der Siedlungsentwicklung

2.1.3 Karteneinträge

Keine

2.1.4 Massnahmen

a) Region

Die Region gliedert und differenziert die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Siedlungsgebietes durch sachgerechte Nutzungs- und Dichtevorgaben. Sie orientiert sich dabei am regionalen Raumordnungskonzept gemäss Pt. 1 und an den Zielen.

Zudem gibt sie mit Leitbildern und dergleichen Anstösse, wo die Einleitung von planerischen Massnahmen zur Erreichung der skizzierten Siedlungsentwicklung besonders wichtig ist wie zum Beispiel entlang der geplanten Limmattalbahn. Sie unterstützt die Gemeinden in ihren planerischen Arbeiten und beurteilt deren Planungen nach den obigen Zielen resp. den regionalen Festlegungen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden organisieren und strukturieren das Siedlungsgebiet gemäss den kantonalen und regionalen Vorgaben mit Bauzonen, Freihaltezonen und Reservezonen. Dichte Siedlungsteile sind mit der Störfallvorsorge abzustimmen. Wo das Siedlungsgebiet mit keinen Vorgaben belastet ist, sind die Gemeinden frei, die zweckmässige Nutzung und Bebauung durch entsprechende Zonenfestlegungen zu bestimmen.

In Gebieten mit hoher Entwicklungsdynamik erarbeiten die Gemeinden dazu als Grundlage kommunale Gesamtschauen (Entwicklungskonzepte, kommunale Richtpläne usw.).

2.2 Zentrumsgebiet

Zentrumsgebiete umfassen sowohl Siedlungsteile, denen bereits heute die zentralörtliche Funktion als kulturelle und wirtschaftliche Siedlungsschwerpunkte zukommen, als auch Gebiete mit hohem Veränderungspotential, die durch eine langfristig ausgerichtete Neuorientierung solche Aufgaben übernehmen sollen.

2.2.1 Ziele

Die kantonalen Festlegungen der Zentrumsgebiete werden präzisiert, differenziert und konkretisiert. Eine Ausscheidung von Zentrumsgebieten von regionaler Bedeutung ist nicht erforderlich.

Die Planungen in den Zentrumsgebieten sollen sich an folgende Grundsätze halten:

- Es sind dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität zu schaffen resp. zu erhalten.
- In den Gebieten mit Zentrumsfunktion sind gute Voraussetzungen für die Ansiedelung von Betrieben für die Grundversorgung mit Gütern und Waren des täglichen Bedarfs zu schaffen.
- Publikumsintensive Nutzungen sollen in den Zentrumsgebieten und dort primär in den Erdgeschosses angesiedelt werden.
- Es sind im Regelfall Zonen für Bauten mit fünf Vollgeschossen und einer baulichen Dichte, die deutlich über den in § 49a PBG festgelegten Ausnützungen liegt, auszuscheiden.
- Die maximale Vollgeschosszahl beträgt in der Regelbauweise 7 Vollgeschosse. In Hochhausgebieten und mit Sondernutzungsplanungen darf diese Stockwerksanzahl überschritten werden.

- Das Zentrumsgebiet ist nutzungsmässig entsprechend den regionalen Vorgaben zu strukturieren. Bei Mischnutzungen sind ein Wohnanteil von mindestens 50% und ein Gewerbeanteil von mindestens 25% die Regel.
- Gebiete mit verkehrsintensiven Einrichtungen (vgl. Pt 4.5.1 lit a des kantonalen Richtplanes) resp. stark verkehrserzeugenden Nutzungen (vgl. Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion Kanton Zürich, 1997) sind dort zuzulassen, wo sie geeignete Standortvoraussetzungen finden. Damit sollen die übrigen Gebiete vom Verkehrsdruck, die solche Nutzungen erzeugen, entlastet werden.
- Der Wirtschaft sind optimale Standorte mit hoher Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen.
- In den Zentrumsgebieten sind, soweit dafür nicht weitere Gebiete festgelegt sind, die öffentlichen Bauten und Anlagen anzusiedeln.
- Die Erschliessung der Zentrumsgebiete ist auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) auszurichten.

2.2.2 Karteneinträge

In der kantonalen Richtplankarte sind die Zentrumsgebiete von Dietikon und Schlieren festgelegt. Diese Gebiete werden im Sinne einer Präzisierung wie folgt strukturiert und konkretisiert:

| Nr. Gebiet (kant. Richtplan) | Zentrums- funktion | Angestrebte bauliche Entwicklung | Bauliche Dichte |
|---|-----------------------|---|---------------------------------------|
| 9. Dietikon Untergebiet Stadtzentrum | Regionalzentrum | Weiterentwicklung als wirtschaftliches und kulturelles Regionalzentrum mit den nötigen öffentlichen Einrichtungen und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Entwicklung entsprechend den Zielsetzungen Pt. 2.2.1 Stärkung der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und mit weiteren Läden. Erneuerung samt Verdichtung der bestehenden, älteren Bausubstanz auf der Basis eines Leitbildes und nach den in den Zielsetzungen festgelegten Grundsätzen, wobei bei speziellen Verhältnissen örtlich beschränkt davon abgewichen werden darf. | Hohe bauliche Dichte gemäss Pt. 2.5.2 |
| 9. Dietikon Untergebiet Niderfeld | Entwicklungsgebiet | Entwicklung entsprechend den Zielsetzungen Pt. 2.2.1 Entwicklung des Gebietes zu einem neuen, attraktiven Stadtteil entsprechend der bereits existierenden Entwicklungsplanung resp. auf der Basis der in Abb. 2.2 festgelegten Nutzungen, wobei bei speziellen Verhältnissen örtlich beschränkt davon abgewichen werden darf. Für die Entwicklung sind in der Regel kooperative Entwicklungsplanungen unter Einbezug der massgeblichen Akteure anzustreben. | Hohe bauliche Dichte gemäss Pt. 2.5.2 |
| 9. Dietikon Untergebiet Silbern – Lerzen - Stierenmatt | Transformationsgebiet | Entwicklung entsprechend den Zielsetzungen Pt. 2.2.1 Transformation des Industriegebietes hin zu einem modernen Arbeitsplatzgebiet entsprechend der bereits existierenden Entwicklungsplanung resp. auf der Basis der in Abb. 2.2 festgelegten Nutzungen, wobei bei speziellen Verhältnissen örtlich beschränkt davon abgewichen werden darf. Für die Entwicklung sind in der Regel kooperative Entwicklungsplanungen unter Einbezug der massgeblichen Akteure anzustreben. | Hohe bauliche Dichte gemäss Pt. 2.5.2 |

| | | | |
|--|------------------------------|--|---------------------------------------|
| 12. Schlieren Untergebiet Zentrum | Subzent- rum | <p>Weiterentwicklung als Subzentrum und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs.</p> <p>Entwicklung entsprechend den Zielsetzungen Pt. 2.2.1</p> <p>Stärkung mit weiteren Läden.</p> <p>Erneuerung samt Verdichtung der bestehenden, älteren Bausubstanz nach den in den Zielsetzungen festgelegten Grundsätzen und auf der Basis der in Abb. 2.2 festgelegten Nutzungen, wobei bei speziellen Verhältnissen örtlich beschränkt davon abgewichen werden darf.</p> | Hohe bauliche Dichte gemäss Pt. 2.5.2 |
| 12. Schlieren Untergebiet Ost und West | Entwick- lungsge- biet | <p>Entwicklung entsprechend den Zielsetzungen Pt. 2.2.1</p> <p>Entwicklung der noch unbebauten Flächen und Erneuerung der bestehenden Bebauung samt Verdichtung nach den in den Zielsetzungen festgelegten Grundsätzen und auf der Basis der in Abb. 2.2 festgelegten Nutzungen, wobei bei speziellen Verhältnissen örtlich beschränkt von den Grundsätzen bezüglich Nutzung und baulicher Dichte abgewichen werden darf.</p> <p>Für die Entwicklung sind in der Regel kooperative Entwicklungsplanungen unter Einbezug der massgeblichen Akteure anzustreben.</p> | Hohe bauliche Dichte gemäss Pt. 2.5.2 |

In den Zentrumsgebieten werden folgende Nutzungsvorgaben festgelegt:

Arbeitsplatzgebiete

| Nr. | Gebiet | Untergebiet | Funktion | Koordinationshinweis / Handlungsbedarf |
|------|-----------|--------------------------------------|--|--|
| A1-Z | Dietikon | Niderfeld | Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen, Logistik | Ausrichtung der Erschliessung auf die Limmattalbahn. Arbeitsplatzstarke Nutzungen fördern. |
| A2-Z | Dietikon | Silbern - Lerzen - Stierenmatt | Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen, Logistik, Läden | <p>Etappe der Siedlungsentwicklung. Die erste Etappe soll sich an den realistischen Erschliessungsverbesserungen ausrichten. Abwicklung Mehrverkehr grösstenteils mit dem öffentlichen Verkehr.</p> <p>Verpflichtung des Kantons zur laufenden Verbesserung der übergeordneten Verkehrserschliessung.</p> <p>Im Einzugsbereich des Anschlussgleises höchstens untergeordnet Dienstleistungen erlauben.</p> <p>Abstimmung der Entwicklung mit dem Moorschutz.</p> |
| A3-Z | Schlieren | Wagiareal | Gewerbe, Dienstleistungen | Arbeitsplatzstarke Nutzungen fördern. |
| A4-Z | Schlieren | Meuchwis / Reitmen Nord | Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen | Dienstleistungen auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Lagen beschränken; keine Fachmärkte und dergleichen ansiedeln |

Mischgebiete

| Nr. | Gebiet | Untergebiet | Koordinationshinweise |
|------|----------|-----------------------------|--|
| M1-Z | Dietikon | Limmatfeld / Stierenmatt | <p>Die Wohnnutzung ist auf den östlichen Teil zu konzentrieren. Im westlichen Teil ist darauf zu achten, dass eine allfällige Wohnnutzung vom Umfang her örtlich die erforderliche kritische Grösse erreicht.</p> <p>Wohnanteil min. 50%, Gewerbeanteil min. 25 %.</p> |

| Nr. | Gebiet | Untergebiet | Koordinationshinweise |
|------|-----------|---------------------------------|---|
| | | | Abstimmung der Entwicklung mit dem Moorschutz. |
| M2-Z | Dietikon | Niderfeld | Die Wohnnutzung ist auf die immissionsarmen Lagen zu konzentrieren. Wohnanteil min. 50%, Gewerbeanteil min. 25 % |
| M3-Z | Schlieren | Ifang, Rütistrasse, Rietpark | Die Wohnnutzung ist in Koordination mit dem Mischgebiet ausserhalb des Zentrumsgebietes auf die immissionsarmen Lagen zu konzentrieren Wohnanteil min. 50 %, Gewerbeanteil min. 10 % |

Gebiet für stark verkehrserzeugende Nutzungen

In den bezeichneten Gebieten sind verkehrsintensive Einrichtungen (vgl. Pt. 4.5.1 lit a) des kantonalen Richtplanes) und stark verkehrserzeugende Nutzungen (vgl. Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion Kanton Zürich, 1997) zulässig, sofern nachgewiesen wird, dass der dadurch induzierte Verkehr mit den Kapazitäten resp. dem geplanten Kapazitätsausbau von ÖV und MIV abgestimmt ist. Die Entwicklungsabsichten sind in diesen Gebieten koordiniert, weisen bereits verschiedene verkehrsintensive Einrichtungen auf; die Gebiete haben weiteres Entwicklungspotential und sind verträglich mit der Siedlungs- und Zentrumsstruktur.

| Nr. | Gebiet | Untergebiet | Koordinationshinweise |
|-----|----------|-------------|--|
| VE1 | Dietikon | Silbern | Voraussetzung ist die Verbesserung der Erschliessungsgüte ÖV durch den Bau der S-Bahn Station Silber (vgl. kantonalen Richtplan, S-Bahn Station Dietikon-Silbern, Objekt Nr. 18) |
| VE2 | Dietikon | Zentrum | |

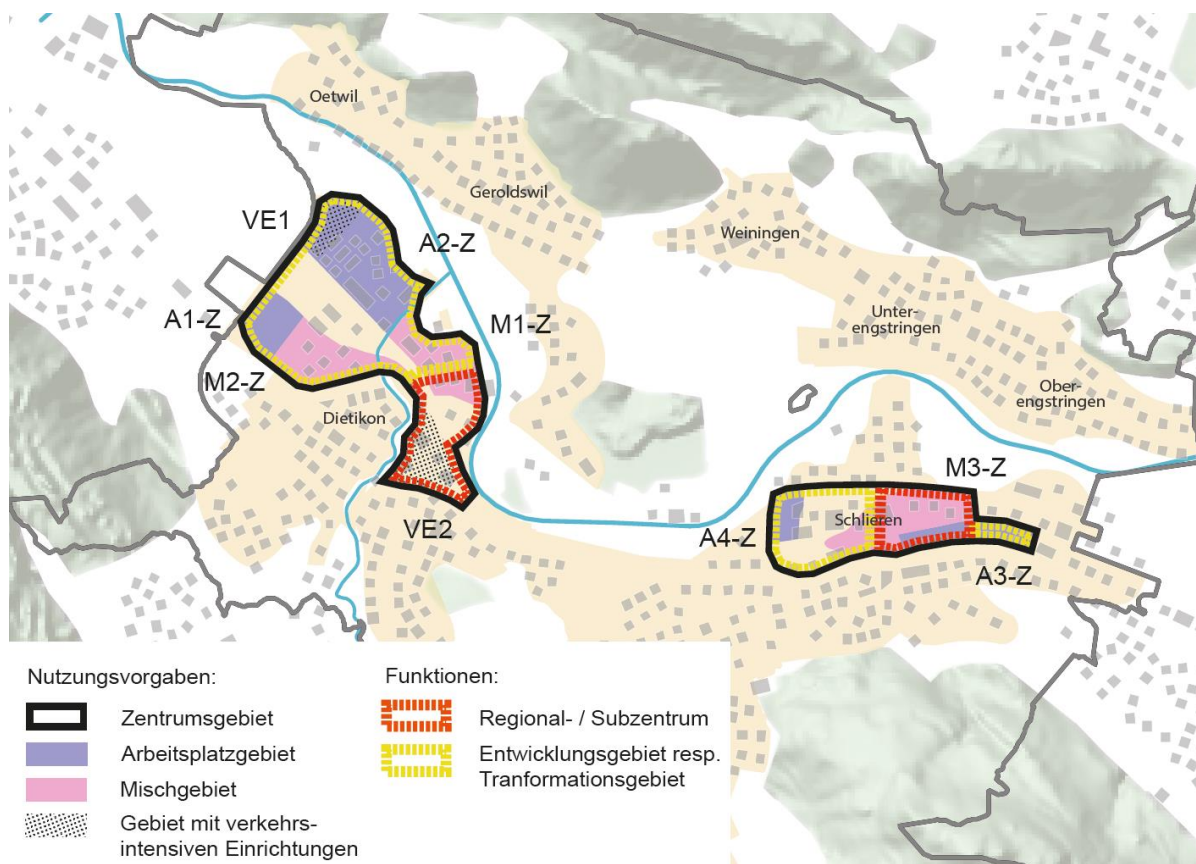


Abb. 2.2: Zentrumsgebiete mit Nutzungsvorgaben und Funktionen

2.2.3 Massnahmen

a) Region

Die Region unterstützt die Entwicklung der Zentrumsgebiete und gibt Anstösse zu den nötigen planerischen Vorkehrungen. Sie macht sich insbesondere dafür stark, dass die Verbesserung der öffentlichen Verkehrserschliessung der Zentrumsgebiete nachfragegerecht erfolgt.

Bezüglich den Gebieten mit Nutzungsvorgaben gelten die in Pt. 2.5.3 gemachten Angaben.

b) Gemeinden

Die betroffenen Städte initiieren wo nötig Entwicklungsplanungen, die sich sowohl städtebaulich wie auch von der Freiraumgestaltung aus an hohen Qualitätszielen orientieren. Die Bebauung samt Erschliessung und Parkierung ist dabei auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr auszurichten. Sie setzen diese Planungen in ihrer Richt- und Nutzungsplanung um.

Bezüglich den Gebieten mit Nutzungsvorgaben gelten die in Pt. 2.5.3 gemachten Angaben.

2.3 Schutzwürdiges Ortsbild

Ortsbildschutz will das kulturelle Erbe, soweit es sich in der Gestaltung von Siedlungen niedergeschlagen hat, erhalten.

2.3.1 Ziele

Schutzwürdige Ortsbilder sind in der Regel Ortskerne, Quartiere oder Strassenzüge mit ihrer Bebauungs- und Aussenraumstruktur, die als wichtige Zeugen einer politischen, wirtschaftlichen, sozialen oder baukünstlerischen Epoche erhaltenswert sind (vgl. § 203 lit. c PBG). Eine bauliche Verdichtung ist hier mit besonders hohen Anforderungen verbunden.

2.3.2 Karteneinträge

In der kantonalen Richtplankarte ist das Ortsbild von Weiningen dargestellt. Diese Festlegung wird auf regionaler Stufe ergänzt durch die Festlegung von Ortsbildern von regionaler Bedeutung:

| Nr. | Ortsbild | Koordinationshinweise |
|-----|----------------------|--|
| 1 | Aesch | Inventar gemäss BD Nr. 674 vom 15.6.2001 |
| 2 | Birmensdorf | Inventar gemäss BD Nr. 674 vom 15.6.2001 |
| 3 | Oetwil an der Limmat | Inventar gemäss BD Nr. 674 vom 15.6.2001 |
| 4 | Uitikon | Inventar gemäss BD Nr. 674 vom 15.6.2001 |

2.3.3 Massnahmen

Der Schutz erfolgt in erster Linie durch Massnahmen des Planungsrechts. Die bauliche Siedlungsstruktur ist zu erhalten.

a) Region

Die Region unterstützt die Gemeinden auf Anfrage bei Fragen des planungsrechtlichen Schutzes von Ortsbildern.

b) Gemeinden

Die Gemeinden tragen im Rahmen der Nutzungsplanungen sowie der Baubewilligungstätigkeit dem Inventar der überkommunalen Ortsbilder Rechnung. Sie setzen die nötigen Kernzonen und Kernzonenpläne fest und sichern mit weiteren planungsrechtlichen Massnahmen wie z.

Bsp. Freihaltezonen, Quartiererhaltungszonen, Gestaltungsplänen usw. die Ortsbilder. Sofern neben dem Ortsbild auch konkrete Bauten zu schützen sind, erlassen die Gemeinden die nötigen Schutzverfügungen.

2.4 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

2.4.1 Ziele

Zur langfristigen Raumsicherung einer funktionalen Durchmischung wird in bestimmten Gebieten die Nutzung des Siedlungsgebietes näher geregelt und bestimmt.

Arbeitsplatzgebiete

Sichern die langfristig notwendigen Standorte und Flächen für die vielfältigsten Arbeitsnutzungen wie Dienstleistungen, Handel, Gewerbe, Produktion, Forschung usw. Insbesondere sollen die nötigen Flächen für das Gewerbe gesichert werden.

Die Gemeinden sind frei, weitere Arbeitsplatzgebiete von kommunaler Bedeutung zu bezeichnen.

Gebiete mit Mischnutzungen

Eignen sich für eine Mischung der Nutzungen „Wohnen“ und „Arbeiten“ und die Nutzungsmischung soll langfristig gesichert werden. Mischgebiete tragen tendenziell zu einer Verkehrsverminderung und zu einer gleichmässigeren Auslastung des öffentlichen Verkehrs bei und leisten damit einen Beitrag zu einer besseren Koordination von Siedlung und Verkehr.

Gebiete mit Mischnutzungen sind oft Übergangsbereiche zwischen der reinen Nutzung Arbeiten und der reinen Nutzung Wohnen und das zulässige Mass der zu tolerierenden Immissionen ist höher als in reinen Wohngebieten.

Gebiete gelten als gemischt genutzt, wenn sie gesamthaft die in den einzelnen Festlegungen genannten minimalen Wohn- und Gewerbeanteile erfüllen, wobei dieser Anteil nicht für jedes Bauprojekt, sondern auf ein oder mehrere Strassengeviert bezogen einzuhalten ist. Zudem darf der minimale Wohnanteil auch unter entsprechender Entlastung der übrigen Lagen an geeigneten Lagen konzentriert werden.

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

Stellen genügend grosse, zusammenhängende und gut erschlossene Flächen für die langfristige Ansiedelung von Kultur-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen zur Verfügung, sofern diese ausserhalb der Zentrumsgebiete angesiedelt werden müssen.

Gebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen

Diese Gebiete werden aufgrund ihrer starken räumlichen Auswirkungen und zur überkommunalen Koordination festgelegt.

Verkehrsintensive Einrichtungen resp. stark verkehrserzeugende Nutzungen sind in Pt. 4.5.1 lit a) des kantonalen Richtplanes definiert. Sie umfassen Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäuden, die wesentliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung haben und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten (Summe Zu- und Wegfahrten) von Personenwagen erzeugen.

Mit der Festlegung von solchen Gebieten sollen die übrigen Gebiete vom Druck von verkehrsintensiven Einrichtungen entlastet werden und das bezeichnete Gebiet gilt als für stark verkehrserzeugenden Nutzungen geeignet.

Ausserhalb der Gebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen gelten Betriebe und Anlagen bereits auch schon dann als verkehrsintensive Einrichtung, sofern sie eine Parkplatzdichte von mehr als 120 PP/ha Nettobauzone für Nichtwohnnutzungen aufweisen. Solche Betriebe und Anlagen sollen zur besseren Abstimmung mit dem Verkehr standortgerecht dahin gelenkt werden, wo die nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- Befriedigung eines grossen Kunden- und Besucherpotentials in der näheren Umgebung
- Gute Erschliessung mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr und genügende Erschliessungskapazitäten mit dem MIV
- Keine Konkurrenzierung der Regional- und Ortszentren

2.4.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die Arbeitsplatzgebiete, die Gebiete mit geforderter Mischnutzung, die Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen und die Gebiete mit stark verkehrserzeugenden Nutzungen festgelegt.

Arbeitsplatzgebiete

| Nr. | Gemeinde | Gebiet | Funktion | Koordinationshinweis / Handlungsbedarf |
|-----|---------------------|--------------------------------------|--|--|
| A1 | Birmensdorf, Ristet | Ristet | Gewerbe, Produktion, untergeordnet auch Dienstleistungen | Dienstleistungen sollen nur im Nahbereich der öffentlichen Erschliessung zugelassen werden. |
| A2 | Dietikon | Reppischhof | Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen. | Abstimmung Entwicklung mit dem angrenzenden Gebiet im Kanton Aargau. |
| A3 | Dietikon | Giessen | Gewerbe, Produktion, Logistik, untergeordnet auch Dienstleistungen. | Dienstleistungen nur im Nahbereich der S-Bahn Station Glanzenberg zulassen. |
| A4 | Schlieren | Gaswerk | Gewerbe, Produktion, Kreative Cluster Nutzungen, Freizeitnutzungen, untergeordnet auch Dienstleistungen. | Abstimmung und Koordination des Siedlungsrandes mit dem Erholungsgebiet / Vernetzungskorridor Limmatraum; Abstimmung mit der Stadt Zürich. Abstimmung mit den ISOS Objekt Gaswerk Schlieren |
| A5 | Schlieren | Mülligen / östlich Gassometerstrasse | Gewerbe, Dienstleistungen | Arbeitsplatzstarke Nutzungen fördern. Entwicklungsleitbild zur Abstimmung mit der Limmattalbahn erarbeiten; Abstimmung mit der Stadt Zürich |
| A6 | Schlieren | Meuchwis | Gewerbe, Produktion, Logistik, untergeordnet auch Dienstleistungen | Abstimmung und Koordination des Siedlungsrandes mit dem Erholungsgebiet / Vernetzungskorridor Limmatraum. |
| A7 | Unterengstringen | Hardwald / Giessen | Gewerbe, Produktion, Logistik | - - |
| A8 | Urdorf | Luberzen | Gewerbe, Produktion, Dienstleistungen | Arbeitsplatzstarke Nutzungen fördern. Entwicklungsleitbild zur Abstimmung mit der Limmattalbahn erarbeiten. Keine Fachmärkte und dgl. ansiedeln. |
| A9 | Urdorf | Bergermoos | Gewerbe, Produktion, Logistik, untergeordnet auch Dienstleistungen | Dienstleistungen sollen nur im Nahbereich der öffentlichen Erschliessung zugelassen werden. Keine Fachmärkte und dgl. ansiedeln. |

Mischgebiete

| Nr. | Gemeinde | Gebiet | Koordinationshinweise |
|-----|------------------------------------|----------|---|
| M1 | Schlieren | Ifang | Die Wohnnutzung ist auf die immissionsarmen Lagen zu konzentrieren. Minimaler Wohnanteil: 35 % Minimaler Gewerbeanteil: 25% |
| M2 | Weinigen/ Untereng- stringen | Fahrweid | Minimaler Wohnanteil: 50% Minimaler Gewerbeanteil: 30% |
| M3 | Urdorf | Kessler | Minimaler Wohnanteil: 30 % Minimaler Gewerbeanteil: 35% |
| M4 | Urdorf | Luberzen | Minimaler Wohnanteil: 30 % Minimaler Gewerbeanteil: 35% |

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

| Nr. | Gemeinde | Trägerschaft | Funktion | Beschreibung |
|---|--|----------------|----------|--|
| Ö1 | Birmensdorf Waffenplatz | Kanton Zürich | S | Ausbildungsplatz von Armee und Polizei. In der einschlägigen Abmachung des Waffenplatzes mit dem Kanton Zürich sind die Bedürfnisse der Erholung und des Naturschutzes geregelt. Beherbergt auch die Militärakademie der ETHZ |
| Ö2 | Schlieren Spital | Kanton Zürich | G | Regionalspital mit Pflegezentrum. Neubau / Ausbaupend |
| Ö3 | Urdorf Kantonsschule | Kanton Zürich | B | Kantonsschule mit allen Ausbildungsrichtungen; Ausbau geplant |
| Ö4 | Dietikon, Stadthalle und Sportanlagen | Stadt Dietikon | Sp | Stadthalle mit Frei- und Hallenbad samt dazugehörenden Parkieranlagen |
| Ö5 | Birmensdorf WSL | Bund | B | Eidgenössische Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft. |
| <i>Abkürzungen:</i> B: Bildung; G: Gesundheit; S: Sicherheit; Sp: Sport | | | | |

Gebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen

Mit Ausnahme der in den Zentrumsgebieten bezeichneten Lagen gemäss Pt. 2.2.2 keine Festlegungen. Ausserhalb der Festlegungen sind verkehrsintensive Einrichtungen nur dann zulässig, wenn die Standortvoraussetzungen gemäss Pt 2.4.1 dieses Richtplanes sowie Pt 4.5.1 lit a) des kantonalen Richtplanes nachgewiesen werden.

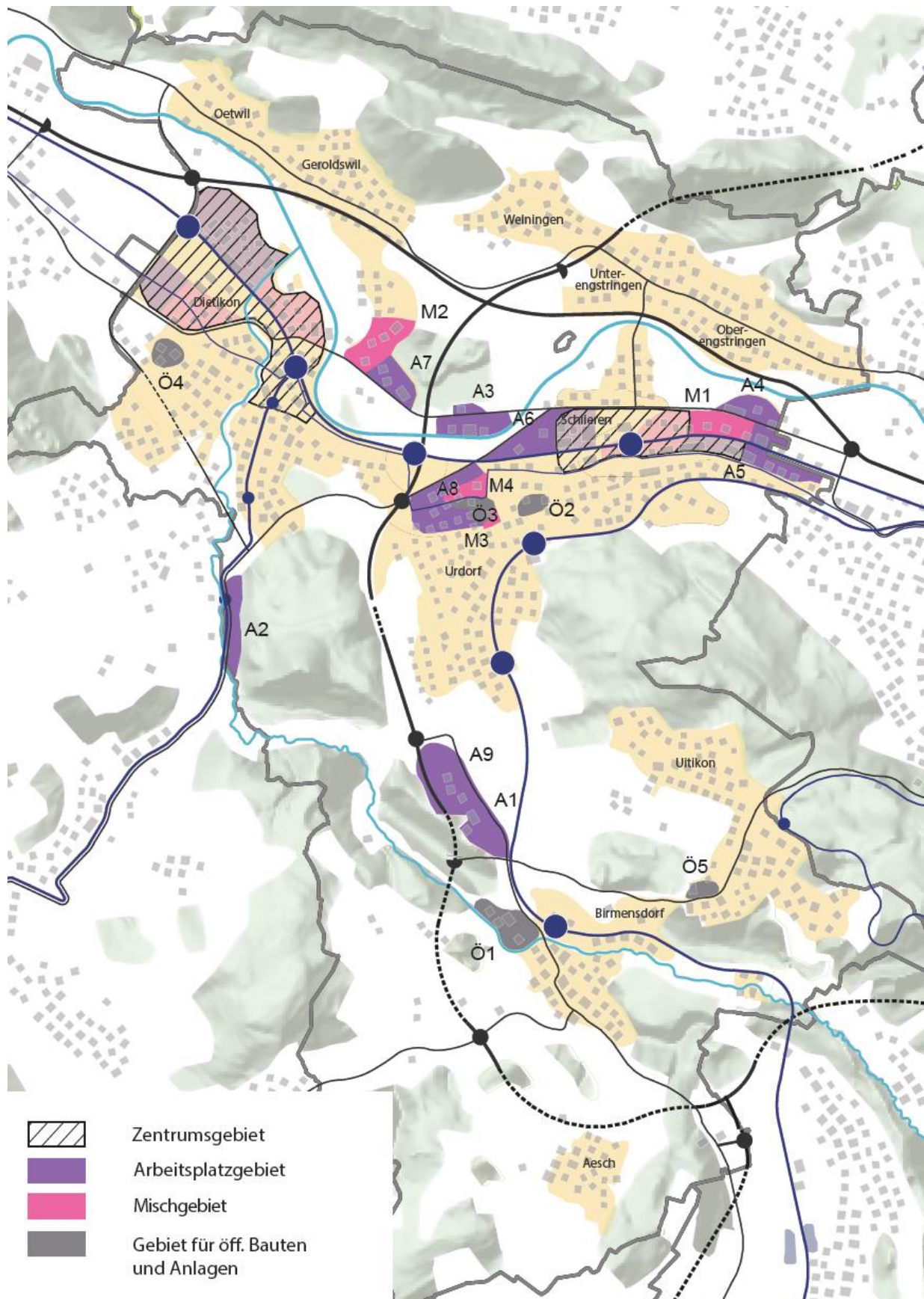


Abb. 2.3: Gebiete mit Nutzungsvorgaben

2.4.3 Massnahmen

a) Region

Die Region setzt sich für die Erhaltung und Aufwertung der Arbeitsplatzgebiete und insbesondere für ein ausreichendes Angebot von Flächen für Industrie und Gewerbe ein. Zudem unterstützt sie in ihrer Tätigkeit die Entwicklung von attraktiven Mischgebieten. In Gebieten mit stark verkehrserzeugenden Nutzungen setzt sie sich für eine Koordination von Siedlungsentwicklung und einem allfälligen Ausbau der Verkehrsanlagen ein.

b) Gemeinden

Die Gemeinden sorgen mit geeigneten Zonenfestlegungen für die Umsetzung der Nutzungsvorgaben. Im Siedlungsgebiet ohne Nutzungsvorgaben sind sie frei, die erwünschte Bebauung und Nutzung durch entsprechende Zonenfestlegungen zu bestimmen. In der Regel sind dies Wohnzonen mit unterschiedlicher Dichte, welche allfällig durch weitere kommunal zulässige Zonen ergänzt werden.

Arbeitsplatzgebiete

Die Gemeinden scheiden die nötigen Industrie- und Gewerbezone mit adäquater baulicher Dichte aus. Bei der Revision ihrer Nutzungsplanung sind die entsprechenden Zonen auf die Ziele der regionalen Arbeitsplatzgebiete auszurichten. Dienstleistungen dürfen zugelassen werden, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

- Gute öffentliche Verkehrserschliessung (Erschliessungsgüte C und besser)
- Genügende Kapazität zur Erschliessung mit dem Individualverkehr

Mischgebiete

Die Gemeinden scheiden in diesen Gebieten geeignete Zonen für das Wohnen und Arbeiten aus. Vielfach sind dies Wohnzonen mit Gewerbeerleichterung und einem minimalen Gewerbeanteil.

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

Die Gemeinden weisen diese Gebiete in der Regel der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zu.

Gebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen

Die Gemeinden können in diesen Gebieten unter Beachtung der Voraussetzungen gemäss Pt. 2.4.2 verkehrsintensive Einrichtungen zulassen. Sie ergreifen dabei standortgerechte Begleitmassnahmen vom Ausbau von Verkehrskapazitäten bis hin zur Beschränkung und Bewirtschaftung der Parkierung. Die Bau- und Zonenordnung ist an die speziellen Verhältnisse anzupassen.

2.5 Anzustrebende bauliche Dichte

2.5.1 Ziele

Die Siedlungsentwicklung und insbesondere die Siedlungserneuerung sollen künftig noch konsequenter auf diejenigen Lagen ausgerichtet werden, die mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr bestens erschlossen sind. An diesen Lagen soll eine bauliche Entwicklung und Verdichtung gefördert werden. Daneben ist aber auch auf die landschaftliche Einbettung der Siedlung insbesondere an landschaftlich besonders exponierten Lagen Rücksicht zu nehmen.

Das Zielbild des regionalen Raumordnungskonzeptes zeigt sehr differenziert die angestrebte Nutzungsdichte. Zur Erreichung dieser Nutzungsdichte werden Festlegungen über die anzustrebende bauliche Dichte getroffen. Es ist ausgesprochen erwünscht, dass sich die bauliche Struktur im Sinne dieser Festlegungen weiter entwickelt.

2.5.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die Gebiete mit hoher baulicher Dichte und diejenigen mit niedriger baulicher Dichte festgelegt. Das nicht speziell bezeichnete Siedlungsgebiet soll eine mittlere und im Ausnahmefall eher geringe bauliche Dichte aufweisen.

Gebiete mit hoher baulicher Dichte

1. Zentrums- Wohn- und Mischgebiete

Es sind folgende Mindestwerte anzustreben:

| Nr. | Gebiet | Vollgeschoss VG | Ausnutzungsziffer AZ | Baumassenziffer BMZ | Bemerkungen |
|--------------------------|-------------|-----------------|----------------------|---------------------|---|
| Zentrumsgebiet Dietikon | | 5 | 110 % | 4.1 m3/m2 | Um die Haltestellen der S-Bahn noch höhere Dichte anstreben |
| | | 4* | 85 % * | 3.1 m3/m2 * | |
| Zentrumsgebiet Schlieren | | 5 | 110 % | 4.1 m3/m2 | Um die Haltestellen der S-Bahn noch höhere Dichte anstreben |
| | | 4* | 85 % * | 3.1 m3/m2 * | |
| H1 Dietikon | | 5 | 105 % | 4.0 m3/m2 | Um die Haltestellen der S-Bahn noch höhere Dichte anstreben |
| | | 4** | 80 % ** | 3.0 m3/m2 * | |
| H2 Schlieren/ Urdorf | | 5 | 105 % | 4.0 m3/m2 | Um die Haltestellen der S-Bahn noch höhere Dichte anstreben |
| | | 4** | 80 % ** | 3.0 m3/m2 * | |
| H3 | Urdorf | 3 | 60 % | 2.5 m3/m2 | -- |
| H4 | Birmensdorf | 3 | 60 % | 2.5 m3/m2 | -- |

* gilt nur, wenn die bauliche Dichte in einer Gesamtbetrachtung im gesamten Zentrumsgebiet überprüft wird und diese reduzierte bauliche Dichte nicht mehr als ein Viertel des Gebietes ausmacht.

** gilt nur, wenn die bauliche Dichte in einer Gesamtbetrachtung im gesamten Baugebiet überprüft wird und diese reduzierte bauliche Dichte nicht mehr als die Hälfte des Gebietes ausmacht.

Bei Schutzzonen wie Kernzonen oder Quartiererhaltungszonen, bei öffentlichen Zonen und bei einer besonderen ortsbaulichen Situation dürfen die Minimalwerte angemessen unterschritten werden. Ebenso dürfen die Minimalwerte angemessen unterschritten werden, wenn im Rahmen einer Gesamtplanung auf zweckmässige Weise nachgewiesen wird, dass die Bevölkerungs- und Beschäftigtenziele auch mit der Unterschreitung der anzustrebenden Mindestwerte erreicht werden.

Ebenso ist im Bereich mit erheblichen Störfallrisiken eine Unterschreitung der Mindestdichte statthaft, wenn die Einhaltung dieser Festlegung zu einer erheblichen und nicht tragbaren Erhöhung des Störfallrisikos führen würde.

Im Gebiet mit hoher baulicher Dichte ist zudem auf eine hohe städtebauliche Qualität und eine gute Freiraumversorgung zu achten.

2. Arbeitsplatzgebiete

Es sind folgende Mindestwerte anzustreben:

| Gebiet | Vollge- schosse VG | Baumassenziffer BMZ | Bemerkungen |
|-------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-------------|
| Regionale Arbeitsplatzgebiete | Min. 5 | Min. 5.0 m3/m2 Max. 8.0 m3/m2 | |
| Kommunale Arbeitsplatzgebiete | Min. 4 | Min. 4.0 m3/m2 Max. 6.0 m3/m2 | |

Gebiete mit niedriger baulicher Dichte

In diesen Gebieten soll die lockere und durchgrünte Bebauung erhalten werden und die Zonierung hat sich nach dem Bestand zu richten. In der Regel sind damit 1 bis 2-geschossige Bauzone auszuscheiden.

Die Minimalausnützung gemäss § 49a PBG darf unterschritten werden.

| Nr. | Gebiet | Untergebiet | Koordinationshinweis | Bemerkungen |
|-----|-----------------------|----------------|----------------------|--------------------------------|
| N1 | Aesch | Obere Hanglage | -- | Landschaftlich exponierte Lage |
| N2 | Dietikon | Obere Hanglage | -- | Landschaftlich exponierte Lage |
| N3 | Geroldswil | Obere Hanglage | -- | Landschaftlich exponierte Lage |
| N4 | Obereng- stringen | Obere Hanglage | -- | Landschaftlich exponierte Lage |
| N5 | Oetwil | Obere Hanglage | -- | Landschaftlich exponierte Lage |
| N6 | Schlieren | Girhalden | -- | Landschaftlich exponierte Lage |
| N7 | Untereng- stringen | Obere Hanglage | -- | Landschaftlich exponierte Lage |
| N8 | Uitikon | Obere Hanglage | -- | Landschaftlich exponierte Lage |
| N9 | Urdorf | Oberhalb Bahn | -- | Landschaftlich exponierte Lage |
| N10 | Weinigen | Obere Hanglage | -- | Landschaftlich exponierte Lage |

Nicht speziell mit einer Dichtestufe gekennzeichnete Gebiete

Die anzustrebende bauliche Dichte richtet sich nach der bestehenden Siedlungsstruktur und das Gebiet soll im Grundsatz stabil gehalten werden. Allerdings dürfen und sollen an geeigneten Lagen gezielte bauliche Verdichtungen vorgenommen werden.

Geeignete Lagen zeichnen sich durch folgende Eigenschaften aus:

- Gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen
- Zentrale Lage
- Ausserhalb einem schutzwürdigen Ortsbild oder einem Gebiet mit Erhaltung der Siedlungsstruktur

In der Regel sind 2 bis 5-geschossige Bauzonen auszuscheiden, wobei insbesondere bei den 3 bis 5-geschossigen Bauzonen auch eine gute Einbettung in das Siedlungs- und Landschaftsbild zu achten ist. Die Mindestdichten nach § 49a PBG sind einzuhalten.

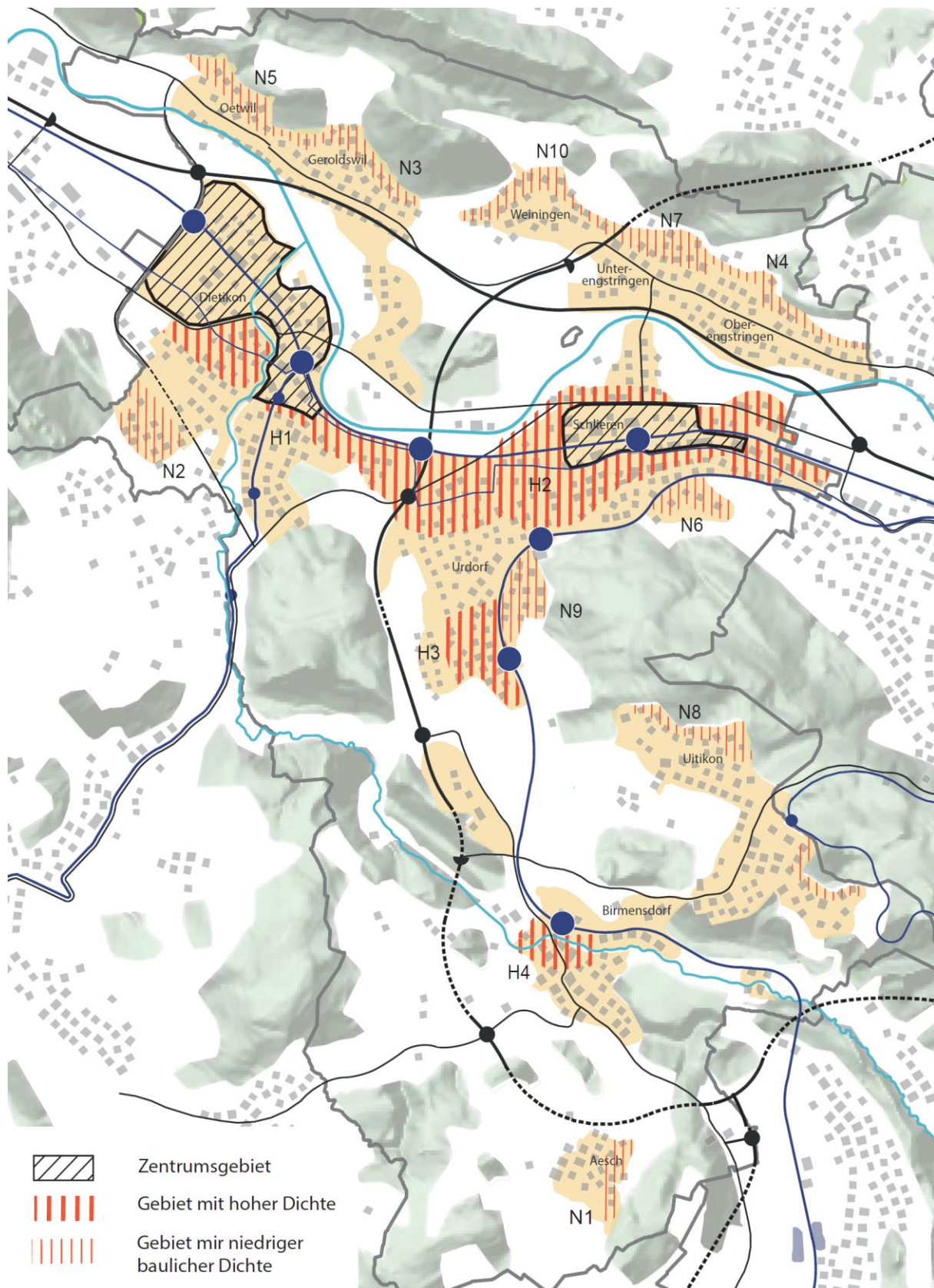


Abb. 2.4: Anzustrebende bauliche Dichte

2.5.3 Massnahmen

In den Gebieten mit hoher baulicher Dichte ist die Dynamik der Siedlungsentwicklung zu fördern. Es sind oft Umstrukturierungsgebiete oder stark unternutzte Baugebiete, die sich verän-

dern sollen. Dies gelingt oft nur dann, wenn grössere planerische Anstrengungen im Sinne von Gebietsplanungen, Testplanungen usw. eingeleitet werden.

a) Region

Die Region gibt mit Leitbildern und dergleichen Anstösse, wo die Einleitung von planerischen Massnahmen aus regionaler Sicht besonders wichtig erscheint.

b) Gemeinden

Die Gemeinden revidieren ihre Bau- und Zonenordnungen im Sinne der regionalen Festlegung und fördern insbesondere in Gebieten mit hoher Dichte Gebiets- und Testplanungen resp. führen solche Planungen selber durch. Zudem legen sie die entsprechenden Dichten in ihrer Bau- und Zonenordnung fest.

2.6 Eignungsgebiete für Hochhäuser

Hochhäuser sind gemäss § 282 PBG Gebäude mit mehr als 25 m Gebäudehöhe. Die Regionen können gemäss Pt. 2.2.3b des kantonalen Richtplanes diejenigen Gebiete, in denen Hochhäuser grundsätzlich geeignet sind, bezeichnen.

2.6.1 Ziele

Das Limmattal wird künftig noch deutlicher durch Hochhäuser geprägt werden. Hochhäuser sollen nicht überall entstehen, sondern sie sollen das dichte Siedlungsband akzentuieren und von weitem im Sinne von landmarks darauf hinweisen.

Grössere Cluster von Hochhäusern sind nicht anzustreben.

2.6.2 Karteneinträge

Mit der Festlegung eines Eignungsgebietes wird aus regionaler Sicht der grundsätzlich im Rahmen der Nutzungsplanung zu erbringende Nachweis für die Zweckmässigkeit vorweggenommen.

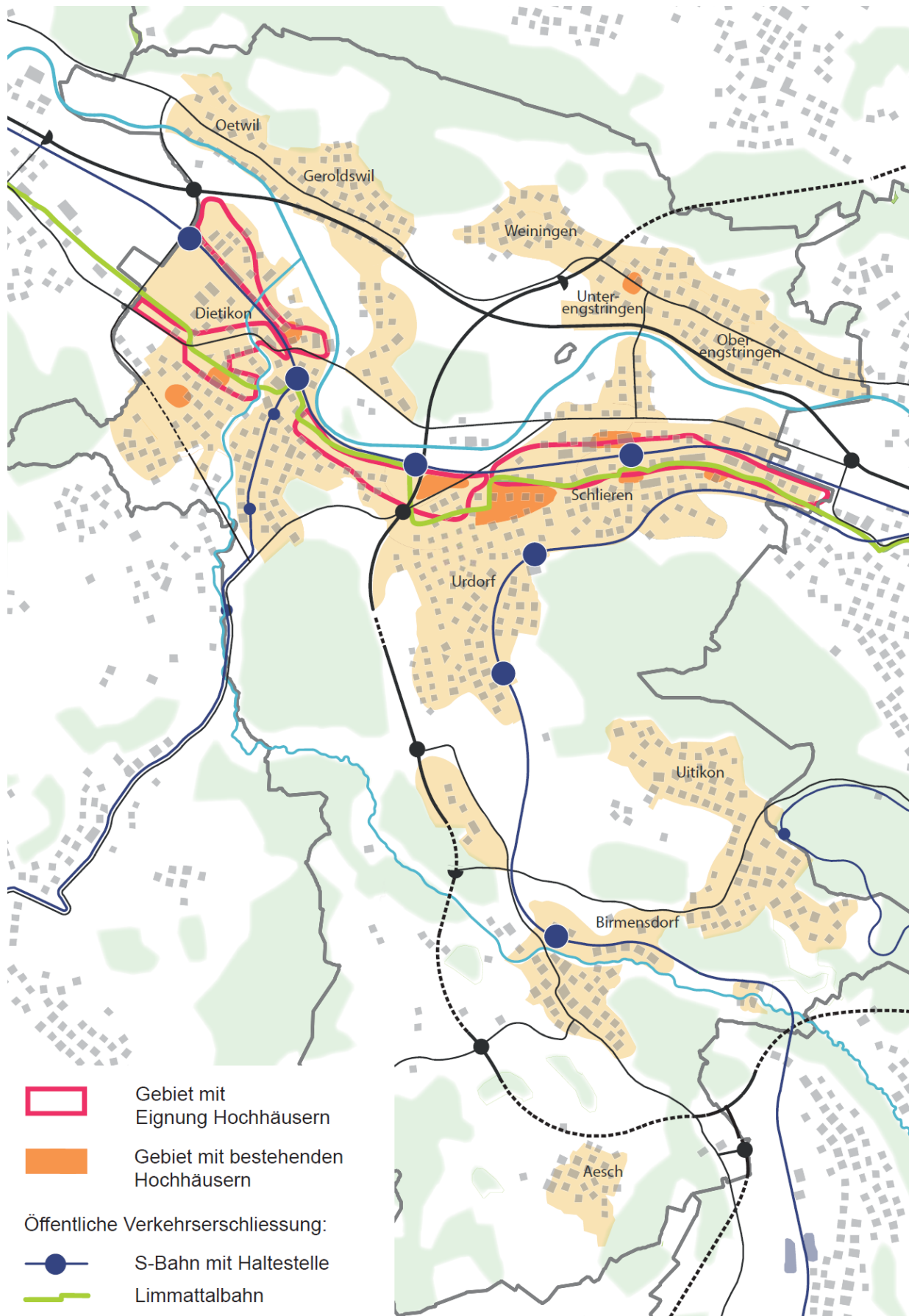


Abb. 2.5: Gebiete mit Eignung für Hochhäuser

2.6.3 Massnahmen

Hochhäuser sind in der Regel im Rahmen einer Sondernutzungsplanung zu erstellen und sollen in der Regel eine Höhe von 80 m nicht übersteigen. Die Ausnützung darf gegenüber der Grundordnung angemessen erhöht werden.

a) Region

Keine Massnahmen

b) Gemeinden

Die Gemeinden legen fest, wo sie Hochhäuser zulassen. Sie erbringen dazu den entsprechenden Nachweis der Zweckmässigkeit. Sie können sich dazu auf das festgelegte Eignungsgebiet stützen.

2.7 Entwicklung von Bahnhofsgebieten

Die Entwicklung von Bahnhofsgebieten ist über die Festlegung der Zentrumsgebiete sowie der Festlegung der anzustrebenden baulichen Dichte bereits genügend strukturiert, sodass nicht weiter darauf einzugehen ist.

2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

2.8.1 Ziele

Den Fahrenden ist als in der Schweiz anerkannte Minderheit für die traditionelle Ausübung ihrer Lebensweise ausreichend Platz an geeigneten Lagen zur Verfügung zu stellen. Dazu sind bestehende und allfällig neue Stand- und Durchgangsplätze zu bezeichnen und planungsrechtlich zu sichern.

2.8.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende festgelegt:

Standplätze:

| Nr. | Gebiet | Untergebiet | Anzahl Plätze bestehend | Ausbau geplant | Bemerkung |
|-----|----------|-------------|-------------------------|----------------|---|
| 1 | Dietikon | Stierenmatt | 5 | Nein | Planungsrechtliche Sicherung vornehmen Konflikt mit Moorschutz möglich |

Durchgangsplätze:

| Nr. | Gebiet | Untergebiet | Anzahl Plätze bestehend | Ausbau geplant | Bemerkung |
|------------------|--------|-------------|-------------------------|----------------|-----------|
| Keine Festlegung | | | | | |

2.8.3 Massnahmen

Stand- und Durchgangsplätze sind mit zeitgemässer Infrastruktur zu versehen und durch die Gemeinden zu betreiben. Dabei übernimmt der Kanton gemäss Pt. 2.5.2 a) des kantonalen Richtplanes die erforderliche Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur und deckt auch ein allfälliges Defizit aus der Platzvermietung durch die Gemeinden ab.

a) Kanton

Unterstützt die Regionen und Gemeinden bei der Suche nach geeigneten Standorten und sichert diese nötigenfalls mit einem kantonalen Gestaltungsplan.

b) Region

Legt die erforderlichen Standorte für Stand- und Durchgangsplätze fest und sucht insbesondere einen neuen Standort für den weggefallenen Durchgangsplatz Schlieren.

c) Gemeinden

Die Gemeinden versehen die Stand- und Durchgangsplätze mit einer zeitgemässen Infrastruktur und betreiben diese Plätze.

2.9 Grundlagen

- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS), www.isos.ch
- Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010, Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende
- Nachhaltige Siedlungsentwicklung in Zürichs Verdichtungsraum, RZU Fachbericht vom 6. April 2010
- Masterkonzept „Abstimmung Siedlungsentwicklung auf die Limmattalbahn“, ZPL Bericht, 26. Okt. 2010
- Überarbeitung ISOS, Juli 2012
- Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr und Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, 30. Mai 2012
- Kanton Zürich, Richtplan, Beschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014, vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.
- Kantonaler Chemie-Risikokataster (Gis-Browser, www.gis.zh.ch)

3 Landschaft

3.1 Gesamtstrategie

Die Landschaft wird für Landwirtschaft, Erholung, Natur, Kiesabbau und auch für mannigfache Infrastrukturanlagen vielfältig genutzt. Oft überlagern sich einzelne Nutzungen. Der Richtplan setzt, basierend auf dem Regio-ROK, Schwerpunkte und gibt an gewissen Orten einzelnen Nutzungen den Vorrang.

3.1.1 Ziele Gesamtraum

Der Landschaftsraum ist geprägt mit den im Zielbild gemäss Pt. 1.1.2 dargestellten Freiräumen und durch weitere, identitätsstiftende Orte. In diesen Teilräumen gelten folgende Zielsetzungen:

Landschaftsorientierter Freiraum

- Die grossen und zusammenhängenden Landwirtschaftsgebiete sind mitsamt ihrer Bodenfruchtbarkeit zu erhalten
- In diesen Gebieten sind Strukturen zur Verfügung zu stellen, die auch den zukünftigen Anforderungen an die Landwirtschaft genügen
- Der Freiraum ist mit genügend Elementen der ökologischen Vernetzung auszustatten.
- Erholungsnutzungen haben sich auf das Wegnetz und auf einzelne Punkte einer extensiven Erholungsnutzung zu beschränken
- Der landschaftsorientierte Freiraum ist zumindest partiell mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.

Siedlungsorientierter Freiraum

- Die Gebiete sind auf eine multifunktionale Nutzung auszurichten, wobei die Erholungsbedürfnisse der Bewohner hier stärker zu gewichten sind als im landschaftsorientierten Freiraum
- Dieser Raum eignet sich für die Anordnung von besonderen Freizeiteinrichtungen
- Der Freiraum ist ebenfalls mit Elementen einer ökologischen Vernetzung zu gliedern
- Der siedlungsorientierte Freiraum ist mit dem öffentlichen Verkehr gut zu erschliessen und mit Wegverbindungen und einer entsprechenden Gestaltung gut an den Siedlungsraum anzuschliessen.

Die natürliche Geräuschkulisse soll erlebbar bleiben und die Störung durch technische Geräusche wie Verkehrslärm usw. soll minimiert werden.

Identitätsstiftende Orte

Identitätsstiftende Orte tragen zur Identifikation in der Region bei. Es sind bekannte Ausflugsziele oder Zeugen der Geschichte(Kulturobjekte). Diese Orte sind in der Karte nicht dargestellt.

Kulturobjekte

| | Gebiet | Bezeichnung | Koordinationshinweis |
|---|------------------|--|----------------------------|
| 1 | Dietikon | Burgruine Schönenwerd Burg aus dem 12. JH | Kantonales Erholungsgebiet |
| 2 | Uitikon | Chalofen Ehemaliger Kalkbrennofen | Im Wald |
| 3 | Unterengstringen | Befestigung Glanzenberg Sogenannte Franzosenschanzen, 18 JH | Kantonales Erholungsgebiet |
| 4 | Unterengstringen | Schmiede, genannt Fährhaus Beim Kloster Fahr | Kantonales Erholungsgebiet |
| 5 | Unterengstringen | Ruine Burg Glanzenberg | Kantonales Erholungsgebiet |
| 6 | Unterengstringen | Städtchen Glanzenberg; Ausbau der Burgruine Schönenwerd zu einem Städtchen im 13. JH | Kantonales Erholungsgebiet |

Ausflugsziele

| Nr. | Gebiet | Bezeichnung | Koordinationshinweis |
|-----|----------------------|--|---|
| 11 | Div. Gemeinden | Limmatraum von Zürich bis zur Kantonsgrenze | Kantonales und regionales Erholungsgebiet; Aufwertung von See- und Flussufern gemäss Ziff. 3.5.2, Koordination mit dem Agglomerationspark Limmattal |
| 12 | Div. Gemeinden | Reppischraum von Dietikon bis Birmensdorf | Aufwertung von See- und Flussufern gemäss Pt. 3.5.2 |
| 13 | Bei Unterengstringen | Kloster Fahr, Benediktinerinnenkloster, zum Kloster Einsiedeln gehörend. Mit Restaurant und Kiosk. | Aargauische Enklave, zur Gemeinde Würenlos zugehörig |
| 14 | Bei Dietikon | Bruno Weber Park | Knapp ausserhalb Dietikon, zur Gemeinde Spreitenbach gehörend |
| 15 | Oetwil | Aussichtsturm Altberg mit Restaurant | Kant. Landschaftsförderungsgebiet |
| 16 | Weiningen | Rebberge | Kant. Freihaltegebiet |

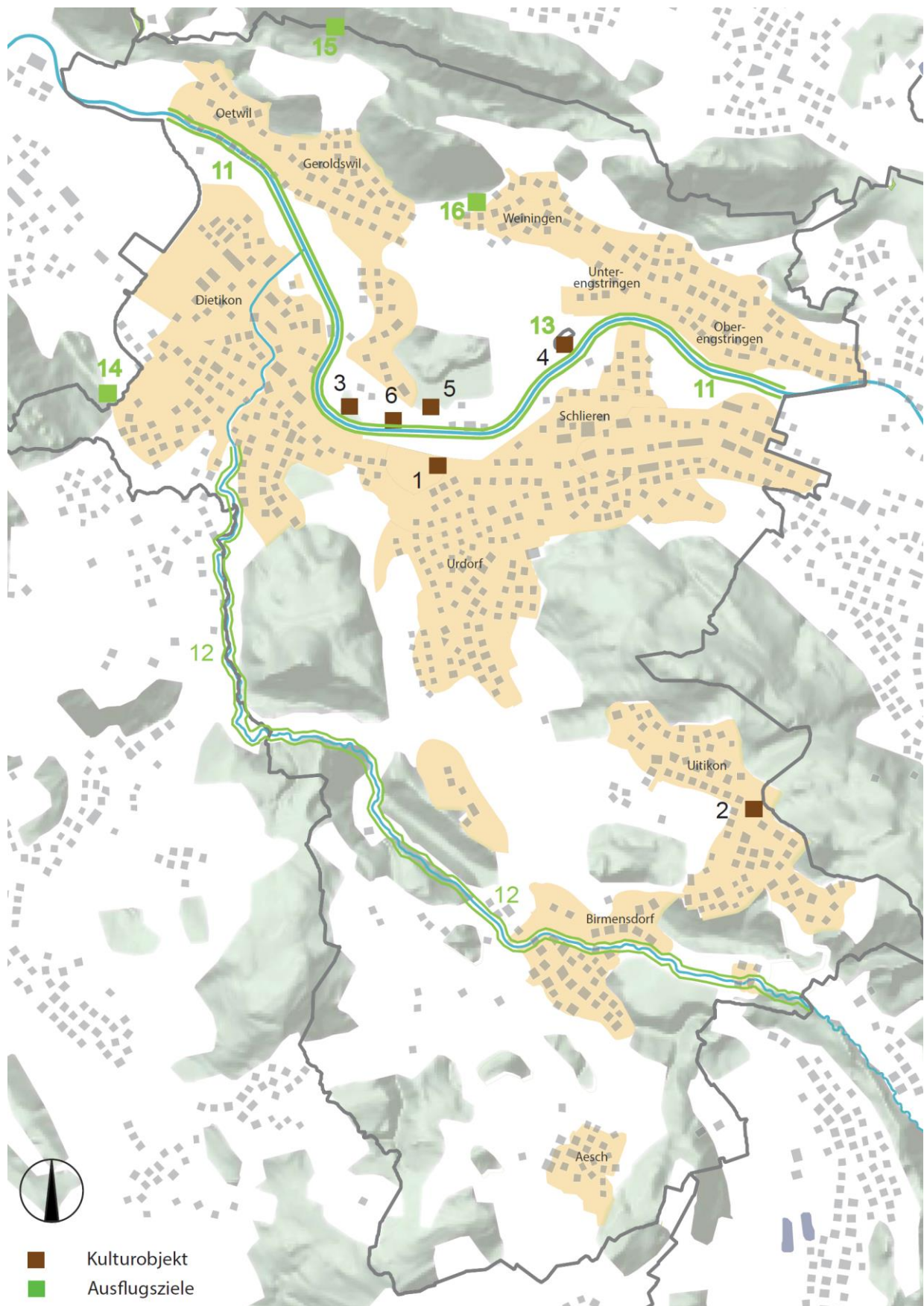


Abb. 3.1: Kulturobjekte und Ausflugsziele

3.1.2 Detailstrategie Limmatraum

Das kantonsübergreifende Freiraumkonzept „Agglomerationspark Limmattal“ bildet die Detailstrategie für die Entwicklung des Limmatraumes im Sinne eines durchgängigen und vielfältigen Freiraumnetzes.

Es weist die folgenden Hauptelemente auf:

| Element | Funktionen |
|--|--|
| Das „blaue Band“ der Limmat als durchgängiger Natur- und Erholungsraum | <ul style="list-style-type: none"> • Zentraler Freiraum- und Erholungskorridor • Vernetzt und verbindet Teilräume • Hat ökologische Ausgleichsfunktionen • Ist vielfältiger Erholungsraum |
| (Kultur)Landschafts- und Freiräume als attraktive Querspangen | <ul style="list-style-type: none"> • Gliedern den Talraum landschaftlich • Dienen der Raumvernetzung und der Identifikation • Landschaftsspangen werden von Siedlungselementen weitgehend freigehalten und sind multifunktional • Freiraumspangen sind als Freiraum mit Erholungs- und Freizeiteinrichtungen auszuprägen • Räume, in den die Landschaft erlebt werden kann, sind Teil dieser Elemente (Erlebnisraum Landschaft) |
| Freiraumband entlang der Hangflanken | <ul style="list-style-type: none"> • Vernetzt und verbindet Teilräume und bildet eine „grüne Klammer“ • Gut erreichbarer Naherholungsraum • Trenngürtel zur Siedlung und zum Wald • Räume, in denen die Landschaft erlebt werden kann, sind Teil dieser Elemente |
| Identifikationsorte | <ul style="list-style-type: none"> • Bilden einprägsame kulturelle und landschaftliche Merkmale |
| Velo- und Fusswegnetz | <ul style="list-style-type: none"> • Sichert die Erschliessung und Auffindung der Freiräume • Dienen unterschiedlichen Benutzergruppen |

Diese Konzeptelemente sind wie folgt verortet:

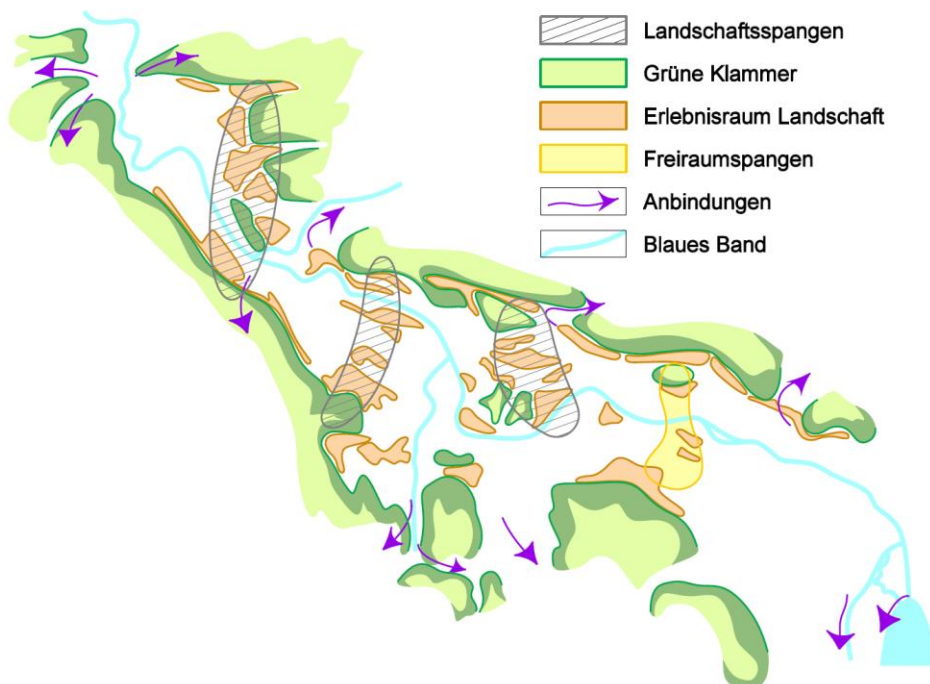


Abb. 3.2: Konzeptskizze Erholung, Agglomerationspark Limmattal, 2009

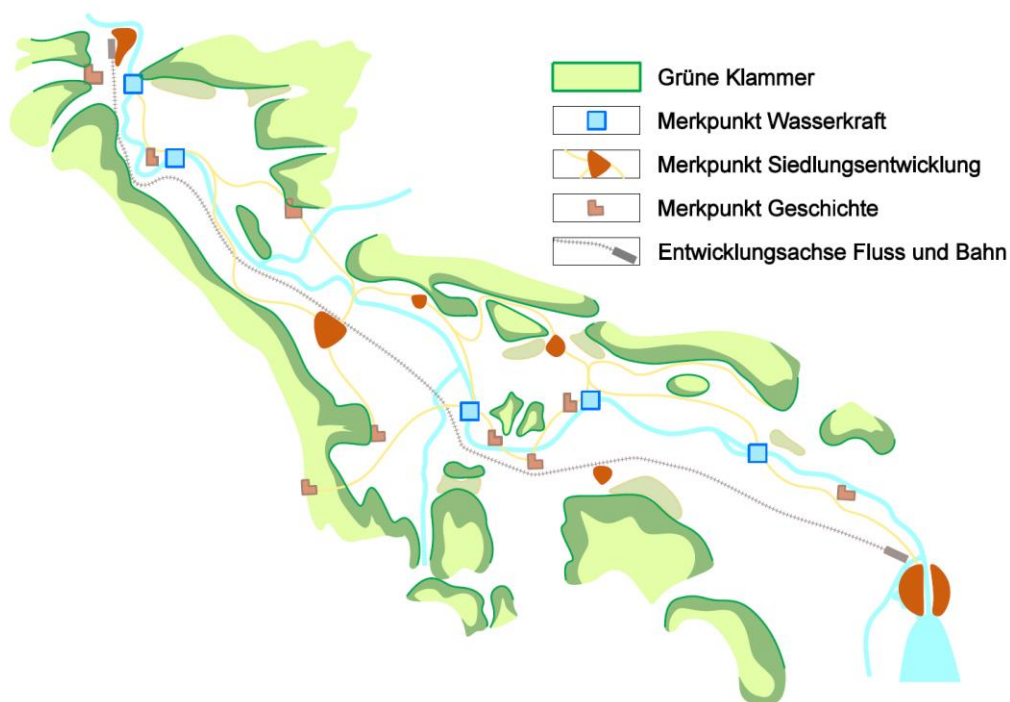


Abb. 3.3: Konzeptskizze Kultur, Agglomerationspark Limmattal 2009

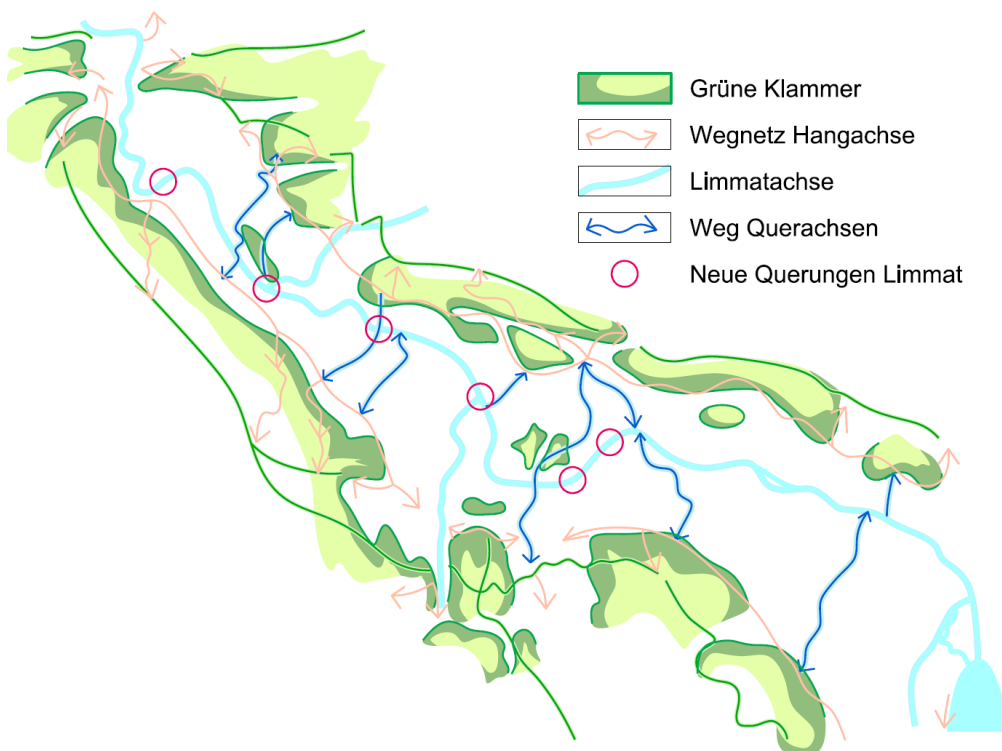


Abb. 3.4: Konzeptskizze Fuss- und Veloverkehr, Agglomerationspark Limmattal 2009

3.1.3 Massnahmen

Allgemein

Die Funktion der beschriebenen Räume ist langfristig sicher zu stellen und die Teilräume sind entsprechend den Zielsetzungen und Strategien aufzuwerten. Dabei ist auf die Interessen der produzierenden Landwirtschaft gebührend Rücksicht zu nehmen.

Die Kulturobjekte sind zu er- resp. unterhalten und bei der Erteilung von Bewilligungen aller Art ist darauf Rücksicht zu nehmen.

Limmatraum im Speziellen

Die wesentlichen Konzeptinhalte mit räumlicher Auswirkung werden im Richtplan festgelegt. Zudem ist eine Trägerschaft zu bilden, welche die Umsetzung der verschiedenen Projektideen und Initialprojekte im Konzept „Agglomerationspark Limmattal“ sicherstellt.

3.2 Wald

3.2.1 Ziele

Der Wald ist in seiner Fläche, seiner Qualität und seiner räumlichen Verteilung gemäss Waldgesetz zu erhalten. Die Schutz-, Wohlfahrts- und Nutzfunktion der Wälder sind entsprechend der örtlichen Situation zu differenzieren und zu priorisieren.

3.2.2 Karteneinträge

Der Wald ist entsprechend der Darstellung im kantonalen Richtplan zu übernehmen und kann im regionalen Richtplan nicht verändert werden.

3.2.3 Massnahmen

a) Region

Die Region wirkt bei der Erarbeitung der Waldentwicklungspläne mit und koordiniert Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) mit diesen Plänen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden bewirtschaften ihren Wald gemäss diesen Plänen und unterstützen die Aufsichtsorgane (Förster) bei der Umsetzung der Waldentwicklungspläne.

3.3 Gewässer

3.3.1 Ziele

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

Den oberirdischen Gewässern und den unterirdischen Gewässern (Grundwasser) ist Sorge zu tragen und es gelten die Zielsetzungen gemäss kantonalem Richtplan.

3.3.2 Karteneinträge

a) Oberflächengewässer

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

b) Gewässerrevitalisierung

In der kantonalen Richtplankarte sind die kantonalen und regionalen Gewässer bezeichnet, die prioritär zu revitalisieren sind. Es betrifft dies Abschnitte entlang der Limmat.

Von den kommunalen Gewässern sollen folgende Bäche innerhalb des Planungshorizontes des Richtplans revitalisiert werden:

| Nr. | Gemeinde, Ortsbezeichnung | Gewässer | Funktion | Koordinationshinweis |
|-----|---------------------------|---------------------------------|---|--|
| 1 | Dietikon, Urdorf | Schäflibach | Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Naherholung Hochwasserschutz | Fuss- und Radwege, Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung |
| 2 | Dietikon | Teischlibach | Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Naherholung | Fusswege |
| 3 | Urdorf, Uitikon | Aspächerbach (Chalchtarrenbach) | Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Naherholung | Querender Fuss- und Radweg |

c) Unterirdische Gewässer

Die unterirdischen Gewässer (Grundwasser) sind in der Richtplankarte nicht dargestellt. Sie sind aus der Grundwasserkarte des Kantons Zürich ersichtlich.



Abb. 3.5: Revitalisierung kommunale Gewässer

3.3.3 Massnahmen

a) Region

Die Region lässt sich zu Revitalisierungsplanungen vernehmen und berücksichtigt bei ihren Planungen den Raumbedarf der Gewässer.

b) Gemeinden

Die Gemeinden streben in den nächsten 20 Jahren eine Revitalisierung der kommunalen Gewässer gemäss Richtplanfestlegung an und sind im Übrigen frei, weitere Gewässer zu revitalisieren. Sie nehmen dabei zur Kenntnis, dass für Revitalisierungsprojekte Beiträge von Bund und Kanton erhältlich sind.

Zudem sorgen sie für einen sachgerechten Unterhalt der Oberflächengewässer, soweit dieser nicht durch den Kanton vorgenommen wird.

3.4 Landwirtschaftsgebiet

Die landwirtschaftlichen Flächen machen 31 % der Gesamtfläche der Region aus, wobei diese mehrheitlich im Südteil der Region konzentriert sind. Ein Spezialfall ist das grössere Weinbaugebiet in Weiningen, welches dort den Landschaftsraum prägt. Im Süden ist die von früher bekannte Kulturlandschaft noch weitgehend intakt. Der Erholungsdruck auf die landwirtschaftlichen Flächen wird insbesondere im Limmattal immer grösser und zudem werden weitere Anstrengungen zur Extensivierung von Flächen und zur ökologischen Vernetzung unternommen. Die Landwirtschaft sieht sich durch weitere Flächenverluste in ihrer Existenz bedroht und gibt zu bedenken, dass dadurch landwirtschaftliche Flächen zunehmend vergangen könnten.

3.4.1 Ziele

Die im kantonalen Plan ausgewiesenen Fruchtfolgeflächen ermöglichen eine bodenabhängige vielfältige und zukunftsfähige Landwirtschaft, und sichern damit auch künftig, dass sich der Bauernstand in der Region halten kann.

Die Landwirtschaft trägt wesentlich zu einer vielfältigen Kulturlandschaft bei und soll künftig auch in den Naherholungsgebieten der wichtigste Garant für die Pflege der Landschaft sein.

Die Landwirtschaft wirtschaftet in einer multifunktionalen Landschaft. Die Produktionsfunktion der Landwirtschaft liegt im öffentlichen Interesse und ist ortsspezifisch mit anderen öffentlichen Interessen, insbesondere des Natur- und Landschaftsschutzes und der Erholung, abzuwägen. Der Beitrag der Landwirtschaft zum ökologischen Ausgleich soll an geeigneten Orten verstärkt werden.

Der Richtplan nimmt diese Interessenabwägung konkret vor und bezeichnet die landwirtschaftlichen Gebiete, die mit anderen öffentlichen Interessen überlagert werden.

3.4.2 Karteneinträge

Das Landwirtschaftsgebiet wie auch die Fruchtfolgeflächen sind gemäss kantonalem Richtplan zu übernehmen und können im regionalen Richtplan nicht verändert werden.

3.4.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton strebt eine nachhaltige Landwirtschaft an, die neben einer konkurrenzfähigen Produktion einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung einer lebendigen Kulturlandschaft mit hohem Erholungs- und Erlebniswert leistet. Er sichert damit die nicht vermehrbare und kaum erneuerbare Ressource Boden.

b) Region

Die Region bestimmt, wo und wie landwirtschaftliche Flächen mit anderen (Erholungs-) Nutzungen von regionaler Bedeutung überlagert werden. Sie beachtet im Übrigen die Anliegen der Landwirtschaft auf gebührende Weise.

c) Gemeinden

Die Gemeinden unterstützen die Ackerbaustellenleiter bei ihren Aufgaben, unterstützen Vernetzungsprojekte und schaffen günstige Rahmenbedingungen für die Landwirtschaft.

3.5 Erholung**3.5.1 Ziele**

Die Landschaft insbesondere im Nahbereich der Siedlungen erfüllt eine wichtige Funktion für die Naherholung der Bevölkerung. Wo in der Landschaft Erholungs- und Freizeitaktivitäten stattfinden sollen, bei denen dieser Zweck gegenüber anderen Zwecken wie z.B. der landwirtschaftlichen Produktion überwiegt, sind diese Flächen zu sichern und zweckmässig auszustatten. Die kantonalen Erholungsgebiete sind dazu in ihrer Funktion zu differenzieren und durch weitere Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung zu ergänzen.

Die Nahbereiche der Flusssufer von Limmat und Reppisch haben vielfältige Funktionen zu erfüllen. Wo diese Flusssufer im Sinne der Erholung aufgewertet werden sollen, sind die entsprechenden Flussabschnitte zu bezeichnen.

Aussichtspunkte gewährleisten an attraktiven Orten die Aussicht in die Landschaft. Sie liegen an entsprechenden Wanderwegrouten und sind mit der nötigen Infrastruktur zu versehen.

3.5.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung und Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung festgelegt. Die festgelegten aufzuwertenden Flusssufer sind in der Karte nicht speziell dargestellt.

Differenzierung kantonale Erholungsgebiete

| Nr. | Gebiet | Untergebiet | Funktion | Bemerkung |
|-----|-----------------------|-------------|----------|---------------------|
| 1 | Geroldswil, Weiningen | Dornau | Typ C | Fussballsportanlage |
| 2 | Unterengstringen | Glanzenberg | Typ C | Golfplatz |

Abkürzungen:

Typ A: Allmend Typ B: Festplatz u. dgl. Typ C: Sportanlagen, Golfplatz; Typ D: Familiengärten.

Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung

| Nr. | Gebiet | Untergebiet | Funktion | Bemerkung |
|-----|-------------------|----------------|-----------|--|
| 3 | Birmensdorf | Schwanden | Typ D | Familiengarten mit regionalem Einzugsgebiet |
| 4 | Dietikon / Urdorf | Vogelau | Typ D | Familiengarten mit regionalem Einzugsgebiet |
| 5 | Oberengstringen | Hardwiese | Typ C | Sportanlage |
| 6 | Schlieren | Schlierenberg | Allgemein | Naherholungsgebiet mit überkommunalem Einzugsgebiet, Erhöhung Attraktivität für Spaziergänger und Velofahrer |
| 7 | Geroldswil | Werd, Kat. Nr. | Typ E | Standort in Siedlungsnähe. Heute schon in |

| Nr. | Gebiet | Untergebiet | Funktion | Bemerkung |
|-----|-----------|---------------|----------|---|
| | | 592 | | Betrieb |
| 8 | Dietikon | Stoffelbach | Typ E | Etwas kleiner Standort in Siedlungsnähe. Parkplätze in der Nähe. Heute schon in Betrieb. |
| 9 | Aesch | Chüewald | Typ E | Guter Lage abseits des Siedlungsgebietes . Grosszügig ausgestattet. Heute schon in Betrieb |
| 10 | Schlieren | Juchhof | Typ C | Mit der Sportanlage Juchhof auf Stadtzücher Gebiet zusammenhängend |
| 11 | Dietikon | Ziegelägerten | Typ E | Geplanter Standort in Siedlungsnähe. Das vorgesehene Grundstück Kat. Nr. 4312 ist mit einem Gebäude bereits teilüberbaut. Gute Lage mit grossem Einzugsgebiet auch Richtung Kanton Aargau. Gut erschlossen sowohl mit dem Individualverkehr wie auch mit dem öffentlichen Verkehr. Öffentliche Parkplätze sind in der Nähe vorhanden. |

Abkürzungen: Typ A: Allmend Typ B: Festplatz u. dgl. Typ C: Sportanlagen, Golfplatz; Typ D: Familiengärten.
Typ E: Hundeschulen mit Übungsplätzen

Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung:

| Gebiet | Untergebiete | Bemerkung |
|------------------|-----------------------------|---|
| Aesch | Punkt 562 | Aussichtspunkt Richtung Limmattal |
| Birmensdorf | Fürhoger | Aussichtspunkt ins Reppischtal und Richtung Albis |
| Dietikon | Reservoir Junkholz | Aussicht ins Limmattal |
| Geroldswil | Waldrand Bichslen | Aussichtspunkt ins Limmattal und die Alpen |
| Oberengstringen | Eggbühl | Aussichtspunkt ins Limmattal und auf die Stadt Zürich |
| Oetwil | Altberg | Aussichtsturm und Restaurant mit Blick ins Limmat- und Furtal und die Alpen |
| Schlieren | Im Berg (Gugel) | Aussicht ins Limmattal und auf die Stadt Zürich |
| Uitikon | Lättenrain | Aussicht ins Reppischtal und die Alpen |
| | Allmend | Aussicht ins Reppischtal und die Alpen |
| Unterengstringen | Sonnenberg / Reservoir Weid | Aussicht ins Limmattal und die Alpen |
| Urdorf | Schürhoger | Aussicht ins Limmattal und auf die Lägern |
| | Lindenbühl | Aussicht ins Limmattal und auf die Stadt Zürich |

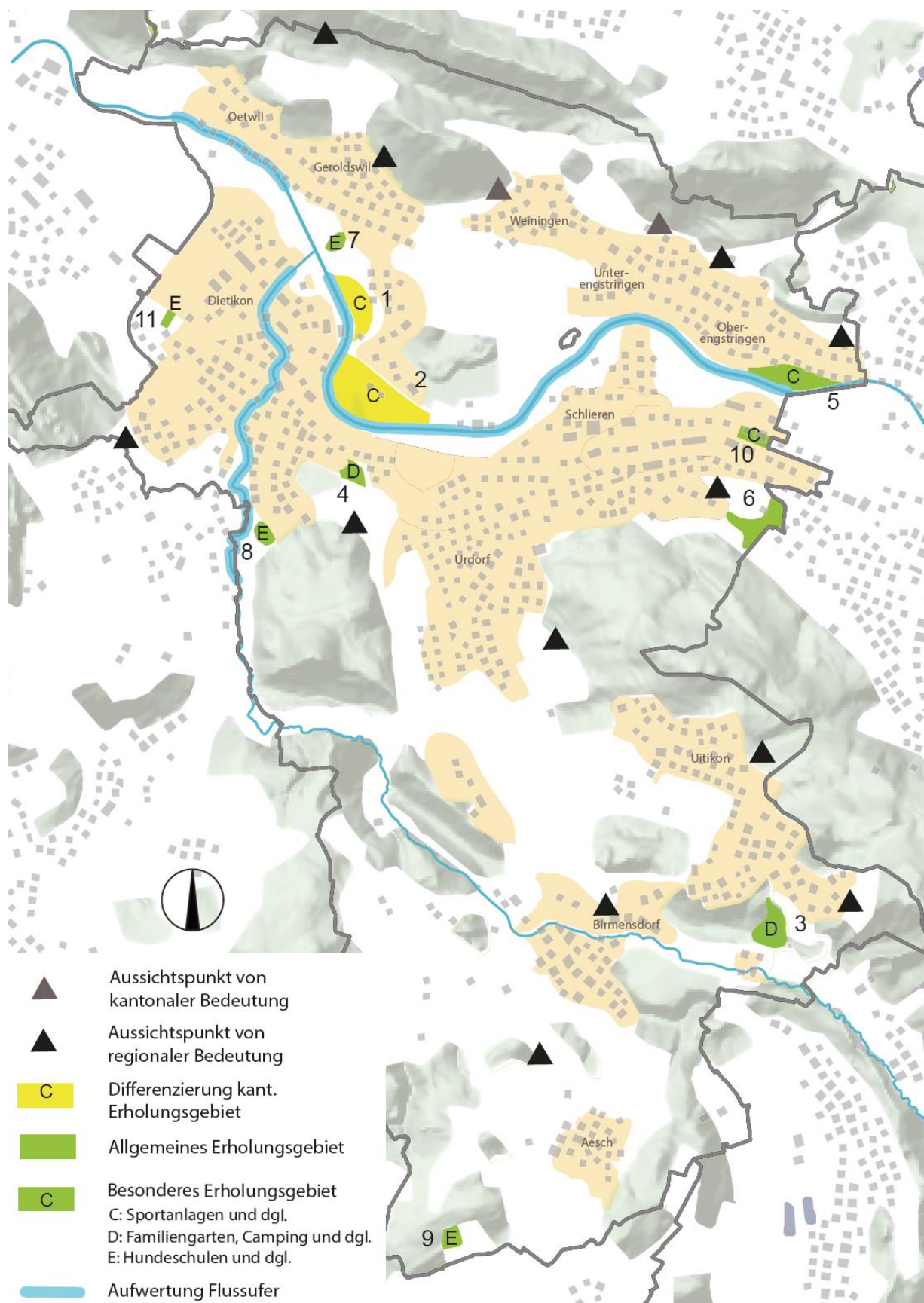


Abb. 3.6: Aussichtspunkte, Erholungsgebiete, Aufwertung von See- und Flusssufern

Aufwertung von See- und Flusssufern

Die nachstehenden See- und Flusssufer sind für die Erholung aufzuwerten. Folgende Prinzipien sind dabei wegleitend:

- Sichtbezug zum Gewässer zumindest partiell gewährleisten
- An geeigneten Orten Einrichtungen wie Bänklein, Feuerstellen usw. anbieten
- Vereinzelt auch den Zugang zum Wasser (Flussbad) gewährleisten

| Nr. | Gemeinde | Gebiet | Fluss | Funktion | Koordinationshinweise |
|-----|-------------------|---------------------------------|----------|-------------------------|---|
| 1 | Diverse Gemeinden | Längs dem Fluss gemäss Abb. 3.6 | Limmat | Flanieren, Spaziergang, | Kantonale und komm. Freihaltezone, komm. Erholungszone |
| 2 | Dietikon | Längs dem Fluss gemäss Abb. 3.6 | Reppisch | Flanieren, Spaziergang, | Bei Bedarf kommunale Freihalte- oder Erholungszone. Pendentes Aufwertungs- und Gestaltungskonzept |

3.5.3 Massnahmen

Aufwertungsmassnahmen sind in einen konzeptionellen Kontext zu stellen. Im Limmatraum sind diese Arbeiten im Rahmen des kantonsübergreifenden Freiraumkonzeptes Agglomerationspark Limmattal bereits erarbeitet.

Die Träger allfälliger Erholungsanlagen in den Erholungsgebieten bauen, betreiben und unterhalten diese Anlagen.

Durch eine geeignete Waldpflege und durch entsprechende Festlegungen in der Nutzungsplanung ist die Aussicht zu erhalten. Aussichtspunkte sind in der Regel mit entsprechenden Einrichtungen zum Verweilen wie z.B. Bänklein zu versehen.

a) Region

Die Region beantragt beim Kanton die Festsetzung von entsprechenden kantonalen Freihaltezonen. Sie unterstützt die Planungsträger bei konzeptionellen Vorarbeiten und leistet ihnen bei der Planung und einem allfälligen regionalen Betrieb solcher Anlagen Beihilfe.

Die Kreisförster achten bei der Waldpflege auf die Erhaltung der Aussicht

b) Gemeinden

Die Gemeinden setzen nach Bedarf kommunale Erholungszone fest und planen, bauen, betreiben und unterhalten die kommunalen Erholungsanlagen.

Die Gemeinden sichern die Aussicht bei angrenzenden Bauzonen im Rahmen der Nutzungsplanung und errichten die erwünschte Infrastruktur.

3.6 Naturschutz

3.6.1 Ziele

Die in der Region heimischen Tier- und Pflanzenarten sollen erhalten und gefördert werden. Eine ausführliche Beschreibung der Ziele liefert der kantonale Richtplan in Pt. 3.6.1.

3.6.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die aus regionaler Sicht besonders wertvollen, überkommunalen Naturschutzgebiete sowie Naturschutzobjekte, die erhalten oder aufgewertet werden sollen, festgelegt. Die Schutzobjekte sind generalisiert dargestellt und die verbindliche Perimeter Abgrenzung ergibt sich aus den Schutzverordnungen.

Naturschutzgebiete von überkommunaler Bedeutung

| Nr. | | Gemeinde | Gebiet | überkommunale Erlasse | Funktion / Koordinationshinweis |
|-----|-----|-------------------------|------------------------------------|-----------------------|--|
| 1 | N,K | Birmensdorf | Egghau/Reppisch | 11.08.2008 | Amphibienlaichgebiet, Rev. VO 17.10.13 E. |
| 2 | K | Birmensdorf | Gloggenmaas | 11.08.2008 | Feuchtstandort |
| 3 | R | Birmensdorf | Gruenhaldentobel | 11.08.2008 | Hangriede |
| 4 | K | Birmensdorf | Wuerital Ost | 11.08.2008 | Ried und Magerwiese |
| 5 | K | Birmensdorf | Steinächerli | 11.8.2008 | Ruderalstandort |
| 6 | R | Birmensdorf | In der Weid | 11.08.2008 | Trocken- und Feuchtstandorte |
| 7 | K | Birmensdorf | Bahndamm Landikon | 11.08.2008 | Trockenstandorte, Rev. VO 17.10.13 Entwurf |
| 8 | K | Birmensdorf | Bahndamm Ristet | 11.08.2008 | Trockenstandort |
| 9 | K | Birmensdorf | Wüerital West | 11.08.2008 | Trockenstandort |
| 10 | K | Birmensdorf | Roggenacher-Egg | 11.08.2008 | Trockenstandort |
| 11 | K | Birmensdorf | Im Maas | 11.08.2008 | |
| 12 | K,N | Dietikon | Limmataltläufe | 1958 | Naturreiservat, Neue Schutz-VO Entwurf |
| 13 | K | Dietikon | Pumpwerk Schönenwerd | | Feuchtstandort |
| 14 | K | Geroldswil | Dornau / Brunau | 21.07.2005 | Altwassergebiet |
| 15 | R | Oberengstringen | Granatweiher | - - | Feuchtstandort |
| 16 | K,N | Oetwil | Alp | - - | Trockenstandort |
| 17 | R | Oetwil | In den Erlen | - - | Feuchtstandort |
| 18 | K | Oetwil | Limmatufer | -- | Feuchtstandort |
| 19 | R | Oetwil | Platz | - - | Trockenstandort |
| 20 | K | Oetwil | Äschbrig | | Feuchtstandort |
| 21 | K | Oetwil | Binzerli | | Auenwaldstreifen, Schutz-VO Entwurf |
| 22 | K | Oetwil | Bick | - - | Heckenreicher Hang |
| 23 | K | U'engstringen, Dietikon | Müligiessen, an Klosterbachmündung | 01.09.1986 -- | Feuchtstandort / Ried |

| Nr. | | Gemeinde | Gebiet | überkommunale Erlasse | Funktion / Koordinationshinweis |
|-----|-----|-----------|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| 24 | K | Schlieren | Bahndamm | | Trockenstandort |
| 25 | K | Urdorf | Bahndamm Guet, Chlihäuli-Tislimatt | 11.08.2008 | Trockenstandort |
| 26 | K | Urdorf | Felixenmatt | | Feuchtstandort |
| 27 | R | Urdorf | Ried am Honeret | 11.08.2008 | Feuchtstandort |
| 28 | K | Urdorf | Foren-Girhalden-Hegi | | Lichter Waldrand |
| 29 | K | Urdorf | Boll –Stockmatt, | 11.08.2008 | Ruderalstandort |
| 30 | K | Urdorf | Mören / Hegi | 11.08.2008 | Ruderalstandort |
| 31 | K | Urdorf | Rückhaltebecken Ristetmatt-Tisliboll | 11.08.2008 | Feuchtstandort |
| 32 | K | Urdorf | Chliroten-Rain | 11.08.2008 | Trockenstandort |
| 33 | K | Urdorf | Chüeweid | 11.08.2008 | Trockenstandort |
| 34 | K,N | Weiningen | Langenmoos | | Feuchtstandort |
| 35 | K | Weiningen | Bei der Au | - - | Altwasserstandort |
| 36 | K | Weiningen | Grindlen; Rückhaltebecken | | Feuchtstandort |
| 37 | K | Weiningen | Rain | | Trockenstandort |
| 38 | K | Weiningen | Bruderberg | - - | Trockenstandort |

K = Kantonaler Richtplan, R = Regionaler Richtplan; N = Nationale Bedeutung
Reine Waldstandorte sind nicht aufgeführt

Naturschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

| Nr. | | Gemeinde | Gebiet | überkommunale Erlasse | Funktion | Handlungsbedarf |
|-----|---|------------------|--------------------------------|-----------------------|------------|-----------------|
| 31 | R | Birmensdorf | Hafnerberg, Altenberg, Löffler | - - | Obstgärten | |
| 32 | R | Dietikon | Rüteren | - - | Obstgarten | |
| 33 | R | Schlieren | Schlierenberg | - - | Obstgarten | |
| 34 | R | Unterengstringen | Kloster Fahr / Waldacher | - - | Obstgarten | |
| 35 | R | Unterengstringen | Sonnenberg | - - | Obstgarten | |
| 36 | R | Urdorf | Niederurdorf | - - | Obstgarten | |
| 37 | R | Urdorf | Mören | - - | Obstgarten | |
| 38 | R | Urdorf | Chilstiig | - - | Obstgarten | |

K = Kantonaler Richtplan, R = Regionaler Richtplan

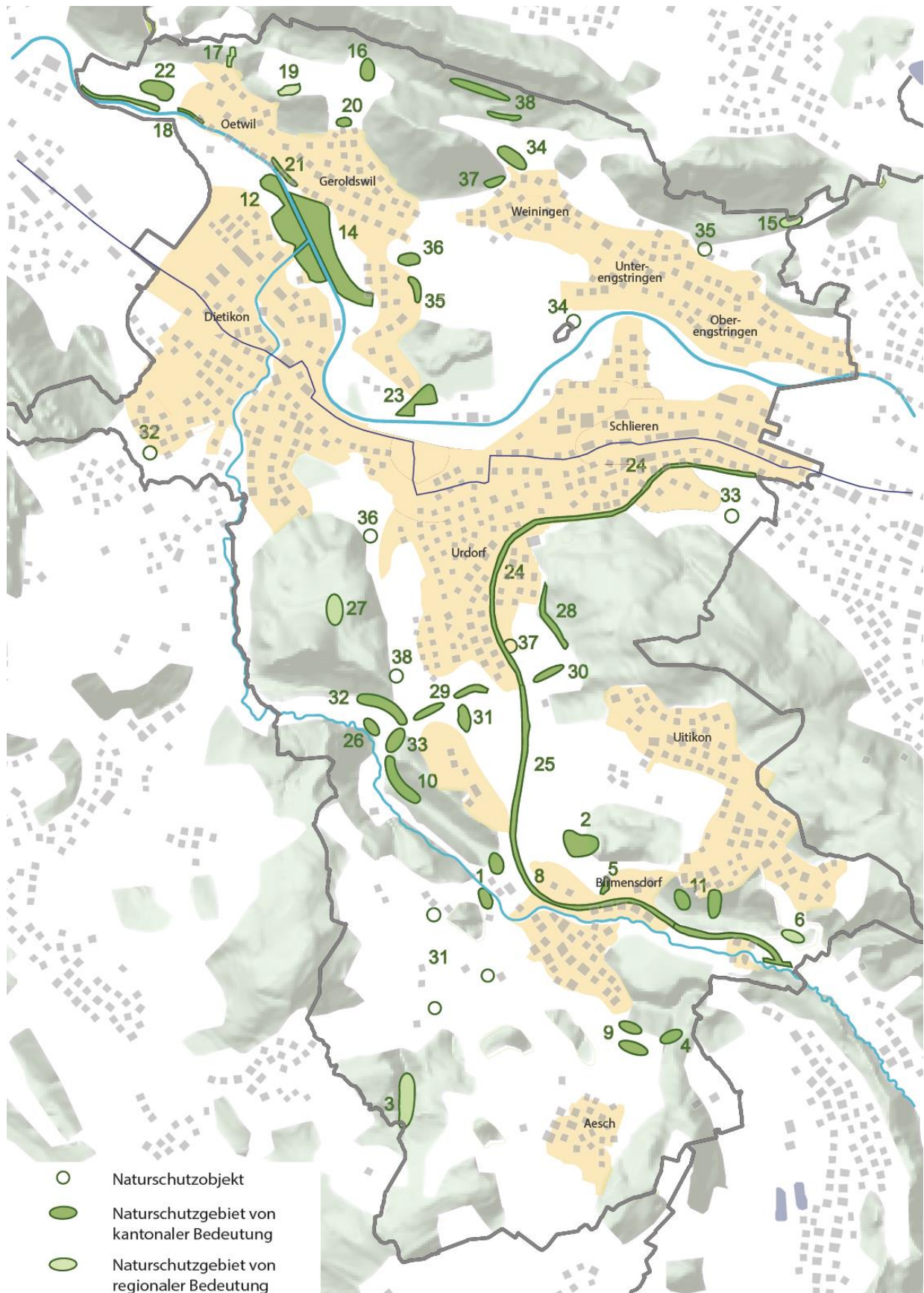


Abb. 3.7: Naturschutzgebiete und Naturschutzobjekte

3.6.3 Massnahmen

Naturschutzgebiete und Naturschutzobjekte sind sachgerecht zu pflegen und zu unterhalten. Obstgärten sind zudem zeitgerecht mit Hochstammbäumen zu erneuern.

a) Region

Die Aufgaben und Massnahmen sind im kantonalen Richtplan umschrieben.

b) Gemeinden

Die Aufgaben und Massnahmen sind im kantonalen Richtplan umschrieben.

3.7 Landschaftsschutzgebiet

Landschaftsschutzgebiete dienen der Erhaltung und nachhaltigen Entwicklung besonders wertvoller Landschaften. Der Schutz umfasst die Bewahrung von Vielfalt, Schönheit, Naturnähe, Ökologie und Eigenart dieser Landschaften. Landschaftsschutzgebiete sollen vielfältige Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen sein.

Der kantonale Richtplan legt den Hügelzug Uetliberg-Albis als kantonales Landschaftsschutzgebiet fest. Auf die zusätzliche Ausscheidung von regionalen Landschaftsschutzgebieten wird verzichtet.

3.8 Landschaftsförderungsgebiet

3.8.1 Ziele

Landschaftsförderungsgebiete umfassen multifunktionale Landschaften, die sich wegen ihrer landschaftlichen Eigenart resp. ihrer Ursprünglichkeit, der biologisch-ökologischen Vielfalt und auch wegen ihrem Erholungswert auszeichnen.

Landschaftsförderungsgebiete sind in ihrem speziellen Charakter zu erhalten und weiter zu entwickeln.

3.8.2 Karteneinträge

Der Karteneintrag überlagert die Grundnutzung. Folgende Landschaftsförderungsgebiete von regionaler Bedeutung werden festgelegt:

Regionale Landschaftsförderungsgebiete

| Nr. | Gebiet | Förderschwerpunkte | Bemerkungen |
|-----|---|--|---|
| 1 | Birmensdorf Reppischtal-Stierliberg- Hafnerberg-Bemer | LW: traditionelle Landwirtschaft, E: Wegnetz attraktiv gestalten (Bänklein) NS: Wildtierkorridor LB: Offene Landschaft samt Weilerstruktur erhalten, keine Aussiedelungen | Förderung im Waffenplatzgebiet muss mit den geltenden Verträgen konform sein. Keine Speziallandwirtschaftszone |
| 2 | Schlieren / Uitikon Buechoger / Schlatt | LB: Vielfalt, Naturnähe und Ökologie im Sinne einer Angleichung an das benachbarte kantonale Schutzgebiet Uetliberg/Albis fördern. | Gehört morphologisch zum Uetliberg, grosse Bedeutung für die Erholung |

Abkürzungen

LW: Landwirtschaft; NS: Naturschutz; E: Erholung; LB: Landschaftsbild

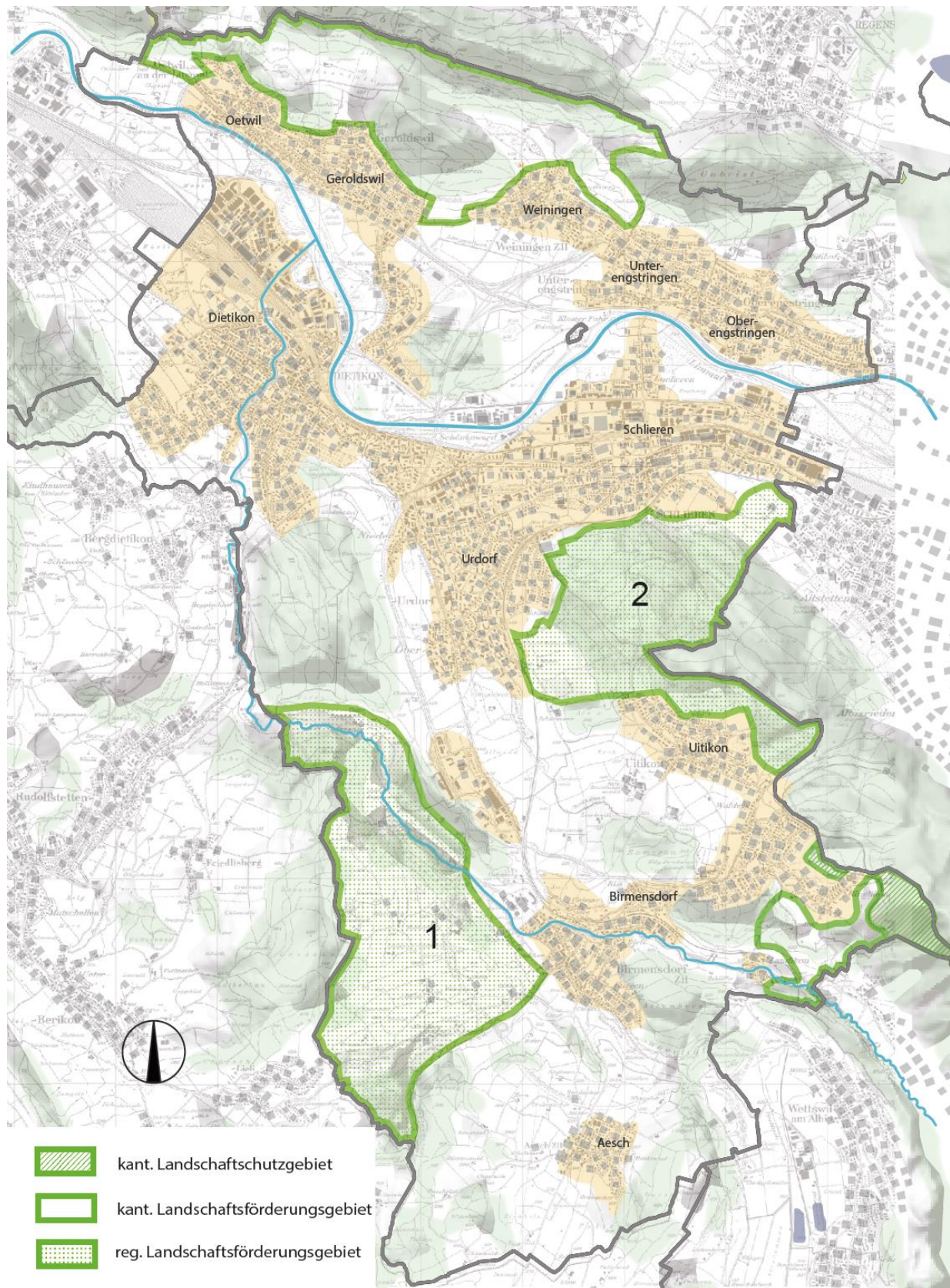


Abb. 3.8: Landschaftsschutz- und Landschaftsfördergebiete

3.8.3 Massnahmen

a) Region

Die Region wirkt darauf hin, dass Waldentwicklungspläne, Landschaftsentwicklungskonzepte, Vernetzungsprojekte und allfällige landwirtschaftliche Planungen die Förderungsschwerpunkte berücksichtigen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden berücksichtigen bei ihrer Verwaltungstätigkeit die Förderschwerpunkte der Landschaftsförderungsgebiete.

3.9 Landschaftsverbindung

Mit Landschaftsverbindungen soll die Fragmentierung und Isolierung von Erholungsräumen für die Bevölkerung und Lebensräumen für die Wildtiere reduziert und die trennende Wirkung von Verkehrswegen und anderen Barrieren vermindert werden. Die Funktion der bereits bestehenden Landschaftsverbindungen soll sichergestellt werden.

Der kantonale Richtplan legt auf dem Trasse der Tunnelstrecken der Autobahnen Landschaftsverbindungen fest. Auf die Ausscheidung von weiteren regionalen Landschaftsverbindungen wird verzichtet.

3.10 Freihaltegebiet

Freihaltegebiete umfassen Flächen, die grundsätzlich dauernd von Bauten und Anlagen frei zu halten sind. Die entsprechenden Zielsetzungen sind im kantonalen Richtplan beschrieben.

Der kantonale Richtplan legt entlang der Kantonsgrenze und entlang dem nördlichen Hügelzug Gubrist – Hasleren an verschiedenen Orten Freihaltegebiet fest.

3.10.1 Ziele

Mit dem Freihaltegebiet sollen besonders wertvolle und weitgehend unverbaute Landschaftskammern erhalten werden und frei bleiben von weiteren Bauten und Anlagen. Solche Gebiete dienen damit auch der Siedlungstrennung.

3.10.2 Karteneinträge

Der Karteneintrag überlagert die Grundnutzung. In der Richtplankarte wird das Freihaltegebiet von regionaler Bedeutung festgelegt.

Freihaltegebiet

| Nr. | Gebiet | Koordinationshinweis |
|-----|----------------------------|--|
| 1 | Schlieren Schlierenberg | Die Festlegung ist koordiniert mit der angrenzenden Festlegung der Region Stadt Zürich |

3.10.3 Massnahmen

a) Region

Die Region berücksichtigt das Freihaltegebiet bei ihren Planungen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden richten sich im baurechtlichen Bewilligungsverfahren nach dieser Festlegung.

3.11 Ökologische Vernetzung

3.11.1 Ziele

Die traditionellen Konzepte des Natur- und Landschaftsschutzes reichen je länger je weniger aus, um auf diesen „Restflächen“ Tieren und Pflanzen ein Überleben zu ermöglichen. Mit einer Vernetzung solcher Lebensräume wird der Wert dieser Lebensräume auf ein höheres Niveau gesteigert, als die Summe der vorher getrennten Lebensräume.

Mit der ökologischen Vernetzung wird angedeutet, wo schwergewichtig versucht werden soll, die bestehenden Lebensräume vermehrt zu vernetzen, ökologische Ausgleichsflächen anzulegen und Massnahmen zu Gunsten der Natur zu konzentrieren.

3.11.2 Karteneinträge

Die Festlegung wirkt weder als Schutzbestimmung noch bindet sie den Kanton in finanzieller Hinsicht. Sie bildet den Auftrag, Aufwertungsmassnahmen im Rahmen einer künftigen Landschaftsplanung (LEK oder Vernetzungsprojekt) zu studieren und entsprechende Massnahmen in dieser Planung vorzuschlagen. In einem ersten Schritt sollen sich solche Massnahmen auf sogenannte „Trittsteine“ beschränken.

Bestgeeignete Landwirtschaftsflächen sind nur ausnahmsweise für solche ökologischen Vernetzungen zur Verfügung zu stellen.

In der Richtplankarte werden die folgenden ökologischen Vernetzungskorridore eingetragen:

Vernetzungskorridore

| Nr. | Gebiet | Korridor | Bemerkung |
|-----|---|--|---|
| 1 | Aesch, Birmensdorf, Urdorf | Grünhalden – Altenberg – Reppischtal | Grossräumiger Korridor, Revitalisierung und Aufwertung gemäss Massnahmenplan Reppisch. Massnahmen im Waffenplatzgebiet mit militärischer Nutzung abstimmen. |
| 2 | Aesch, Birmensdorf, Uitikon, Urdorf | Fildern- Ramern-Stockackerbach- | Grossräumiger Korridor |
| 3 | Birmensdorf | Maas – Stallikon resp. Wettswil | Verbindung zum Knonauer Amt |
| 4 | Geroldswil, Weiningen | Limmat – Hasleren – Altberg | Grossräumiger Korridor |
| 5 | Schlieren, Urdorf | Asp bis Stäpél, dem Waldrand entlang, weiter entlang Stadtgrenze in den Limmatraum | Grossräumiger Korridor |
| 6 | Urdorf | Asp - Reppischtal | Verbindungskorridor, Wildtierkorridor |
| 7 | Dietikon | Reppisch | Revitalisierung und Aufwertung gemäss Massnahmenplan Reppisch |
| 8 | Dietikon, Urdorf | Schäflibach | Revitalisierung und Bachbestockung resp. begleitender Grünzug |
| 9 | Dietikon, Geroldswil, Oetwil, Ober-+ Unterengstringen, Schlieren, | Limmat | Revitalisierung und Aufwertung gemäss Massnahmenplan Limmat |
| 10 | Unterengstringen, Weiningen | Kloster Fahr, Weininger Feld, A4 (früher A20), Rebberge Weiningen | Aufwertung als Landschaftsspange gemäss Konzept „Agglomerationspark Limmattal“ |

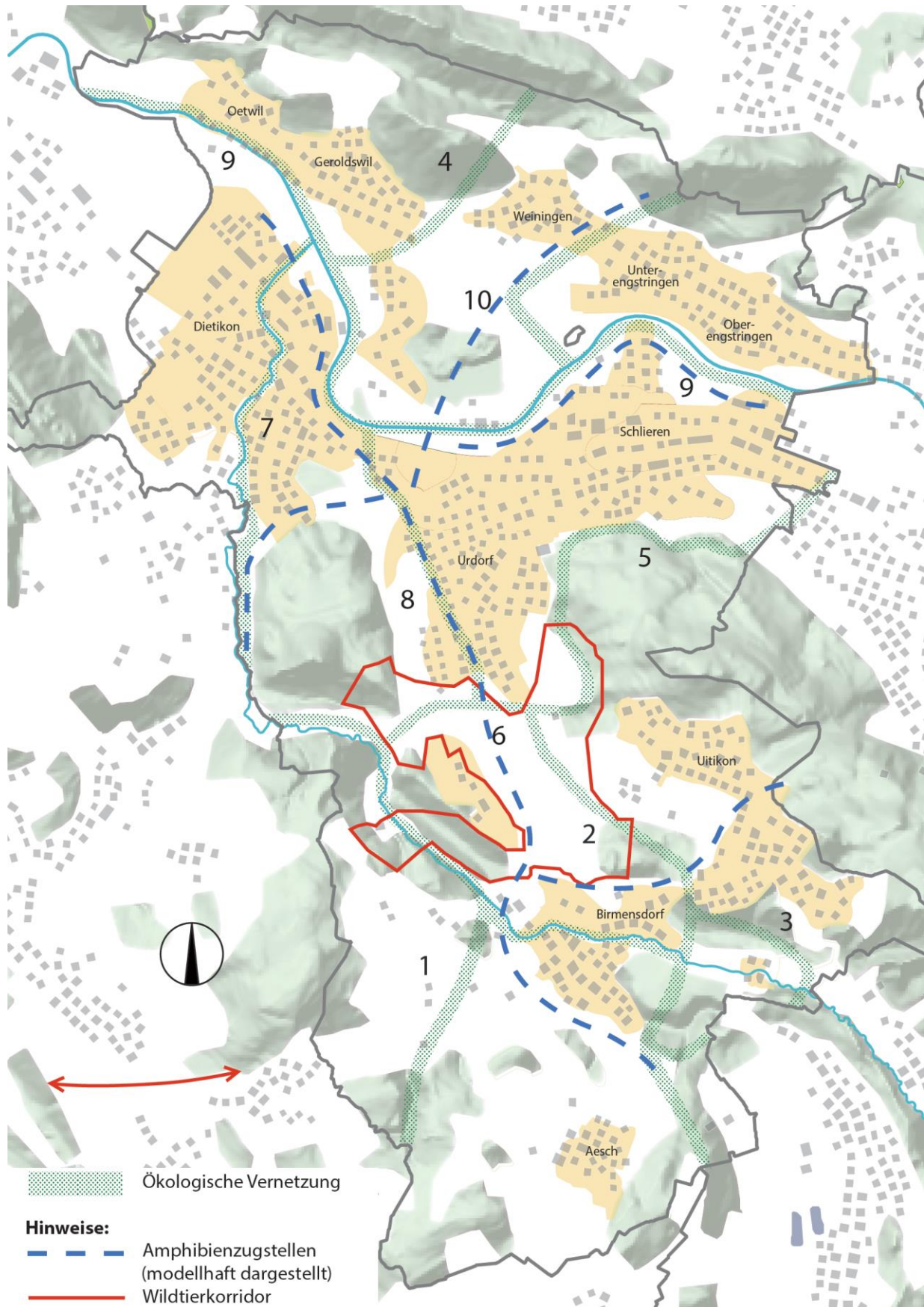


Abb. 3.9: Ökologische Vernetzungskorridore

3.11.3 Massnahmen

In den Vernetzungskorridoren werden Planungsträger verpflichtet, bei ihren raumrelevanten Planungen weitere Abklärungen vorzunehmen und entsprechende Massnahmen vorzuschlagen.

Bei Vernetzungskorridoren entlang von Bächen und Flüssen bewirkt die Festlegung, dass Aufwertungsmassnahmen zu prüfen sind resp. mit den Instrumentarien der Nutzungsplanung begleitende Grünzüge zu erhalten sind.

a) Region

Die Region unterstützt konzeptionelle Vorarbeiten im Reppischraum und leistet den Planungsträgern Beihilfe bei der Planung von Massnahmen. Sie sorgt für die Abstimmung dieser Massnahmen mit anderen raumrelevanten Planungen und wirkt darauf hin, dass Planungen in einem gemeindeübergreifenden Kontext erarbeitet werden.

b) Gemeinden

Die Standortgemeinden berücksichtigen bei der Beurteilung von baulichen Veränderungen und in ihrer Planung die ökologischen Vernetzungskorridore und planen nach Möglichkeit Aufwertungsmassnahmen und setzen diese um.

3.12 Gefahren

Im Limmattal sind Gefahrenkarten betreffend Naturgefahren festgelegt. Aus diesen Karten raumwirksam sind die Gebiete mit erheblicher oder mittlerer Gefährdung. Eine Darstellung dieser Gebiete im regionalen Richtplan ist nicht vorgesehen, wohl aber die Festlegung von bestehenden und geplanten Hochwasser-Rückhaltebecken, auf denen diese Karten beruhen.

Weitere Gefahren können sich aus Störfällen, also aus Unfällen mit katastrophalen Folgen für die Bevölkerung und Umwelt ergeben. Risikoanlagen sind einerseits bedeutenden Verkehrswege wie Bahnlinien, Autobahnen und verkehrsreiche Hauptverkehrsstrassen sowie Hochdruckgasleitungen und andererseits Betriebe, die der Störfallverordnung unterstehen.

3.12.1 Ziele

Eine vorausschauende Planung berücksichtigt mit der Siedlungsentwicklung den Schutz vor Naturgefahren und trägt der Störfallvorsorge Rechnung.

3.12.2 Karteneinträge

Die kantonal bezeichneten Rückhaltebecken, welche einen Hochwasserschutz auf überkommunaler Ebene gewährleisten, sind in der kantonalen Richtplankarte nicht dargestellt. Diese sind daher in der Richtplankarte der Region abzubilden.

Es sind keine Gebiete für eine gemeindeübergreifende Koordination zur Gefahrenprävention auszuscheiden.

Hochwasser – Rückhaltebecken

Allgemeiner Koordinationshinweis: Der Schutzzweck des Hochwasserschutzes geht anderen, allenfalls überlagernden Schutzzwecken wie z. Bsp. dem Naturschutz vor.

| Nr. | Gemeinde, Gewässer | Retentionsvolumen (in m3) | Bemerkungen gemäss kant. Richtplan | Koordinationshinweis der Region |
|-----|-------------------------------------|---------------------------|--|--|
| 2 | Birmensdorf Lunnernbach | 30'000 | Bestehend | |
| 3 | Urdorf, Allmendbach | 20'000 | Bestehend; Erweiterung auf 45'000 m3 geplant | Mit der Sanierung resp. Höherlegung benachbarte Staatsstrasse koordinieren |
| 4 | Urdorf, Chrebsbach / Stockacherbach | 21'500 | Bestehend; Erweiterung auf 30'200 m3 geplant | - - |
| 5 | Weiningen | 10'000 | Bestehend | |

Nummerierung gemäss kantonalem Richtplan

3.12.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton sorgt für einen sachgerechten Unterhalt der kantonalen und regionalen Gewässer und stellt sicher, dass das Retentionsvolumen der Rückhaltebecken immer nutzbar ist.

Bei der Störfallvorsorge setzt er sich dafür ein, dass das Transportieren von gefährlichen Gütern immer sicherer wird.

b) Region

Die Region berücksichtigt in ihren Stellungnahmen die Störfallvorsorge und weist in Gebieten mit erheblichen Störfallrisiken auf die Notwendigkeit einer umfassenden Interessenabwägung hin, sofern sich dort das Risiko erheblich erhöht.

c) Gemeinden

Hochwasserschutz

Die Gemeinden berücksichtigen in ihren Tätigkeiten im Rahmen der Nutzungsplanung und bei bau- und planungsrechtlichen Entscheiden die Naturgefahrenkarten und informieren die Grundeigentümer über diese Gefährdungen. Sie erstellen überdies aufgrund dieser Karten die nötigen Massnahmenpläne.

Nachdem sowohl für die Limmat wie auch für die Reppisch Massnahmenpläne vorliegen, sind keine zusätzlichen besonderen und gemeindeübergreifenden Anstrengungen zur Verminderung des Hochwasserrisikos erforderlich.

Störfallvorsorge

Bei der Anpassung der Nutzungsplanung im Koordinationsbereich von Risikoanlagen ziehen die Gemeinden frühzeitig die Fachstelle für Störfallvorsorge bei und weisen nach, dass dadurch das Risiko nicht erheblich erhöht wird. Wird das Risiko erheblich erhöht, führen sie eine umfassende raumplanerische Interessenabwägung durch und zeigen, weshalb diese Risikoerhöhung hinzunehmen ist, resp. weshalb die Nutzungsinteressen den Schutzinteressen vorgehen. Das Risiko muss jedoch auf jeden Fall tragbar bleiben.

Nachdem sowohl für die Limmat wie auch für die Reppisch Massnahmenpläne vorliegen, sind keine zusätzlichen besonderen und gemeindeübergreifenden Anstrengungen zur Verminderung des Hochwasserrisikos erforderlich.

3.13 Grundlagen

- LEK Limmatraum, DV ZPL 28. Okt. 2003
- Massnahmenplan Wasser, Einzugsgebiet Limmat und Reppisch, 2005, AWEL, Baudirektion Kanton Zürich
- LEK Reppischraum, DV ZPL 21. Mai 2008
- Raumplanungsbericht Kanton Zürich, Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat, 12. August 2009
- Nachhaltige Siedlungsentwicklung in Zürichs Verdichtungsraum, Fachbericht vom RZU-Vorstand zustimmend zur Kenntnis genommen, 8. April 2010
- Agglomerationspark Limmattal, ein kantonsübergreifendes Freiraumkonzept, Kantone Aargau und Zürich, Juni 2009
- Landschaftssystem_RZU, Regionalplanung Zürich und Umgebung, April 2012
- Vergleich zwischen dem integrierten Zielbild 2030 der Regio-ROKs und dem Raumordnungskonzept des Kantons Zürich, Vom RZU-Vorstand zur Kenntnis genommen, 10. April 2012
- Kanton Zürich, Richtplan, Beschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014, vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.
- Kantonaler Chemie-Risikokataster (Gis-Browser, www.gis.zh.ch)

4 Verkehr

4.1 Gesamtstrategie

Die Gesamtstrategie basiert auf dem überregionalen Verkehrskonzept, welches im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Limmattal, 2. Generation, im Jahr 2012 erarbeitet wurde. Dieses Verkehrskonzept stützt sich auf das Zielbild des regionalen Raumordnungskonzepts mit dem dort ausgewiesenen Wachstum an Einwohnern und Arbeitsplätzen. Das Konzept ermittelt gestützt auf eine umfangreiche Analyse den Handlungsbedarf und formuliert Strategien, aus denen Massnahmenvorschläge abgeleitet werden. Soweit diese Vorschläge nicht bereits in den kantonalen Richtplan eingeflossen sind, nimmt der regionale Richtplan die zweckmässigen Vorschläge auf und setzt sie fest.

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation formuliert für das Limmattal folgende Stossrichtungen für die Verkehrsentwicklung:

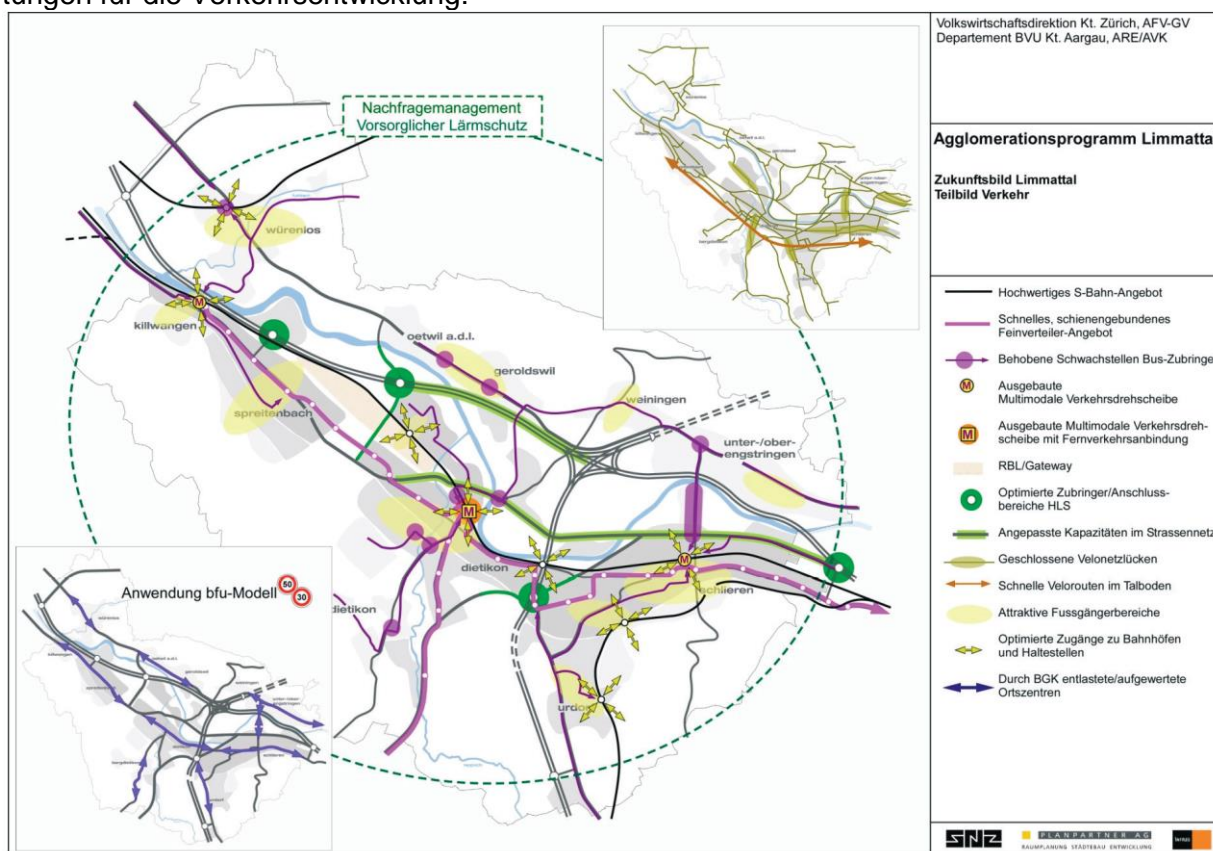


Abb. 4.1: Zukunftsbild Verkehr

Quelle: Agglomerationsprogramm Limmattal 2. Generation

4.1.1 Ziele

Die Erreichung des im Zielbild 2030 dargestellten Entwicklungsstandes wird mit folgender Mobilitätsstrategie verfolgt:

Gesamtverkehr

Die Zunahme der Verkehrsnachfrage bei allen Fahrzwecken (Pendeln, Einkaufen, Wirtschaft, Freizeit) ist mit geeigneten Instrumenten überwiegend auf den öffentlichen Verkehr resp. den Fuss- und Veloverkehr zu lenken und die Verkehrsnachfrage des motorisierten Individualverkehrs ist zu stabilisieren. Insbesondere im engeren Limmattal hat der öffentliche Verkehr min-

destens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt.

Der Modal Split bezeichnet die wegbezogene prozentuale Aufteilung des Verkehrs auf die einzelnen Verkehrsarten. Er soll sich in der Gesamtregion zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs resp. des Veloverkehrs wie folgt vergrössern:

| | | Ist-Zustand 2013 | Trend 2030 | Ziel 2030 |
|--------------------------------|------------|------------------|------------|-----------|
| Modal Split Bimodal | ÖV | 18% | 22% | 28% |
| | MIV | 82% | 78% | 72% |

Bemerkung: Ist-Zustand und Trend gemäss Gesamtverkehrsmodell Kt. ZH, 2014. Für den Zielzustand macht das Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation für den Agglomerationsperimeter eine Vorgabe von 31 % ÖV und 69% IV. Unter Berücksichtigung des weniger gut erschlossenen Südtails der Region wird der ÖV-Zielwert für die gesamte Region mit 28% festgelegt.

| | | Ist-Zustand 2013 | Trend 2030 | Ziel 2030 |
|---------------------------------|--------------------|------------------|------------|---|
| Modal Split Trimodal | ÖV | 17% | 20% | Der Anteil des Veloverkehrs soll erhöht werden. |
| | MIV | 75% | 72% | |
| | Veloverkehr | 8% | 8% | |

Bemerkung: Ist-Zustand und Trend gemäss Gesamtverkehrsmodell Kt. ZH, 2014. Der Fussverkehr ist mangels ausreichend genauer Modellgrundlagedaten nicht enthalten. Es sind nur Wege berücksichtigt, die kleiner als 15 km sind, um das Verlagerungspotential zu Gunsten des Veloverkehrs aufzuzeigen. Die Zielsetzung für den Veloverkehr kann mangels zweckmässiger Modellierung nicht quantifiziert werden.

Öffentlicher Verkehr

Eine attraktive und hochwertige Anbindung des Limmattals an das übergeordnete Fern- und Regionalverkehrsangebot ist sicherzustellen. Die Kapazität des öffentlichen Verkehrs ist durch Neu- und Ausbauten und insbesondere durch die Limmattalbahn bedarfsgerecht zu steigern und die multimodalen Verkehrsdrehscheiben der S-Bahnhöfe Birmensdorf, Dietikon, Glanzenberg und Schlieren sind nachfragegerecht auszubauen sowie benutzerfreundlich und funktional optimiert zu gestalten. Zudem ist die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV-Feinverteilers sicherzustellen und die Fahrzeitverluste sind zu minimieren.

Motorisierter Individualverkehr

Die Kapazitäten und der Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs auf den Strassen sollen mit einem umfassenden Verkehrsmanagement resp. einer regionalen Verkehrssteuerung unter Berücksichtigung der Netzhierarchie, der begrenzten Platzverhältnisse sowie den Ansprüchen der übrigen Verkehrsteilnehmer optimiert werden.

An neuralgischen Stellen sind punktuell die Verkehrskapazitäten angemessen zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für den Raum zwischen Dietikon und Spreitenbach sowie den Raum Urdorf - Schlieren.

Eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung trägt zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Verminderung von Lärmimmissionen resp. durch Verkehrsberuhigung zu Siedlungsräumen mit hoher akustischer Aufenthaltsqualität bei.

Fuss- und Veloverkehr

Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist heute auch im Vergleich mit anderen Regionen klein. Mit der Förderung eines dichten und attraktiven Netzes an Fuss- und Radwegen soll die Region für die eher kurzen Wegdistanzen besser erschlossen werden. Zudem dienen diese Wege auch als Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Es sind nicht nur die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, sondern auch die Zentren, die Nutzungsschwerpunkte und die siedlungsorientierten Freiräume besser zu erschliessen. Dank den vielen Verbesserungen am Netz ist der Modal Split zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu steigern und die Sicherheit ist zu verbessern.

Wanderwege erschliessen den Wald und die landschaftsorientierten Freiräume und sind ebenfalls an den öffentlichen Verkehr anzubinden. Für die Behinderten sollen speziell geeignete Wege bezeichnet werden.

4.1.2 Karteneinträge

Keine

4.1.3 Massnahmen

Es sind folgende Massnahmen umzusetzen:

Gesamtverkehr

- Massnahmen gemäss den Agglomerationsprogrammen Limmattal 1. und 2. Generation
- Überprüfung des Park + Ride Konzeptes
- Förderung des Mobilitätsmanagements
- Verständnis schaffen für ein regionales Gesamtkonzept Parkierung und bei Zustimmung der Region Ausarbeitung eines solchen Konzeptes
- Periodische Überprüfung und Nachführung des Gesamtverkehrskonzeptes im Rahmen künftiger Agglomerationsprogramme

Öffentlicher Verkehr

- Nachfragegerechter Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes mit entsprechendem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wie z. Bsp. der Limmattalbahn oder der Doppelspur BDWM-Bahn
- Betriebliche Verbesserungen auf dem Schienennetz wie Ausbau des Schnellzugshalts in Dietikon und direktere und schnellere Verbindungen zum Flughafen Zürich
- Busbeschleunigung an neuralgischen Stellen und Optimierung der Umsteigebeziehungen

Motorisierter Individualverkehr

- Optimierung der Verkehrssteuerung und des Verkehrsmanagements
- Aufwertung der Ortsdurchfahrten durch Umgestaltung des Strassenraums
- Umsetzung der Projekte gemäss Verkehrsstudie MIV Limmattal

Fuss- und Veloverkehr

- Schliessung der Netzlücken
- Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerquerungen

a) Region

Die Region bringt bei konzeptionellen Planungen, die im Übrigen fast ausnahmslos federführend durch Bund und Kanton ausgearbeitet werden, die Interessen der Region ein. Dazu koordiniert sie die Interessen der Region und entwickelt eine regionale Sichtweise. Zudem übernimmt sie auf Wunsch Stellung zu konkreten Projekten.

Soweit die Region bei solchen Planungen federführend ist, koordiniert sie solche Planungen mit den angrenzenden Regionen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden beachten bei ihren kommunalen Planungen die konzeptionellen Vorgaben von Bund, Kanton und Region und bringen ihre Interessen gegenüber der Region ein.

Sie legen mindestens in den Zentrumsgebieten die Anzahl der privaten Abstellplätze gemäss der „Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen“ fest.

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ziele

Die regionalen Verbindungsstrassen ergänzen die kantonalen Hauptverkehrsstrassen zu einem Strassennetz und zusammen gewährleisten diese Strassen die Erreichbarkeit des Siedlungsgebietes und der Erholungsgebiete samt deren Verknüpfung untereinander. Das Strassennetz dient dem motorisierten Individualverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr und auch dem Fuss- und Veloverkehr.

Die im kantonalen Richtplan genannten Ziele werden wie folgt ergänzt resp. präzisiert:

Die Hochleistungsstrassen A1 und A4 (früher A20) dienen zwar vor allem dem Durchleiten des Verkehrs, doch haben sie auch eine regionale Funktion und dienen regionsintern als Umfahungsstrassen. Eine Bewirtschaftung der Anschlüsse im Sinne von „Tropfenzählern“ hat konform zu dieser regionalen Funktion zu sein. Die Immissionen aus diesem Strassennetz sind mit Lärmschutzmassnahmen weiter zu reduzieren.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses, zur Verbesserung der Sicherheit und zur Erhöhung der Lebensqualität im Sinne von verminderten Lärmimmissionen sind auf der A 20 und auf der A1 vom Limmattaler Kreuz bis in die Stadt Geschwindigkeitsreduktionen zu prüfen. Auf letzterem Abschnitt ist zudem zu untersuchen, ob dieser Abschnitt auf 2 x 2 Spuren redimensioniert werden kann.

Die Hauptverkehrsstrassen nehmen den Verkehr ab den Hochleistungsstrassen ab und verbinden die wichtigsten Siedlungen miteinander. Sie bilden auch die Hauptverbindungen zu den benachbarten Regionen. Der Strassenzug Bernstrasse / Überlandstrasse bildet dabei die Umfahrungsstrasse in Ost- West Richtung von Dietikon und Schlieren.

An empfindlichen Orten im Siedlungsgebiet sind die Strassen siedlungsverträglich umzugestalten, um deren Trennwirkung zu verringern. Zu beachten sind dabei auch akustische Prinzipien, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Für ein regionales Parkierungskonzept mit Einführung von koordinierten Vorschriften über die maximal zulässigen Parkplätze zwecks Eindämmung des Verkehrszuwachses konnte sich die ZPL noch nicht entschliessen. Sie hofft jedoch, dass viele Unternehmen jedoch freiwillig Mobilitätskonzepte mit einer Beschränkung des MIV einführen.

4.2.2 Karteneinträge

In der Karte ist das übergeordnete kantonale Strassennetz (Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen) als Grundlage enthalten. Dieses Netz wird mit regionalen Verbindungsstrassen zum Strassennetz ergänzt. Auf diesem Netz soll der regionale und überregionale Verkehr sicher und in ausreichender Verkehrsqualität bewältigt werden.

Folgende Verbindungsstrassen, Abklassierungen von Verbindungsstrassen sowie Umgestaltungen des Strassenraumes als überlagernde Festlegung werden festgelegt:

| Nr. | Objekt | Funktion | Vorhaben | Bemerkungen |
|-----|---|--|---|--|
| 1 | Fahrweid – Weiningen – Übergang nach Regensdorf | Querverbindung und Verbindung mit dem Furttal resp. dem Erholungsschwerpunkt Altberg Teilweise ö.V.-Achse | Verlegung Niederholzstrasse in der Fahrweid samt Abklassierung bisherige Verbindung in der Fahrweid. Umgestaltung Strassenraum aufgrund geschütztem Ortsbild in Koordination mit Kap. 4.5.2, Nr. 2 und Nr. 3 | mittelfristig mit den flankierende Massnahmen zum Gubrist-Tunnel Ausbau. Die lärmtechnische Machbarkeit der neuen Verbindung ist abgeklärt. Langfristig; ohne Zusatzfinanzierung aus dem Strassenfonds |
| 2 | Dietikon - Bergdietikon | Nebenverbindung mit Kanton Aargau ö.V.-Achse | Abklassierung nach dem Bau der Westumfahrung Dietikon | langfristig |
| 3 | Dietikon - Rudolfstetten | Hauptverbindung des Zentrums Dietikon mit dem Kanton Aargau ö.V.-Achse | Optimierung des Strassenraumes unter Berücksichtigung des Ausbaus der BDWM-Bahn auf Doppelspur; Umgestaltung Strassenraum im Siedlungskern | mittelfristig mittel- bis langfristig; ohne Zusatzfinanzierung aus dem Strassenfonds |
| 4 | Zürich Altstetten – Schlieren – Dietikon - Spreitenbach | Linksufrige Längsverbindung und Verbindung der Zentren Dietikon und Schlieren Wichtige ö.V.-Achse | Verlegung im Zentrum Schlieren in Abstimmung mit der Limmattalbahn (LTB). Umgestaltung Strassenraum in Abstimmung mit der LTB in Koordination mit Kap. 4.5.2, Nr. 4 und Nr. 10 | kurzfristig; die lärmtechnische Machbarkeit der Verlegung ist abgeklärt. kurzfristig; finanziert mit LTB-Kredit |
| 5 | Urdorf: Herweg – Bergermoos | Verbindung mit dem Süden der Region ö.V.-Achse | Umgestaltung Strassenraum in Koordination mit Kap. 4.5.2, Nr. 13 | kurzfristig; ohne Zusatzfinanzierung aus dem Strassenfonds |
| 6 | Schlieren - Urdorf | Innerregionale Nebenverbindung ö.V.-Achse | Redimensionierung 4-spuriger Abschnitt samt Umgestaltung Strassenraum | kurz- bis mittelfristig; ohne Zusatzfinanzierung aus dem Strassenfonds |
| 7 | Schlieren; interne Verbindung | Wichtige Querverbindung wichtige ö.V.-Achse | Strassenumgestaltung im Rahmen Zentrumsentwicklung | kurzfristig; Finanzierung aus dem Strassenfonds |

| Nr. | Objekt | Funktion | Vorhaben | Bemerkungen |
|-----|--|---|---|--|
| 8 | Schlieren – Uitikon - Bir- mensdorf | Nebenverbindung mit dem Süden der Region; teilweise ö.V.-Achse | Umgestaltung südlich des Zentrums bis zur Bahnunterführung | ohne Zusatzfinanzierung aus dem Strassenfonds |
| 9 | Uitikon - Sel- lenbüren | Nebenverbindung ins Reppischtal, ö.V.-Achse | -- | -- |
| 10 | Birmensdorf – Landikon - Sel- lenbüren resp. Wettswil | Verbindung mit dem Reppischtal resp. dem Knonauer Amt | -- | -- |
| 11 | Birmensdorf (Aargauerstras- se) | Verbindung zum Autobahnanschluss ö.V.-Achse | -- | -- |
| 12 | Birmensdorf – Aesch – Arni | Verbindung mit dem Reusstal resp. Knonauer Amt, ö.V.-Achse | Strassenraumgestaltung im Orts- kern von Aesch | langfristig; ohne Zusatzfi- nanzierung aus dem Strassenfonds |

Das Netz der Hauptverkehrsstrassen ist im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt. Im Sinne einer Präzisierung dieser kantonalen Festlegungen wird folgendes festgelegt (ohne Karteneintrag):

| Nr. | Gemeinde | Strasse /Funktion | Vorhaben | Realisierungshorizont |
|-----|--------------------------------|--|--|---|
| 14 | Schlieren, Unterengstringen | Engstringerstrasse, Bern- strasse – Zürcherstrasse; Zentr. Querverbindung, ö.V.-Achse | Umgestaltung Strassenraum | kurzfristig ; Finanzierung aus dem Strassenfonds |
| 15 | Dietikon | Überlandstrasse, Unterfö- hrung SBB – Limmat; ö.V.-Achse | Ausbau auf 2 x 2 Fahrstrei- fen Umgestaltung Strassenraum | mittelfristig; Finanzie- rung aus dem Stras- senfonds |
| 16 | Oetwil – Ober- engstringen | Limmattalstrasse, Rechts- ufrige Längsverbindung; ö.V.-Achse | Verkehrlich flankierende Massnahmen im Zusam- menhang mit Gubrist- Tunnelausbau | kurzfristig, Finanzie- rung aus dem Stras- senfonds |
| 17 | Dietikon | Mutschellenstrasse, Wichti- ger Autobahnzubringer | Optimierung Leistungsfähig- keit gemäss MIV Limmattal | kurz- bis mittelfristig; Finanzierung aus dem Strassenfonds |
| 18 | Schlieren | Bern- / Engstringerstrasse, Sehr wichtiger Knoten | Ausbau (Unterföhrung der Bernstrasse) | kurzfristig; Finanzie- rung aus dem Stras- senfonds |
| 19 | Urdorf | Birmensdorferstrasse- Süd, ö.V.-Achse | Optimierung Leistungsfähig- keit gemäss MIV Limmattal | kurzfristig, Finanzie- rung aus dem Stras- senfonds |

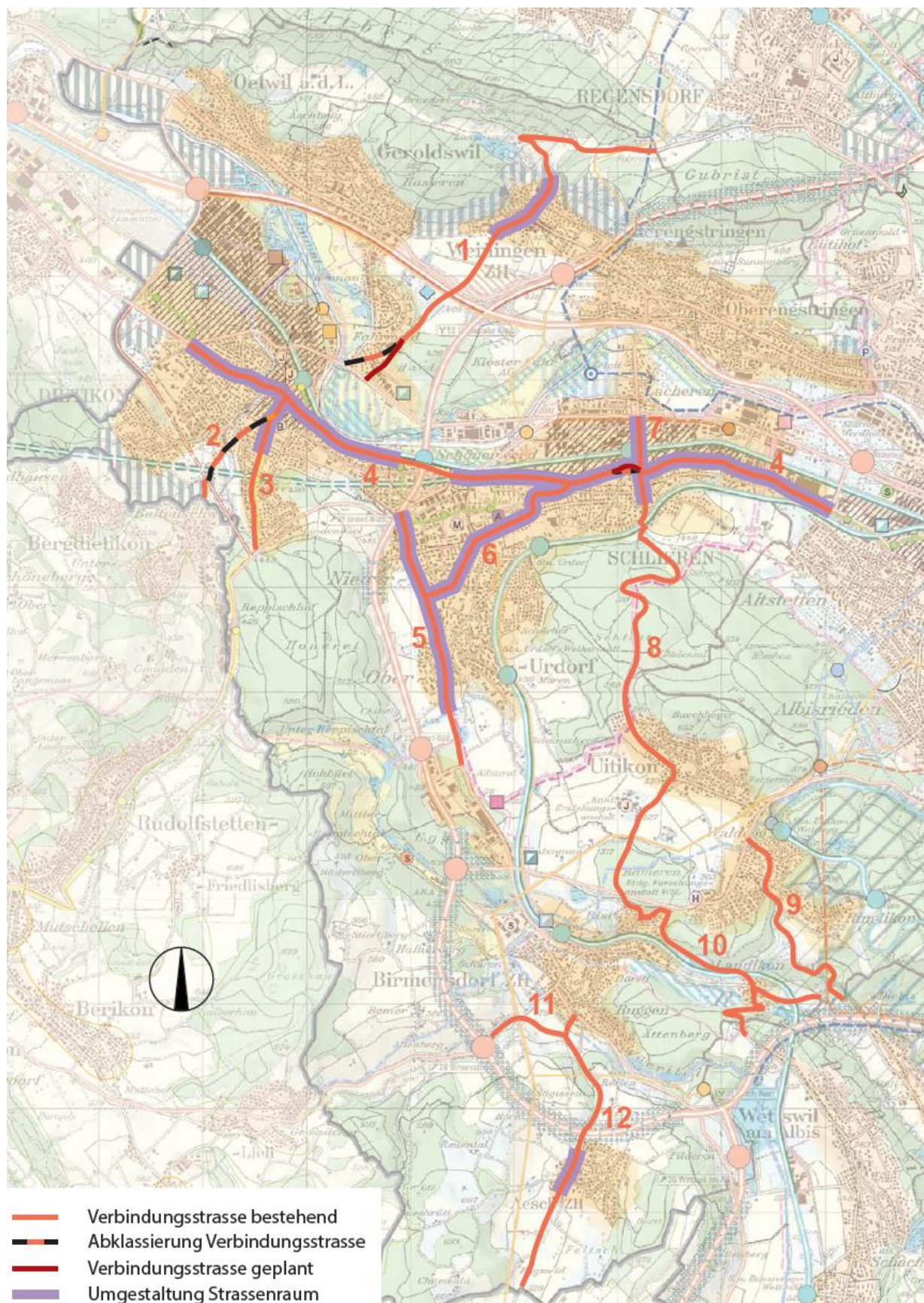


Abb. 4.2: Verbindungsstrassen und Umgestaltung Strassenraum

4.2.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton ist für die Erhaltung, Erneuerung sowie den Ausbau der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen verantwortlich. Sinngemäss gelten die im kantonalen Richtplan genannten Massnahmen auch für die regionalen Strassen. Die in Abb. 4.2 gezeigten Stossrichtungen und Konzepte sind zu konkreten Projekten weiterzuentwickeln und umzusetzen.

Die Umgestaltung von Strassen bedeutet, dass Massnahmen wie Begrünung, Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr wie Fussgängerschutzinseln, Geschwindigkeitsreduktionen in Ortszentren, Gestaltungsmassnahmen zur Verstetigung des Verkehrs und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität usw. zu ergreifen sind, wobei diese Aspekte gleichwertig zu den verkehrstechnischen Aspekten sind.

Bei den übrigen Strassen ist Rahmen des Strassenunterhalts die Siedlungsverträglichkeit zu steigern. Dies bedeutet, dass ähnliche Massnahmen wie bei der siedlungsorientierten Strassenumgestaltung zu prüfen sind, wobei solche Massnahmen nur dort zu realisieren sind, wo sie die verkehrstechnischen Aspekte nicht beeinträchtigen und zudem verhältnismässig sind.

b) Region

Die Region wirkt bei regionalen Gesamtverkehrskonzepten, Agglomerationsprogrammen oder Planungsstudien zu Einzelbauvorhaben aktiv mit und ist bei namhaften Umgestaltungen resp. bei Strassenneu- oder ausbauten samt Begleitmassnahmen anzuhören. Sie initiiert im Rahmen ihres Mandates Projekte von regionaler Bedeutung und berät auf Verlangen ihre Mitglieder.

c) Gemeinden

Die Gemeinden entwickeln Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung in Ortsdurchfahrten und koordinieren diese rechtzeitig mit den Absichten des Kantons resp. der Region. Soweit erforderlich, sind für diese Koordination auch Nachbargemeinden (allenfalls auch kantonsgrenzüberschreitend) einzubeziehen. Die Gemeinden sind frühzeitig über Anpassungsabsichten am Strassennetz zu informieren und zu den entsprechenden Vorhaben anzuhören.

Bei siedlungsverträglichen Umgestaltungen des Strassenraumes haben sich die Gemeinden allenfalls an der Zusatzfinanzierung zu beteiligen.

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

4.3.1 Ziele

Im öffentlichen Verkehr sichern die verschiedenen S-Bahn Linien mit den eingetragenen Haltestellen die Groberschliessung der Region. Der Anschluss an das Fernverkehrsnetz funktioniert über den Bahnhof Zürich und in einem untergeordneten Ausmass über den Bahnhof Dietikon. Die Achse Altstetten – Spreitenbach ist die wichtigste Fernverkehrsachse in der Agglomeration Zürich.

Die Limmattalbahn erschliesst als schneller Feinverteiler die dicht besiedelten Gebiete links der Limmat und bietet dort die nötige Erschliessungskapazität. Sie ist der fils rouge der Siedlungsentwicklung im Limmattal, wird zum Imageträger und ermöglicht sowohl eine städtebauliche wie auch gestalterische Aufwertung des benutzten Strassenraumes und der angrenzenden Bebauung. In den Zentren wird die Linienführung der Limmattalbahn immer mehr zur urbanen Achse.

Ein dichtes Busnetz ergänzt die öffentliche Verkehrserschliessung und ist primär auf die Haltestellen der S-Bahn und untergeordnet auch auf wichtige Haltestellen der Limmattalbahn

ausgerichtet. Das Busnetz ist mit den angrenzenden Regionen und dem Kanton Aargau gut verzahnt und ist sowohl betrieblich wie auch in Bezug auf die Siedlungsentwicklung laufend zu optimieren.

Die S-Bahnen verkehren im Viertelstundentakt auf den SBB-Linien und in den Hauptverkehrszeiten auch auf der Schmalspurlinie der BDWM-Bahn. Das Angebot wird gemäss der Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes weiterentwickelt. Die Limmattalbahn und die Buslinien werden so betrieben, dass das in Abb. 4.4 dargestellte Angebot im öffentlichen Verkehr erreicht wird.

Mobilitätslenkende Massnahmen sowohl in den Betrieben als auch im Freizeitverkehr (z. Bsp. Eintritt und ö.V. Ticket kombiniert) sollen eine signifikante Veränderung der Verkehrsmittelwahl gegenüber früher bewirken. Für Betriebe sollen in solchen Fällen die Anforderungen an die Pflichtparkplatzzahl angemessen reduziert werden.

Eine gute, attraktive und sichere Zugänglichkeit zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist selbstverständlich geworden. An allen S-Bahn Haltestellen und an wichtigen Haltestellen der Limmattalbahn sind die nötigen Bike & Ride Anlagen zu erstellen und bestehende Anlagen, die den heutigen Anforderungen nicht genügen, sind aufzurüsten.

All diese Massnahmen sollen dazu führen, dass die Ziele der Gesamtstrategie und insbesondere die Modal Split Ziele erreicht werden.

4.3.2 Karteneinträge

a) Raumsicherung Bustrasse

Auf dem Strassennetz werden Festlegungen zur Raumsicherung für ein Bustrasse gemäss nachstehender Tabelle vorgenommen:

| Nr. | Objekt/Strecke | Erschliessungsfunktion | Information / Festlegung Bustrasse | Realisierungshorizont |
|-----|--|------------------------|--|-----------------------|
| 1 | Bahnhof Dietikon – (Bergdietikon) | Ortsverbindung | Raumsicherung im Abschnitt Basi – Bahnhof Dietikon | mittelfristig |
| 2 | Bahnhof Dietikon – Geroldswil - Oetwil | Ortsverbindung | Raumsicherung im Abschnitt Kreisel Fahrweid – Bahnhof Dietikon | kurzfristig |

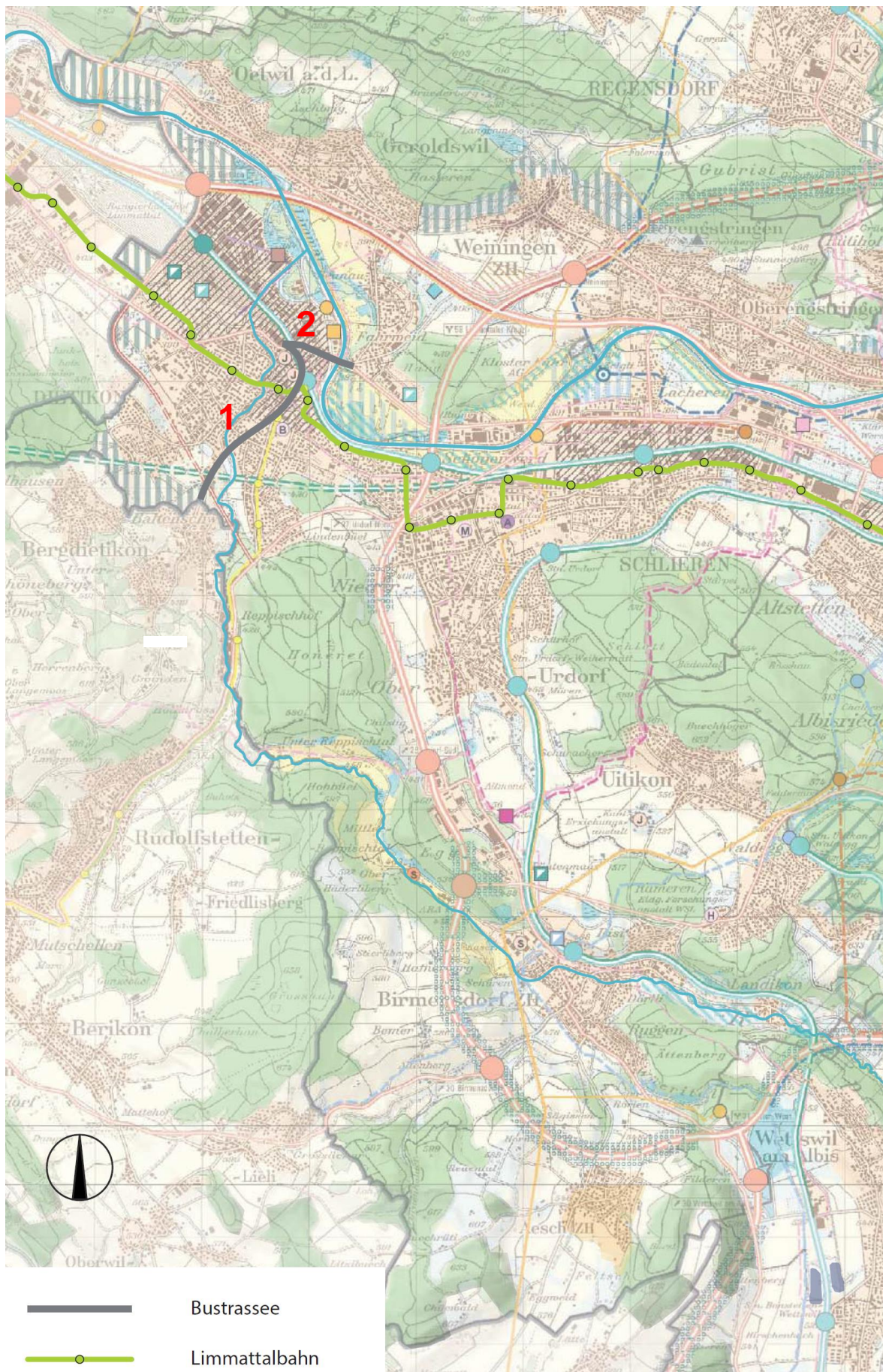


Abb. 4.3: Festlegung Bustrasse

b) Busangebot

Die Buslinien verbinden die Siedlungsgebiete und sind in der Transportkette die Zubringer zu S-Bahn und Limmattalbahn. Sie erschliessen überdies die Siedlungsgebiete und die wichtigen Naherholungsgebiete und verbinden Arbeitsplatzgebiete resp. Einkaufsgebiete optimal mit den Wohngebieten.

Die nachfolgenden Angebotsstandards sind als Zielwerte zu verstehen. Entsprechend der tatsächlichen Nachfrage sind Abweichungen nach oben und unten möglich. Im Einzugsgebiet der S-Bahn Stationen von 750 m gilt das S-Bahnangebot abschliessend. Eine Erschliessungspflicht mit Tram- und Buslinien besteht für zusammenhängende Siedlungsgebiete mit mehr als 300 Einwohnern oder Arbeitsplätzen.

Die Angebotsstandards gelten für den Grundtakt in der Normalverkehrszeit von Mo bis Fr.

In der Stadtlandschaft resp. der urbanen Wohnlandschaft gemäss kantonalem Raumordnungskonzept ROK gilt das nachfolgende Taktangebot flächig. In den übrigen Räumen gemäss ROK wird eine Haupteerschliessungsrichtung an einen Haltepunkt der S-Bahn festgelegt.

Es werden für das Siedlungsgebiet folgende Angebotsstandards festgelegt:

| Gemeinden | Angebotsstandard Bus- und Tramlinien, Grundtakt | Besonderes |
|---|--|---|
| Dietikon, Geroldswil, Oberengstringen, Oetwil, Schlieren, Unterengstringen, Urdorf, Weiningen | Grundsatz: Dichter Grundtakt (15' bis 30' oder 2 bis 4 Kurse) Für Siedlungsgebiete mit niedriger baulicher Dichte: Mittlerer Grundtakt (30' bis 60' oder 1 bis 2 Kurse) | Der Angebotsstandard gilt flächig |
| Birmensdorf | Ausserhalb Einzugsgebiet S-Bahn: Mittlere und kleine Siedlungsteile (Bergermoos, Ruggen, Risi) mit weniger als 4000 E.+A.: Mittlerer Grundtakt (30' bis 60' oder 1 bis 2 Kurse) | Haupteerschliessungsrichtung: Bahnhof Birmensdorf. |
| Uitikon | Ausserhalb Einzugsgebiet S-Bahn: Mittlere und kleine Siedlungsteile mit weniger als 4000 E.+A.: Mittlerer Grundtakt (30' bis 60' oder 1 bis 2 Kurse) | Haupteerschliessungsrichtung: Zürich, Bahnhof Wiedikon. |
| Aesch | Mittlerer Grundtakt (30' bis 60' oder 1 bis 2 Kurse) <i>Bei entsprechender Nachfrage Ausbau auf einen 15' Grundtakt (4 Kurspaare)</i> | Haupteerschliessungsrichtung: Bahnhof Birmensdorf |

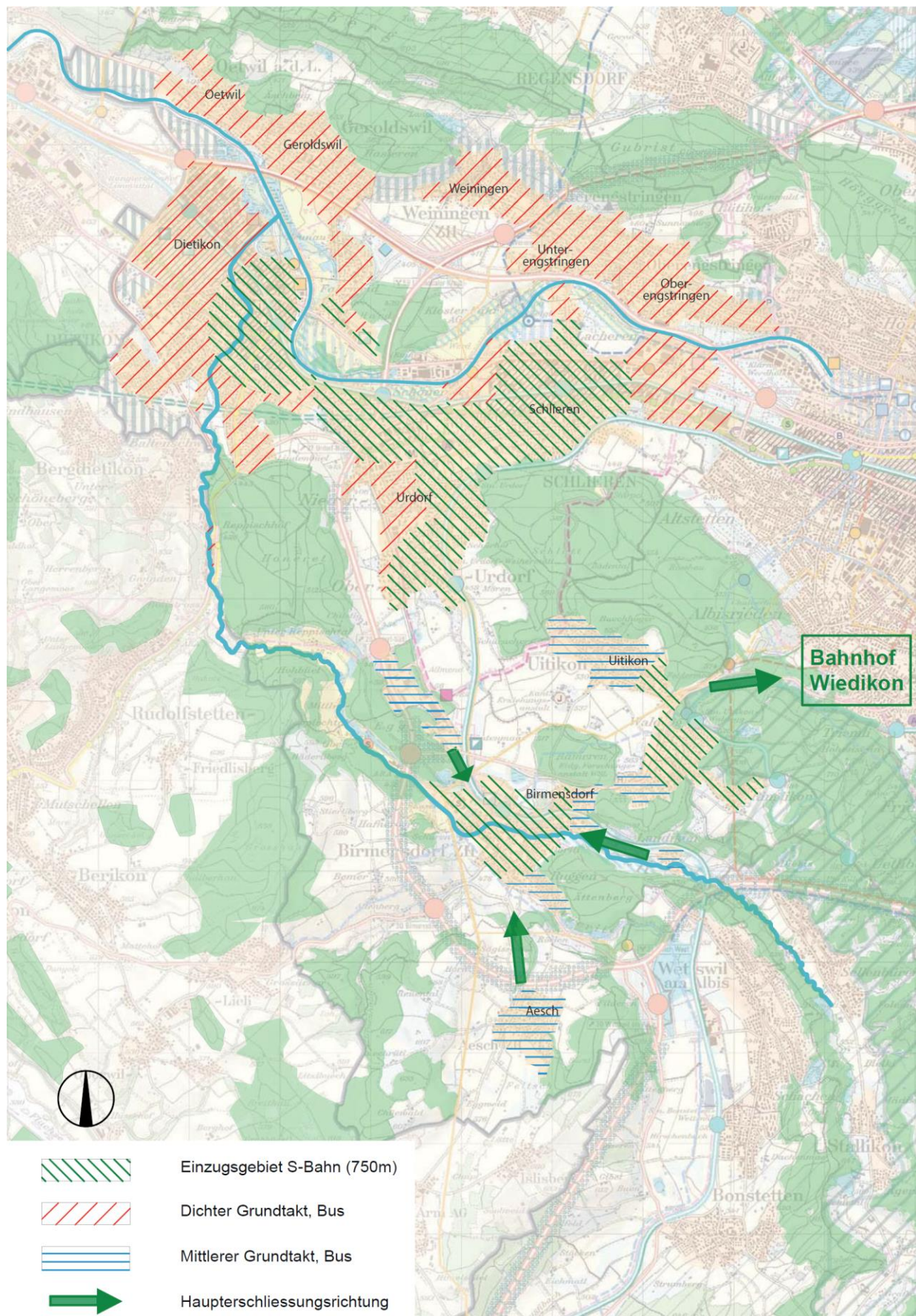


Abb. 4.4: Angebot öffentlicher Verkehr

4.3.3 Massnahmen

Fahrplan und Linienführung des Busnetzes sind so zu planen, dass die festgelegten Angebotsstandards (Zielwerte) erreicht werden. Verbesserungen sind im Rahmen des Ausbaus des Angebotes entsprechend der Steigerung der Nachfrage im Rahmen des Verbundangebotes gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vorzunehmen.

Das Verbundangebot wird durch den Verkehrsrat festgelegt. Die regionalen Verkehrskonferenzen koordinieren die Interessen der vertretenen Gemeinden in der Angebotsplanung, im Fahrplanverfahren, in Tariffragen und in weiteren Fragen des öffentlichen Verkehrs. Dabei ist der Ausrichtung des Busnetzes auf die S-Bahn und die Limmattalbahn besondere Achtung zu schenken. Ebenso ist die Abgleichung der Schnittstellen zu anderen regionalen Verkehrskonferenzen und zum Kanton Aargau besonders zu beachten.

a) Region

Die Region unterstützt die regionalen Verkehrskonferenzen und liefert die nötigen raumplanerischen Grundlagen. Sie initiiert zusammen mit den Gemeinden ein Impulsprogramm zur Überprüfung der Zugänge für Fussgänger und Velofahrer zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf Attraktivität, Sicherheit und Ausrüstung (Bike & Ride Anlagen).

b) Gemeinden

Die Gemeinden bringen sich im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenz aktiv ein und setzen sich wenn nötig für eine lokale Angebotserweiterung ein.

4.4 Fuss- und Wanderwege

4.4.1 Ziele

Dem Fussverkehr kommt im Alltagsverkehr bei kurzen Distanzen eine immer grössere Bedeutung zu. Dies gilt insbesondere als Zubringer zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Für Bewohner und Erwerbstätige ist ein feinmaschiges, attraktives und sicheres Netz an Fuss- und Gehwegen zur Verfügung zu stellen. Auch für die Freizeit und Erholung ist der Fussverkehr von grosser Bedeutung. Das Wanderwegnetz erlaubt weiträumige Wanderungen. Es stellt die Verbindung her zwischen Wandergebieten und geeigneten Ausgangs- und Endpunkten wie zum Beispiel Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und erschliesst zudem die wichtigen Erholungsräume. Die Wege sind gemäss den Anforderungen des eidgenössischen Wanderweggesetzes (kein Belag, Schutz gegen störende Verkehrsmittel) auszubilden und es sind auch hindernisfreie Routen zu bezeichnen.

4.4.2 Karteneinträge

In der Karte ist das Fuss- und Wanderwegnetz festgelegt. Die mit Hartbelag versehenen Wege, die gemäss Wanderweggesetz nur in untergeordnetem Ausmass zulässig sind, sind in der Karte speziell ausgewiesen.

In diesem Fuss- und Wanderwegnetz sind folgende Massnahmen geplant:

Netzergänzungen und Fuss- und Wanderwege und hindernisfreie Routen

| Nr. | Gemeinde/Strecke | Funktion | Vorhaben | Realisierung |
|-----|--|---|--|---------------|
| 1 | Oberengstringen, Eggbühl | Rechtsufriger Höhenweg | Wegergänzungen, Signalisierungen | kurzfristig |
| 2 | Dietikon, Geroldswil; Rüchlig resp. Dornau | Verbindung der beiden Uferwege mit einer Fussgänger- / Velobrücke | Brücke geplant | kurzfristig |
| 3 | Birmensdorf / Urdorf / Uitikon | Wegergänzung | geplanter Weg gemäss „Zürcher Wanderwege“ | kurzfristig |
| 4 | Geroldswil, Weiningen | Hindernisfreier Wanderweg rund um die Hasleren | geplante Signalisierung, partieller Ausbau in Geroldswil | kurzfristig |
| 5 | Urdorf, Schlieren, (Zürich) | Hindernisfreier Wanderweg vom Bahnhof Urdorf zum Dunkelhölzli | geplante Signalisierung | kurzfristig |
| 6 | Unterengstringen, Weiningen | Hindernisfreier Wanderweg bis Grünwald (Stadt Zürich), Parkplatz Nr. 14 gemäss Pkt. 4.7.2 | geplante Signalisierung, sonst keine Massnahmen | mittelfristig |
| 7 | 5 Gemeinden an der Limmat | Hindernisfreier Wanderweg der Limmat entlang | geplante Signalisierung, sonst keine Massnahmen | kurzfristig |
| 8 | Dietikon, (Bergdietikon) | Hindernisfreier Wanderweg der Reppisch entlang | geplante Signalisierung, div. Ausbaumassnahmen | mittelfristig |
| 9 | Birmensdorf, Dietikon | Hindernisfreier Wanderweg im Reppischtal | geplante Signalisierung, sonst keine Massnahmen | kurzfristig |
| 10 | Dietikon | Wanderweg | Wegergänzung | mittelfristig |

Historische Verkehrswege, in der Richtplankarte nicht eingetragen

| Nr. | Gemeinde | Strecke, Beschrieb | Funktion |
|-----|--------------------|---|---|
| 11 | Aesch, Birmensdorf | Chratz – Lochmatten Hangweg mit bergseitiger Böschung samt Baum- resp. Heckenbestand | Historische Verbindung Arni-Aesch-Birmensdorf Im Vogteiplan erscheint dieser Weg als „Kilchstrass“. Seit dem 14. JH ist die Kirchgenössigkeit von Aesch zu Birmensdorf belegt. Von diesem Weg ist lediglich im bezeichneten Abschnitt historische Wegsubstanz vorhanden. |
| 12 | Weiningen | Nördlicher Dorfrand – Aemetstrasse; Eingetiefter Weg, zum Teil schöner Fusshohlweg. Auffallend ist das Hohlwegstück im Aemetshau, das sich im flachen Gelände eingetieft hat. | Historische Verbindung Dällikon – Kloster Fahr Dieser Weg, auch Pfaffenbrunnenweg genannt, war einst Teilstück des viel begangenen Pilgerweges von Einsiedeln über das Kloster Fahr nach Süddeutschland. Der Weg erscheint erstmals in den Quellen um 1537. Von diesem Weg ist nördlich von Weiningen noch Substanz vorhanden. |
| 13 | Unterengstringen | Kloster Fahr – Burg Glanzenberg Geschotterter Bewirtschaftungsweg, als Hangweg ausgebildet. Landschaftlich schöne Lage. Alte Wegsubstanz bei der Burg Glanzenberg. | Historische Verbindung Kloster Fahr – Dietikon Eine durchgehende Verbindung des Klosters Fahr zum Areal des abgegangenen Städtchens Glanzenberg mit direkter Verbindung über die Limmat nach der Kirche Dietikon erscheint auf der „Topographia Territorii Maristellani“ von 1650. Von diesem Weg noch historische Substanz vorhanden. Ein Ast dieses Weges mündete in die Wettinger Landstrasse. |
| 14 | Birmensdorf | Löffler- Kantonsgrenze bei Lieli Hangweg mit verschiedentlich alter Wegsubstanz, Im Bereich Grossacher markanter Hohlweg | Historische Verbindung Zürich – Bremgarten In der Gygerkarte von 1667 und im Vogteiplan von Birmensdorf (1643) erwähnter Weg. Im Abschnitt Altstetten – Löffler keine historische Bausubstanz mehr vorhanden. |

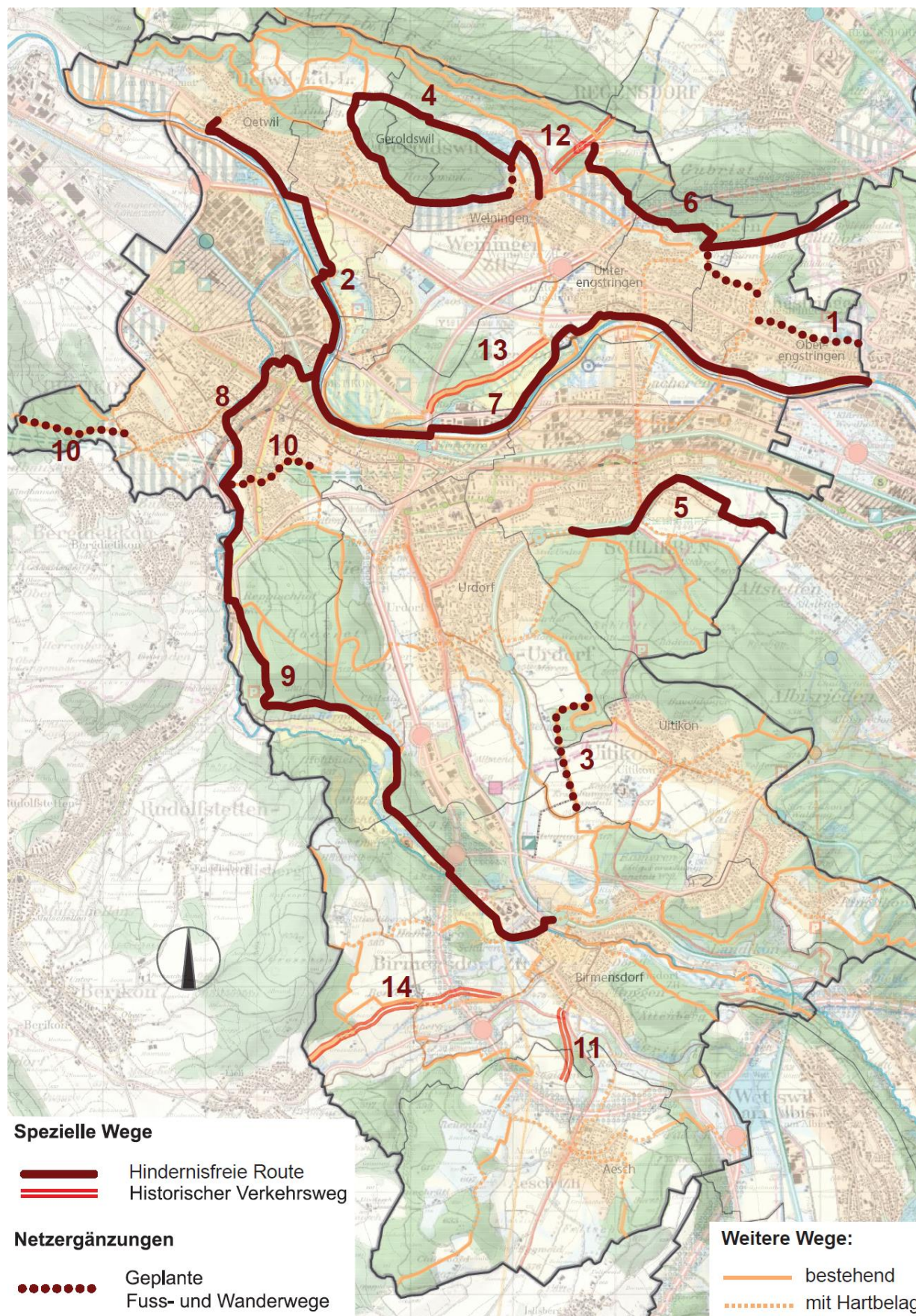


Abb. 4.5: Netzergänzung Fuss- und Wanderwege, hindernisfreie Routen, historische Wege

4.4.3 Massnahmen

Die Signalisierung der Fuss- und Wanderwege erfolgt durch den Verein „Zürcher Wanderwege“. Dieser ist auch für die periodische Kontrolle und Markierung der Wege zuständig. Die hindernisfreien Wanderwege werden durch die einschlägigen Vereinigungen signalisiert.

a) Kanton

Die kantonalen Instanzen bauen die wenigen, noch fehlenden Wegverbindungen resp. wo nötig den Ausbau der Wege zu hindernisfreien Wanderwegen.

b) Region

Die Region unterstützt die Gemeinden bei der überkommunalen Koordination von solchen Wegen und konzeptionell bei der Vermarktung von sehr attraktiven Wanderwegen.

c) Gemeinden

Die Gemeinden ergänzen das Netz der Fuss- und Wanderwege mit kommunalen Fusswegen und statten das gesamte Netz an geeigneten Orten mit der nötigen Infrastruktur wie Informationstafeln, Feuerstellen, Bänklein, Robidogs usw. aus. Sie prüfen, ob sie bei hohem Fussgängeraufkommen zum Schutze der Fussgänger Massnahmen wie Radfahrverbote, Leinenzwang für Hunde usw. erlassen sollen.

In ihren Planungen wie z. Bsp. Meliorationen, Vernetzungsprojekten usw. nehmen die Gemeinden Rücksicht auf die historischen Verkehrswege und achten auf den Erhalt der alten Wegsubstanz.

4.5 Radwege

4.5.1 Ziele

Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll deutlich gesteigert werden, was die Ausscheidung eines attraktiven und dichten Netzes von Radwegen erfordert. Den Radfahrern soll ein sicheres Veloverkehrsnetz samt geeigneten Veloabstellmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden, welches durch weitere Radwege von kommunaler Bedeutung zu verdichten ist.

Die regionalen Radwege verbinden Ortschaften miteinander, führen zu regionalen Zielen wie Bahnhöfe, Ortszentren, Mittelschule, grosse Arbeitsplatzgebiete usw. Zusätzlich sind geeignete Strecken für den regionalen und überregionalen Freizeitverkehr anzubieten.

4.5.2 Karteneinträge

In der Karte ist das regionale Radwegnetz festgesetzt. Dabei wird ein Radweg als geplant bezeichnet, sofern Schwachstellen gemäss Abb. 4.6 zu beheben sind. Als geplant wird ein Abschnitt eines Radweges auch dann bezeichnet, wenn zwar kleinere Teilstücke bereits bestehen, dazwischen jedoch noch grössere bauliche Massnahmen erforderlich sind.

Die Zuordnung und Funktion der Radwege wird wie folgt festgelegt, wobei sich Alltagsverbindungen, welche in Haupt- und Nebenverbindungen unterteilt werden und Freizeitrouten überlagern können:

Veloschnellrouten (mögliche Abschnitte für Pilotprojekte)

Veloschnellrouten sind längere und durchgängige Routen, auf denen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügende Breite, kreuzungsarm) vorankommt. Wo im Siedlungsgebiet keine separaten Trassees möglich sind, können solche Routen auf wenig be-

fahrenen Strassen geführt werden. Das Kreuzen und Überholen muss auf längeren Abschnitten gleichzeitig möglich sein.

Hauptverbindungen

Diese ermöglichen dem Alltags- und Freizeitverkehr zusammenhängende Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen des Velofahrers. Diese Verbindungen sind durchgängig eigentrasseiert (Radstreifen oder Radwege) oder werden auf kommunalen oder kantonalen Strassen geführt. Sie sind möglichst hindernisarm resp. erlebnisreich. Die Dimensionierung ist auf drei Velos im Gegenverkehr und zwei Velos im Einrichtungsverkehr auszulegen.

Nebenverbindungen

Nebenverbindungen binden alle relevanten Ziele des Alltagsverkehrs an das Hauptverbindungsnetz an. Solche Verbindungen dürfen mit ausserorts Fusswegen kombiniert werden. Als Nebenverbindungen gelten auch die Freizeitrouten.

Freizeitverbindungen

Freizeitverbindungen umfassen die SchweizMobil-Routen sowie weitere Freizeitrouten, die einem regionalen Bedürfnis entsprechen und keinen Ausbau der Infrastruktur bedürfen.

Ausstattung

Alltagsverbindungen sind in der Regel mit Hartbelag und einer Beleuchtung zu versehen. Bei Freizeitrouten kann auf diese Ausstattung verzichtet werden.

Netzergänzungen Radwege

Die Netzergänzungen ergeben sich aus der Behebung der in Abb. 4.6 aufgezeigten linearen Schwachstellen. Ebenso ist die Veloschnellroute eine Netzergänzung. Nicht dargestellt sind punktuelle Schwachstellen wie gefährliche Passagen, Kreuzungen oder punktuelle Lücken. Innerorts steht vielfach die Markierung von Radstreifen im Vordergrund, während ausserorts oft ein separater Radweg in Erwägung gezogen wird.

Spezielle Hinweise sind zu den nachstehenden Netzergänzungen zu geben:

| Gemeinde Strecke | Vorhaben / Koordinationshinweis | Realisierungs- horizont |
|---|---|----------------------------|
| Dietikon, linkes Limmatufer | Die Freizeitroute (Nationale Radroute Nr. 66) wird südlich der Reppischmündung in die Limmat in Koordination mit dem Naturschutz lokal verlegt und anschliessend über die geplante Brücke auf die rechte Limmatseite verlegt. Ein Ausbau der Freizeitroute nördlich der Reppisch ist nicht möglich. | Kurzfristig |
| Dietikon, Geroldswil; Rüchlig resp. Dornau | Brücke zur Verlegung der Freizeitroute geplant, Koordination mit den EKZ und verschiedenen kantonalen Amtsstellen. Die linksufrige Verbindung ist nach dem Bau der Brücke im aufgezeigten Abschnitt aufzuheben. | Kurzfristig |
| Dietikon, linkes Limmatufer | Die Freizeitroute (Nationale Radroute Nr. 66) ist südlich der Reppischmündung in die Limmat in Koordination mit dem Naturschutz lokal zu verlegen. | Mittelfristig |
| Dietikon, Schlieren, Unterengstringen, | Die Linienführung der Veloschnellroute soll im Gebiet Reitmen / Giessen / Silber / Lerzen / Stierenmatt teilweise aufgeständert erfolgen. Klärung der detaillierten Linienführung am Rand des Arbeitsplatzgebietes Giessen resp. am Rand des Golfplatzes pendent | Kurz- bis Mittelfristig |
| Birmensdorf, Urdorf | Die Freizeitroute (Mittelländer Hügelroute Nr. 84) soll an die Bahnlinie verlegt werden und die bisherige Linienführung wird dann aufgehoben. | Mittel- bis langfristig |

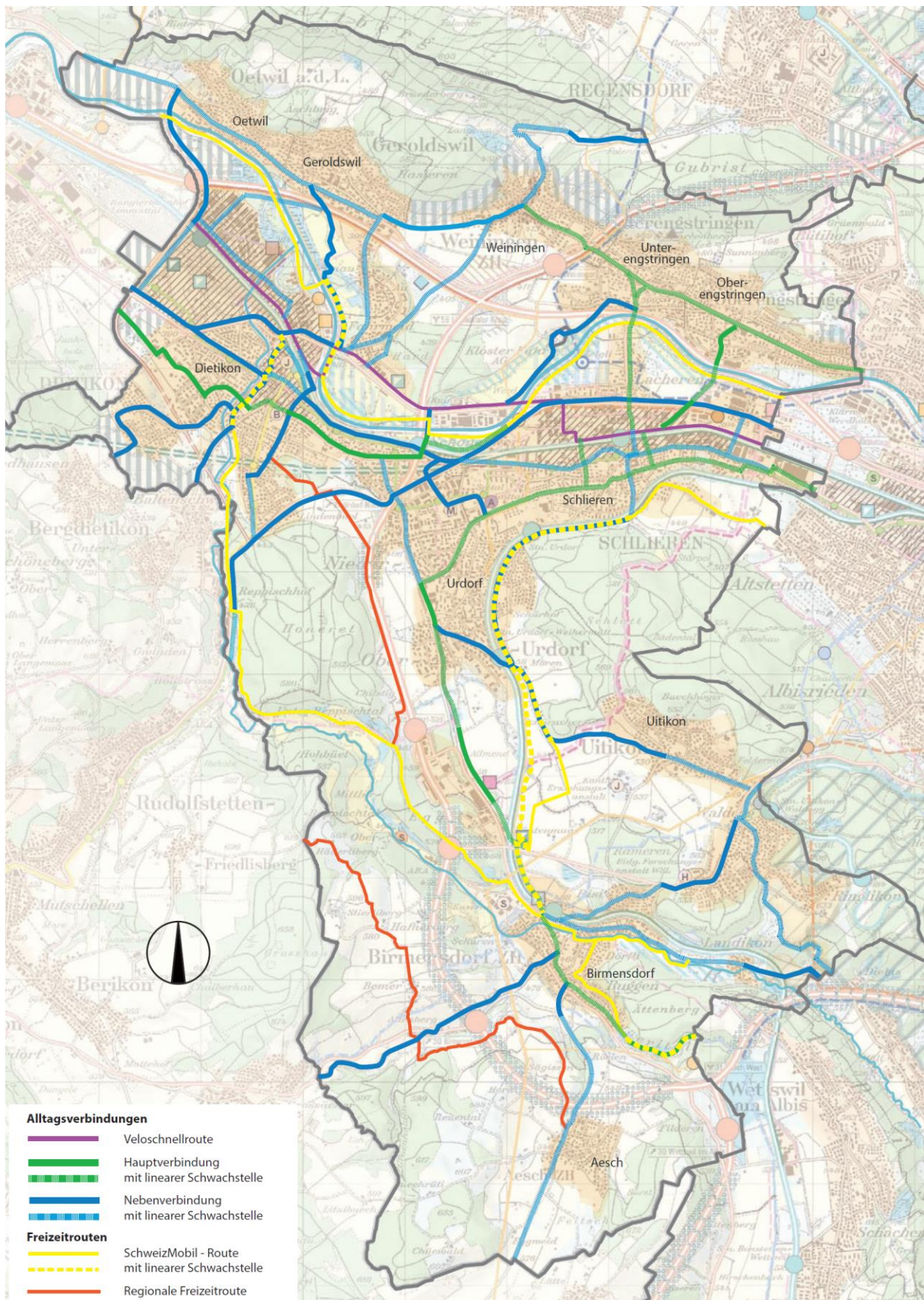


Abb. 4.6: Velorouten mit Schwachstellen

4.5.3 Massnahmen

Die Signalisation der regionalen Radrouten ist Sache des Kantons.

Auf den bestehenden Radwegen sind, wo notwendig, Einzelmassnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität der Radwege zu treffen.

a) Kanton

Der Kanton erarbeitet als strategische Planungsgrundlage einen kantonalen Velonetzplan, der sich insbesondere mit den Alltagsverbindungen beschäftigt und Lösungsansätze und Prioritäten aufzeigt.

b) Region

Die Region beurteilt grössere Ausbauprojekte auf ihre Konformität mit den Radwegfestlegungen und nimmt zu Radwegplanungen Stellung. Bei Bedarf setzt sich die Region für Fördermassnahmen des Veloverkehrs ein.

c) Gemeinden

Die Gemeinden verdichten mit kommunalen Radwegen das Netz der Radwege und sichern, soweit kommunale Strassen betroffen sind, den Landbedarf für solche Radwege. Sie schaffen insbesondere in Zentren genügend öffentliche Veloabstellplätze.

Sie unterhalten in Absprache und im Auftrag mit dem Kanton die Radwege auf kommunalen Strassen.

4.6 Reitwege

4.6.1 Ziele

Die Ausscheidung eines speziellen Reitwegnetzes ist in der immer dichter besiedelten Region nicht mehr zweckmässig und wegen dem sehr dichten Rad- und Fusswegnetz auch kaum mehr machbar.

Die Reiter haben das bestehende Wegnetz zu benützen, soweit ihnen dies gestattet ist. Allfällige Reitwege aus den Nachbarregionen werden mit dem bestehenden Wegnetz abgenommen.

4.6.2 Karteneinträge

Es werden keine Karteneinträge vorgenommen.

4.6.3 Massnahmen

Keine Massnahmen

4.7 Parkierung

4.7.1 Ziele

Park + Ride Anlagen wie auch Bike + Ride Anlagen sind ein wichtiges Element der kombinierten Mobilität und fördern diese. Park + Ride Anlagen binden die etwas schlechter mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Wohngebiete sowie die ländlichen Gebiete im Kanton Aargau an die S-Bahn an. Benutzerfreundliche Bike- und Ride Anlagen ergänzen diese kombinierte Mobilität.

Weitere Parkieranlagen erschliessen die wichtigsten Erholungs- und Wandergebiete. Diese Anlagen sind dort vorgesehen, wo die öffentliche Verkehrserschliessung nicht optimal ist und das Gebiet ausserhalb der Reichweite der Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr liegt.

4.7.2 Karteneinträge

In der Karte sind die Standorte der Parkieranlagen eingetragen. Nicht in der Karte festgehalten sind die Bike- und Ride Anlagen. Solche Anlagen sind mit guter Ausstattung, mit guter Zugänglichkeit und günstiger Lage zu platzieren.

a) Park + Ride Parkieranlagen

| Nr. | Gemeinde/Ort | Funktion | Bemerkungen |
|-----|-------------------------------|---|-------------|
| 1 | Dietikon, Bahnhof Glanzenberg | Ca. 100 Plätze, bestehend. Bindet die schlechter erschlossenen Talflanken sowie weiter entfernte Aargauer Gemeinden besser an die S-Bahn an | -- |

b) Parkieranlagen für den Erholungssuchende

| Nr. | Gemeinde/Ort | Funktion | Bemerkung |
|-----|-------------------------------------|---|--|
| 2 | Unterengstringen, Brückenkopf | Ca. 40 Plätze; erschliesst die weniger gut erschlossenen Gebiete des Limmatraums | -- |
| 3 | Birmensdorf, bei der Kaserne | Ca. 40 Plätze an drei verschiedenen Orten; erschliesst das wichtige Erholungsgebiet Reppischtal von Osten, dient auch dem Waffenplatz | militärische Parkplätze stehen für den Erholungsverkehr nicht zur Verfügung. |
| 4 | Dietikon, beim Schützenhaus | Ca. 80 Plätze; erschliesst das wichtige Erholungsgebiet Reppischtal von Westen | -- |
| 5 | Geroldswil, Fahrweid / Dornau | Ca. 20 Plätze; Doppelnutzung Erholung / regionale Sportanlage | -- |
| 6 | Oberengstringen, Freibad | Ca. 80 Plätze; Doppelnutzung Freibad / Erholungsgebiet Rütihof / Gubrist | -- |
| 7 | Schlieren, Uitikonstrasse | Ca. 15 Plätze; erschliesst den nicht ö.V.- erschlossenen Ausläufer des Üetlibergs | -- |
| 8 | Uitikon, Ringlikon | Ca. 60 Plätze; erschliesst das wichtige Erholungsgebiet des Üetlibergs | -- |
| 9 | Uitikon, Waldegg | Total ca. 140 Plätze, davon ca. 55 Plätze auf Gebiet Uitikon; erschliesst das wichtige Erholungsgebiet des Üetlibergs | -- |
| 10 | Weiningen, am Regensdorfer Übergang | Ca. 40 Plätze an zwei Orten; erschliesst das nicht ö.V.- erschlossene Erholungsgebiet Gubrist / Altberg | -- |

c) Bike + Ride Anlagen (kein Karteneintrag)

| Gemeinde/Ort | Funktion | Bemerkungen |
|--|------------------------------------|---|
| S-Bahnhöfe Birmensdorf, Dietikon, Glanzenberg, Schlieren, Urdorf, Weihermatt | Fördert die kombinierte Mobilität | Ausbau der bestehenden Anlagen gemäss im Umfang von ca. 620 Abstellplätzen geplant, mittelfristig |
| Wichtige Haltestellen Limmattalbahn | Fördert die kombinierte Mobilität. | Abstellplätze an den Haltestellen der Limmattalbahn geplant, kurz- bis mittelfristig |

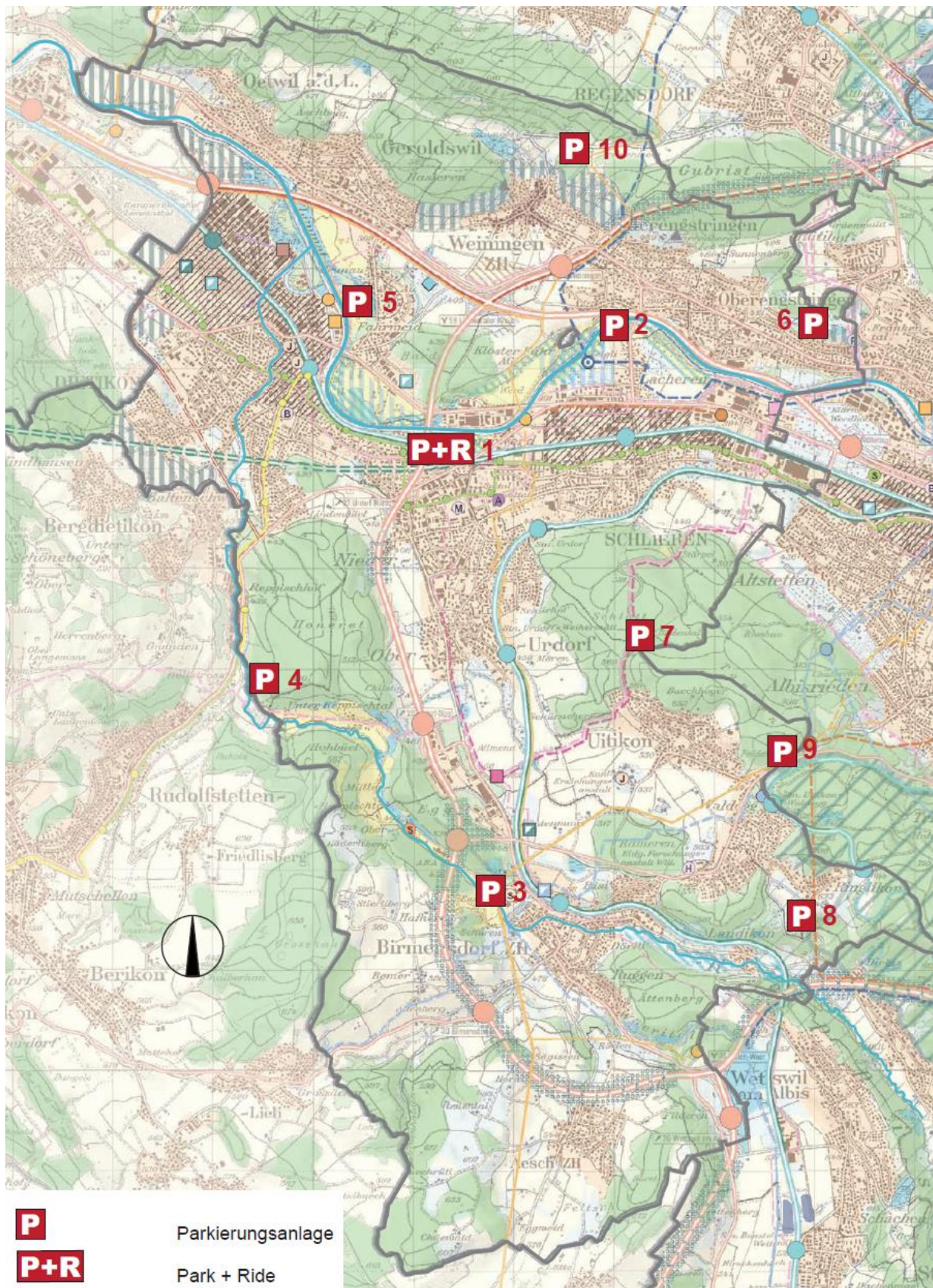


Abb. 4.7: Parkierungsanlagen

4.7.3 Massnahmen

a) Region

Die Region stellt die Abstellplatzzahl der bestehenden Bike + Ride Anlagen fest und macht konzeptionell Vorschläge für eine weitere Förderung solcher Anlagen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden stellen zusammen mit den SBB sicher, dass die Park + Ride Parkplätze zweckmässig genutzt werden und bauen zusammen mit der Transportunternehmung die Bike + Ride Anlagen.

4.8 Güterverkehr

4.8.1 Ziele

Die wesentlichen Güterumschlags- und Aushubumschlagsanlagen wie der Rangierbahnhof Limmattal und ein geplanter Containerterminal sind im kantonalen Richtplan festgelegt. Der regionale Richtplan präzisiert wo nötig diese kantonalen Festlegungen und legt die Anschlussgeleise fest, welche die regional wichtigen Arbeitsplatzgebiete erschliessen und damit die Voraussetzungen für die Bewältigung des anfallenden Güterverkehrs auf der Schiene schaffen.

Der Rangierbahnhof Limmattal RBL sammelt und verteilt als eines der nationalen Verteilzentren den Schienengüterverkehr. Ein geplanter regionaler Containerterminal neben dem RBL anstelle des nicht mehr weiterverfolgten Projektes eines Gatewayterminals soll die Weiterverteilung des schienengebundenen Güterverkehrs für die Agglomeration Zürich sicherstellen, wobei die Feinverteilung mit dem Lastwagen erfolgen soll. Zu diesem Zweck soll die bestehende Ortsgüteranlage umgebaut und erweitert werden.

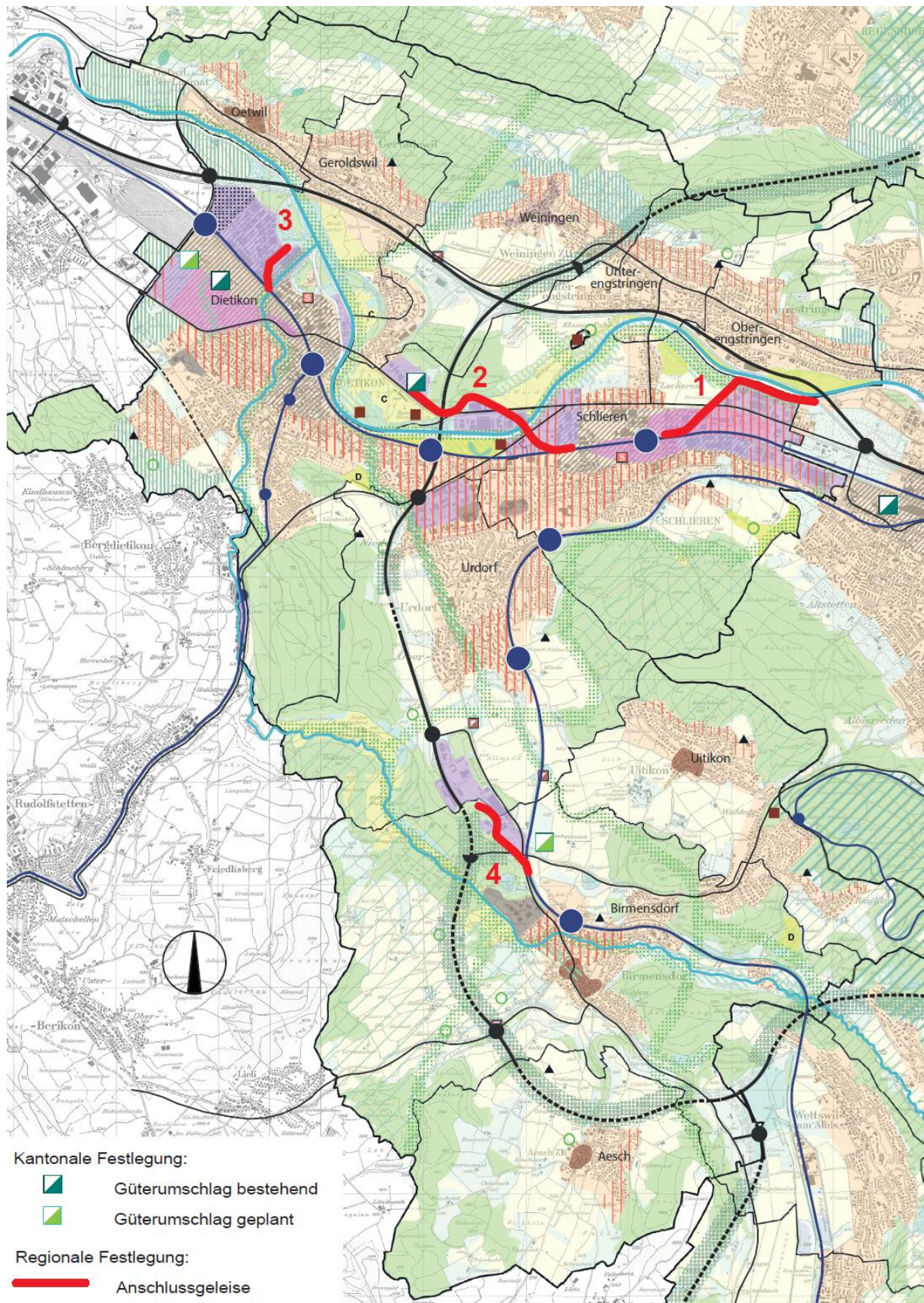
Neue Logistikbetriebe rund um den Rangierbahnhof/Containerterminal sollen nur soweit gestattet werden, als das dadurch erzeugte Verkehrsaufkommen mit den heutigen resp. den geplanten Kapazitäten auf der Strasse bewältigbar ist.

Die Immissionen aus dem Schienengüterverkehr sind durch eine lärmässige Sanierung des RBL und durch Verbesserungen im Wagenpark zu senken.

4.8.2 Karteneinträge

Es werden folgende Anschlussgleise festgelegt.

| Nr. | Gemeinde/Ort | Funktion | Vorhaben | Realisierungs- horizont |
|-----|--|--|---------------------------------------|----------------------------|
| 1 | Schlieren; Gaswerk | Erschliesst ein wichtiges, gewerblich geprägtes Arbeitsplatzgebiet und zusätzlich Gebäude und Anlagen auf Stadtgebiet Zürich | -- | -- |
| 2 | Schlieren, Unterengstringen; Hardwald | Erschliesst das kantonale Objekt Nr. 5 (Aushubumschlag) und das Arbeitsplatzgebiet Reitmen | Instandsetzung Brücke über die Limmat | Kurzfristig |
| 3 | Dietikon; Lerzen | Erschliesst das Arbeitsplatzgebiet Silberbühl/Lerzen | -- | -- |
| 4 | Birmensdorf, Urdorf; Ristet / Bergermoos | Erschliesst ein wichtiges Arbeitsplatzgebiet sowie das Postpaketzentrum | -- | -- |



4.8.3 Massnahmen

Alle Planungsträger sind gehalten, sich für den Erhalt der Anschlussgeleise einzusetzen und in ihren Planungen Betriebe mit grossem Güteraufkommen, soweit möglich, in der Nähe der Anschlussgeleise anzusiedeln.

a) Region

Die Region stimmt die Funktion und Nutzung der durch die Industriegleise erschlossenen Gebiete so darauf ab, dass sich möglichst Betriebe ansiedeln, welche den Gütergeleiseanschluss auch nutzen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden setzen im Baubewilligungsverfahren bei Bauten mit grossem Güterverkehr die Anwendung von § 237 PBG konsequent durch.

4.9 Grundlagen

- Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, Baudirektion Kanton Zürich, Oktober 1997 resp. ÖV-Güteklassen gemäss GIS Kanton Zürich, Fahrplanperiode 2011-2012
- Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich, Amt für Verkehr Kanton Zürich, September 2006
- Zentrumsentlastung Dietikon, Schlussbericht Variantenstudie, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, 11. Dez. 2006
- Zweckmässigkeitsbeurteilung Zentrumsentlastung Dietikon, Bericht Variantenbeurteilung (ZMB-Phase 3), Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, 25. Feb. 2009
- Veloförderprogramm des Kantons Zürich, Amt für Verkehr Kanton Zürich, Dezember 2009
- Verkehrsstudie MIV Limmattal, Synthesebericht, Bundesamt für Strassen / Abteilung Verkehr Kanton Aargau / Amt für Verkehr Kanton Zürich, 13. Sept. 2010
- Limmattalbahn, Infrastrukturkonzessionsgesuch, Limmattalbahn AG, Januar 2012
- Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Amt für Verkehr und Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, 30. Mai 2012
- Verträglichkeit Strassenraum, Methodik und Ergebnisse, Amt für Verkehr, Januar 2013
- Mobilität im RZU Gebiet, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, RZU 2013
- Kanton Zürich, Richtplan, Beschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014, vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.
- Hindernisfreie Wanderwege im Limmattal, Planungsbericht Amt für Verkehr, 13. Jan. 2015
- Kantonaler Velonetzplan, RRB Nr. 591/2016
- Bike + Ride Konzept, Zürcher Planungsgruppe Limmattal, März 2016

5 Versorgung, Entsorgung

5.1 Gesamtstrategie

Im Bereich der Ver- und Entsorgung gibt der Richtplan Aufschluss über bestehende und geplante Anlagen und Systeme von regionaler Bedeutung, die für die Versorgung mit Wasser, Energie und Rohstoffen jeder Art, für die öffentliche Kommunikation, die Ableitung und Reinigung von Abwässern sowie die Beseitigung, Aufbereitung und Wiederverwendung von Abfällen und Schadstoffen nötig sind.

Die Infrastruktur der Versorgung und Entsorgung soll mit ihrer Leistungsfähigkeit massgeblich zu einer hohen Lebens- und Standortqualität der Region beitragen.

Der Richtplan zeigt, welche Infrastrukturanlagen für die räumliche Entwicklung notwendig sind, was ihr Flächenanspruch ist und wie allenfalls konkurrierende Versorgungseinrichtungen aufeinander abgestimmt werden. Die Festlegung der Anlagen und Systeme dient der Sicherung der Trassen und Flächen. Nicht Gegenstand des Richtplans sind die Regelung von Trägerschaft und Finanzierung solcher Anlagen.

5.2 Wasserversorgung

5.2.1 Ziele

Die jederzeit sichere und genügend leistungsfähige Versorgung der Region mit Trinkwasser, einem Lebensmittel, sowie von Brauch- und Löschwasser muss für kommende Generationen gewährleistet werden. Der Richtplan zeigt auf, wie diese Versorgung organisiert ist, wie sie funktioniert und welche Flächen und Anlagen zur Trinkwassergewinnung, -aufbereitung, -speicherung und -verteilung nötig sind.

Die Trinkwasserversorgung ist auch in Notlagen zu gewährleisten und der Schutz von Grund- und Quellwasser ist sicherzustellen.

Alle Gemeinden der Region verfügen über ein eigenes Gemeindewasserwerk und eigene Förderanlagen. Ausser Oberengstringen sind alle Gemeinden mindestens einem überkommunalen Trinkwasserverbund angeschlossen. Folgende Gruppenwasserversorgungen stellen die Trinkwasserversorgung sicher:

a) **Wasserwirtschaftsverband Limmattal (WVL)**

Angeschlossene Gemeinden: Dietikon, Geroldswil, Oetwil a.d.L., Schlieren, Weiningen
Grundwasserfassung: Schanzen, Schönenwerd I
Überregionaler Zusammenschluss: keiner

b) **Gruppenwasserversorgung Geroldswil- Oetwil a.d.L. – Weiningen (GOW)**

Angeschlossene Gemeinden: Geroldswil, Oetwil a.d.L., Weiningen
Grundwasserfassungen: Schanzen (Unterengstringen)
Überregionaler Zusammenschluss: keiner

c) **Gruppenwasserversorgung Limmat (GWL)**

Angeschlossene Gemeinden: Birmensdorf, Uitikon, Urdorf
Grundwasserfassungen: Schönenwerd,
Überregionaler Zusammenschluss: Gruppenwasserversorgung Amt, Limmat, Mutschellen (GALM), Bezug von Wasser aus der Stadt Zürich

d) Gruppenwasserversorgung Amt (GWA)

Angeschlossene Gemeinden: Aesch

Grundwasserfassung: --

Überregionaler Zusammenschluss: Gruppenwasserversorgung Amt, Limmat, Mutschellen (GALM), Bezug von Wasser aus der Stadt Zürich

e) Wasserlieferung von Schlieren an Unterengstringen

Angeschlossene Gemeinden: Unterengstringen

Grundwasserfassung: Betschenrohr

Überregionaler Zusammenschluss: keiner

Ein Zusammenschluss der Gruppenwasserversorgungen zu einem kantonalen Trinkwasserverbund ist langfristig anzustreben.

5.2.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte sind die wichtigsten Grundwasserschutzgebiete sowie die technischen Anlagen und Verbundleitungen dargestellt. Die Grundwasserschutzgebiete umfassen die Grundwasserschutzareale und Grundwasserschutzzonen von regionaler Bedeutung.

Die Karteneinträge dienen der langfristigen Flächensicherung als auch der Abstimmung der einzelnen Vorhaben untereinander.

| Nr. | Gemeinde, Ort | Anlage / Vorhaben | Gruppe | Realisierungsstand |
|-----|--------------------------------------|---|-----------|--------------------|
| 1 | Dietikon, Schönenwerd I | Horizontalfilterbrunnen mit Pumpwerk | WVL | bestehend |
| 2 | Unterengstringen, Schanzen | Vertikalbrunnen mit Pumpwerk und Stufenpumpwerk | GOW | bestehend |
| 3 | Schlieren, Zelgli | Horizontalfilterbrunnen mit Pumpwerk | WVL | geplant |
| 4 | Dietikon, Schönenwerd II | Vertikalbrunnen mit Pumpwerk | GWL | bestehend |
| 5 | Dietikon / Unterengstringen | Wassertransportleitung vom PW Schanzen zum PW an der Stadtgrenze zu Schlieren | WVL | bestehend |
| 6 | Schlieren | Wassertransportleitung zur kantonalen Transportleitung | WVL | geplant |
| 7 | Geroldswil, Oetwil a.d.L., Weiningen | Wassertransportleitungen zu den Reservoirs der Gruppe, Grunderschliessungsleitungen mit Abgabeschacht | GOW | bestehend |
| 8 | Dietikon, Urdorf, Uitikon | Wassertransportleitungen vom PW Schönenwerd zum Reservoir und Stufenpumpwerk der Gruppe und weiter an die Grenze zu Birmensdorf; Verbindung zum Netz der Stadt Zürich (Reservoir Waldegg) | GWL | bestehend |
| 9 | Aesch | Verbindungsleitung nach Arni mit Bezugsschacht | GWA | bestehend |
| 10 | Dietikon | Horizontalbrunnen Langacker und Vertikalbrunnen Russacker mit Pumpwerk samt Transportleitung vom PW bis Objekt Nr. 5 | -- | bestehend |
| 11 | Uitikon | Wassertransportleitung von Uitikon mit Abgabeschächten und Abgabeleitung nach Birmensdorf | GALM | bestehend |
| 12 | Schlieren / Unterengstringen | Vertikalbrunnen Betschenrohr samt Abgabeleitung nach Unterengstringen, von reg. Bedeutung, allenfalls Ersatzbeschaffung bei Limmataufweitung nötig | -- | bestehend |
| 13 | Oberengstringen | Vertikalbrunnen Oberwerd 1 und Horizontalbrunnen Oberwerd 2 mit Pumpwerk | Ge-meinde | bestehend |

| Nr. | Gemeinde, Ort | Anlage / Vorhaben | Gruppe | Realisierungsstand |
|-----|---------------|---|--------|--------------------|
| 14 | Oetwil | Brauchwasserleitung mit Flusswasserfassung und Stufenpumpwerk zur Versorgung des Landwirtschaftsgebietes im Furttal; Schutzobjekte (Limmatufer, Bick) nicht tangieren | Privat | Geplant |

Bemerkungen:

*Nr. 6: Das PW Zelgli ist als regionale Anlage ausgewiesen. Nr. 10: Diese Anlage ist neu im reg. Richtplan.
Nr. 12 könnte ev. einmal aufgegeben werden. Abklärungen dazu laufen.*

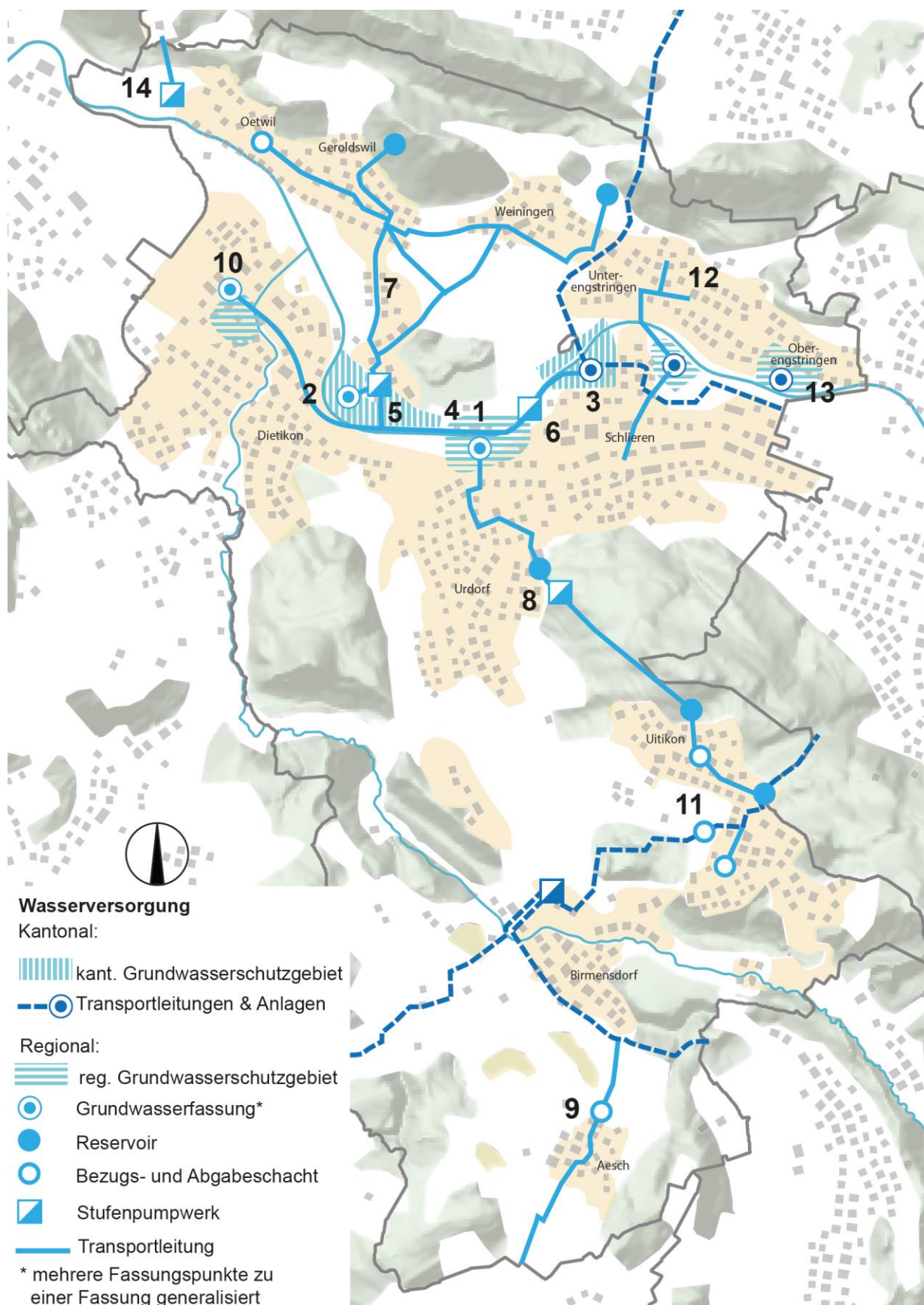


Abb. 5.1: Wichtige bestehende und geplante Anlagen der Wasserversorgung

5.2.3 Massnahmen

a) Region

Die Region unterstützt die Gruppenwasserversorgungen bei der Ausrichtung ihrer Anlagen auf die künftige Siedlungsentwicklung und liefert die entsprechenden Daten.

b) Gemeinden

Die Gemeinden stellen die Wasserversorgung auf ihrem Gebiet sicher, schliessen sich allfällig zu weiteren Gruppenwasserversorgungen zusammen und sorgen für mindestens zwei unabhängige Einspeisungen. Sie erarbeiten ein generelles Wasserversorgungsprojekt GWP und halten dieses aktuell. Zudem erarbeiten sie ein Konzept für die Trinkwasserversorgung in Notlagen. Zum Schutz der Trinkwasserfassungen scheiden sie die entsprechenden Grundwasserschutzzonen aus.

Sie gewährleisten einen sachgerechten Unterhalt und eine zweckmässige Erneuerung ihrer Anlagen.

5.3 Materialgewinnung

5.3.1 Ziele

Mit der vermehrten Verwendung von Recyclingbaustoffen soll der sparsame Verbrauch von nicht erneuerbaren Rohstoffen gefördert werden.

Zur regionalen Versorgung kann der Richtplan ergänzend zu den kantonalen Festlegungen weitere kleinere Materialgewinnungsgebiete von max. 5 Hektaren oder max. 1 Mio. m³ Abbauvolumen festlegen.

Bei kantonalen Materialgewinnungsgebieten, die nicht in kantonale Massnahmen zur Erreichung des angestrebten Bahnanteils eingebunden sind, macht der regionale Richtplan bei Bedarf Vorgaben bezüglich Bahnanteil und Etappierung des Abbaus.

5.3.2 Karteneinträge

Für eine Ausscheidung von Materialgewinnungsgebieten von regionaler Bedeutung stehen keine geeigneten Standorte zur Verfügung. Hingegen ist für das nachfolgende kantonale Materialgewinnungsgebiet eine Vorgabe zu machen:

| Nr. | Gemeinde, Ort | Fläche | Abbauvolumen | Vorgaben / Bedingungen |
|-----|----------------------------------|--------|-------------------------|--|
| 1 | Weiningen, Erbsacher / Grüeniker | 11 ha | 0.6 Mio. m ³ | Transport von mind. 50% des Abbaus via Transportband resp. Bahn Beschränkung des jährlichen Abbaus auf 60'000 m ³ (= 4'800 LW-Fahrten) |

5.3.3 Massnahmen

a) Region

Die Region nimmt zu den notwendigen Gestaltungsplänen für die Materialgewinnung Stellung und bringt die regionalen Interessen ein.

b) Gemeinden

Die Gemeinden machen im Rahmen von baurechtlichen Entscheiden bei Baustellen mit grossem Kies- und Aushubverkehr Vorgaben bezüglich Transportrouten. Dabei ist der Minimierung

der Transportdistanzen und der Schonung von Wohngebieten besondere Beachtung zu schenken.

Sie fördern bei ihren kommunalen Bauvorhaben die Verwendung von Recyclingbaustoffen.

5.4 Energie

Die Städte Dietikon und Schlieren sowie die Gemeinde Weiningen verfügen über eine kommunale Energieplanung. Zudem weisen die beiden Städte auch das Energiestadt-Label auf und stehen für eine nachhaltige kommunale Energiepolitik ein.

Das Limmattal weist grosse Abwärmequellen auf. Mangels regionaler Energieplanung ist der regionale Gesamtwärmebedarf für die Gebäude und Prozesse nicht bekannt. Bekannt sind lediglich die Wärmepotentiale dieser grösseren Abwärmequellen.

| Nr. | Gemeinde | | Anlage | Energiepotential (MWh), 2009 | | Koordinations- |
|-----|----------|-------------|------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|---|
| | | | | Genutzt | Ungenutzt | hinweis |
| 1 | K | Dietikon | Kehrichtverbrennungsanlage, LIMECO | 24'000 (Wärme) 25'000 (Strom) | 186'000 (Wärme) 65'000 (Strom) | Potential deckt Wärmebedarf von ca. 30'000 Haushalten |
| 2 | R | Dietikon | Abwasserreinigungsanlage | 3'200 (Wärme) | 33'800 (Wärme) | Potential von Nr. ist höherwertig |
| 3 | R | Birmensdorf | Abwasserreinigungsanlage | 0 | 10'100 | -- |
| 4 | R | Weiningen | Recycling Anlage Richi | - - | 8 MW Leistung | Richi nutzt Abwärme für Betriebsgebäude und Gewächshäuser |
| 5* | K | Zürich | ARA Werdhölzli | 26'000 | 230'000 | Schlieren nutzt die genutzte Abwärme |
| 6 | K | Dietikon | Flusskraftwerk | 18'000 (Strom) | | |

* Die Anlage steht ausserhalb der Region, liefert aber Abwärme in die Region

K = im kantonalen Richtplan festgelegt, R = im regionalen Richtplan festgelegt

Potentiale gemäss kant. Energieplanungsbericht 2013 und Tätigkeitsbericht 2008 des Zürcher Abfallverwertungs-Verbundes

5.4.1 Ziele

Die gemäss kantonalem Richtplan angestrebte zuverlässige, Umwelt und Ressourcen schonende Energieversorgung wird wie folgt detailliert und konkretisiert:

- Die orts- und leitungsgebundenen Energieträger sind zu fördern und untereinander zu optimieren. Konkurrierende leitungsgebundene Energieträger sind nach Möglichkeit zu vermeiden.
- Eine Vergrösserung des Angebots an umweltfreundlichen resp. erneuerbaren Energien ist zu fördern und anzustreben.
- Es ist eine Versorgung mit elektrischer Energie sowie leitungsgebundenen Energieträgern sicherzustellen, welche eine hohe Verfügbarkeit aufweist.

Nachdem einige Gemeinden im Limmattal bereits eine kommunale Energieplanung mit Prioritätsgebieten für leitungsgebundene Energieträger erarbeitet haben, steht in Absprache mit der kantonalen Fachstelle die Erarbeitung eines regionalen Energiekonzeptes nicht im Vordergrund.

Für die einzelnen Energiearten gelten folgende Detailziele:

Elektrizität

- Die Stromerzeugung aus lokalen, erneuerbaren Quellen wie Wärme-Kraft Koppelungsanlagen und Solarstromanlagen ist zu fördern.

Wärme

- Energieverbunde wie z. Bsp. in Schlieren / Zürich sind zu fördern. Damit lassen sich Energiequellen und Energieverbraucher intelligent vernetzen und Angebot und Nachfrage werden optimal aufeinander abgestimmt, was eine hohe Energieeffizienz ergibt.
- Die hochwertige Abwärme aus der Kehrrechtverbrennungsanlage Dietikon ist maximal zu nutzen. Dies kann einen Ausbau des Fernwärmenetzes bedeuten.
- Die niederwertige Abwärme aus der Abwasserreinigungsanlage Dietikon ist soweit sinnvoll zu nutzen. Eine Nutzung der Abwärme aus der Abwasserreinigungsanlage Birmensdorf ist nicht vorgesehen, da die Anlage relativ weit vom Siedlungsgebiet entfernt liegt.

Erdgas

- Die Erdgasversorgung bildet die Ergänzung der Wärmeversorgung mit örtlich gebundenen Energieträgern.
- Der Schwerpunkt der Erdgasversorgung soll ausserhalb der Versorgungsgebiete von örtlich gebundenen Energieträgern liegen. Ausserhalb der Eignungsgebiete für rohrlungsgebundene Energieträger gemäss Energieplanungsbericht 2010 des Regierungsrates ist auf eine Erdgasversorgung zu verzichten.

5.4.2 Karteneinträge

Folgende Präzisierungen einer kantonalen Festlegung werden vorgenommen:

| Nr. | Gemeinde | Anlage | Trägerschaft | Präzisierung der kant. Festlegung |
|-----|----------|----------------|--------------|-----------------------------------|
| 1 | Dietikon | Flusskraftwerk | EKZ | Erneuerung der Konzession läuft |

Leitungsgebundene Wärmeversorgung des Siedlungsgebietes

Ausser in den beidseitigen Hanglagen im Limmattal und den locker überbauten Gebieten im Süden der Region weist das Siedlungsgebiet eine relativ hohe Wärmebedarfsdichte auf. Diese Gebiete werden als Prioritätsgebiet für rohrlungsbezogene Energieträger festgelegt.

Die weitere Differenzierung dieses Prioritätsgebietes in die Prioritätsgebiete „Energieverbund“, „Fernwärme“ und „Gas“ ist Aufgabe der kommunalen Energieplanungen. Die bereits bestehenden Energieplanungen lassen dabei den Schluss zu, dass die LIMECO grosse Anstrengungen unternimmt, ihr Fernwärmenetz in Koordination mit dem Limmattalbahn-Projekt auszubauen.

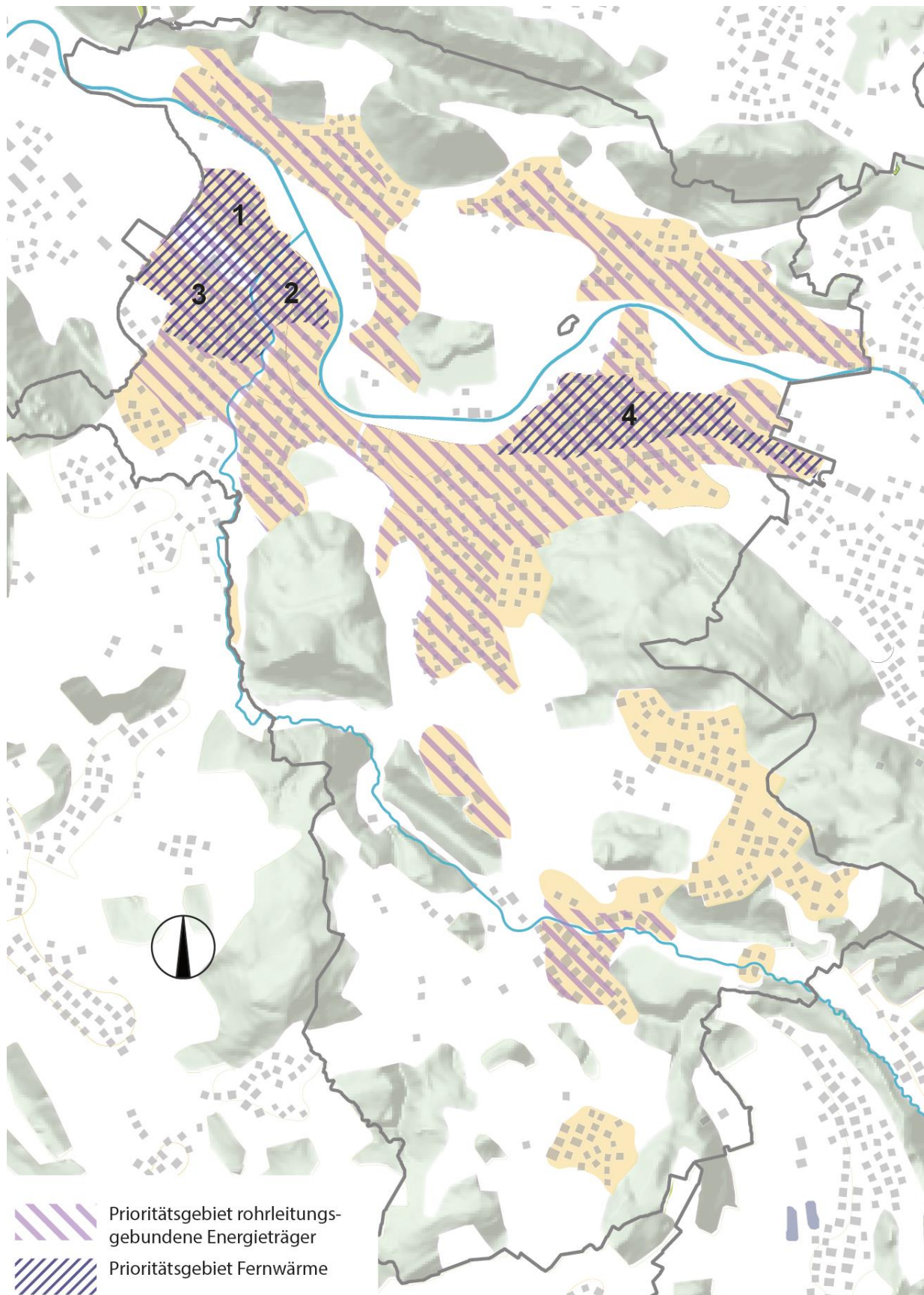


Abb. 5.2: Prioritätsgebiete rohrleitungsgebundene Energieträger und Fernwärme

Prioritätsgebiet für die Versorgung mit Fernwärme

Das Prioritätsgebiet für rohrleitungsgebundene Energieträger wird mit einem Prioritätsgebiet für die Versorgung mit Fernwärme wie folgt differenziert:

| Nr. | Gemeinde | Gebiet | Status | Energieträger |
|-----|-----------|---|----------------------------------|---|
| 1 | Dietikon | Silbern, Lerzen, Stierenmatt, , | Bestehend, Anschlussgrad ca. 30% | Fernwärme aus dem Kehricht-heizkraftwerk gemäss komm. Energieplan 2014 |
| 2 | Dietikon | Limmatfeld | Bestehend | Kalte Fernwärme aus der ARA |
| 3 | Dietikon | Niderfeld, Gjuch, Fondli, Au, Vorstadtstrasse | Geplant | Fernwärme aus dem Kehricht-heizkraftwerk |
| 4 | Schlieren | Mülligen – Rietbach | Teilweise bestehend | Energieverbund mit Fernwärme aus der ARA Werdhölzli gemäss komm. Energieplan 2012 (In Revision) |

Erdgas

In den regionalen Richtplänen sind die Ergänzungen des Erdgastransportleitungsnetzes (Mitteldruckleitungen ≤ 5 bar) festzulegen. In Absprache mit Energie 360° AG (früher Erdgas Zürich AG) werden folgende zusätzlichen Leitungen in der Karte festgesetzt:

| Nr. | Gemeinde | Strecke | Status | Koordinationshinweis |
|-----|--|-----------------------|-----------|--|
| 1 | Urdorf | Allmend – Feldstrasse | bestehend | Ersetzt die geplante kantonale Leitung in der Birmensdorferstrasse |
| 2 | Schlieren, Unterengstringen, Weiningen | Rohr - Fahrweid | geplant | Verstärkt das Mitteldrucknetz, Versorgt das für den Autobahnausbau (Gubrist) benötigte geplante Belagswerk |

Bemerkung:

Beide Leitungen geniessen eigentlich kantonale Bedeutung und sind bei einer nächsten Revision des kantonalen Richtplanes dort aufzunehmen.

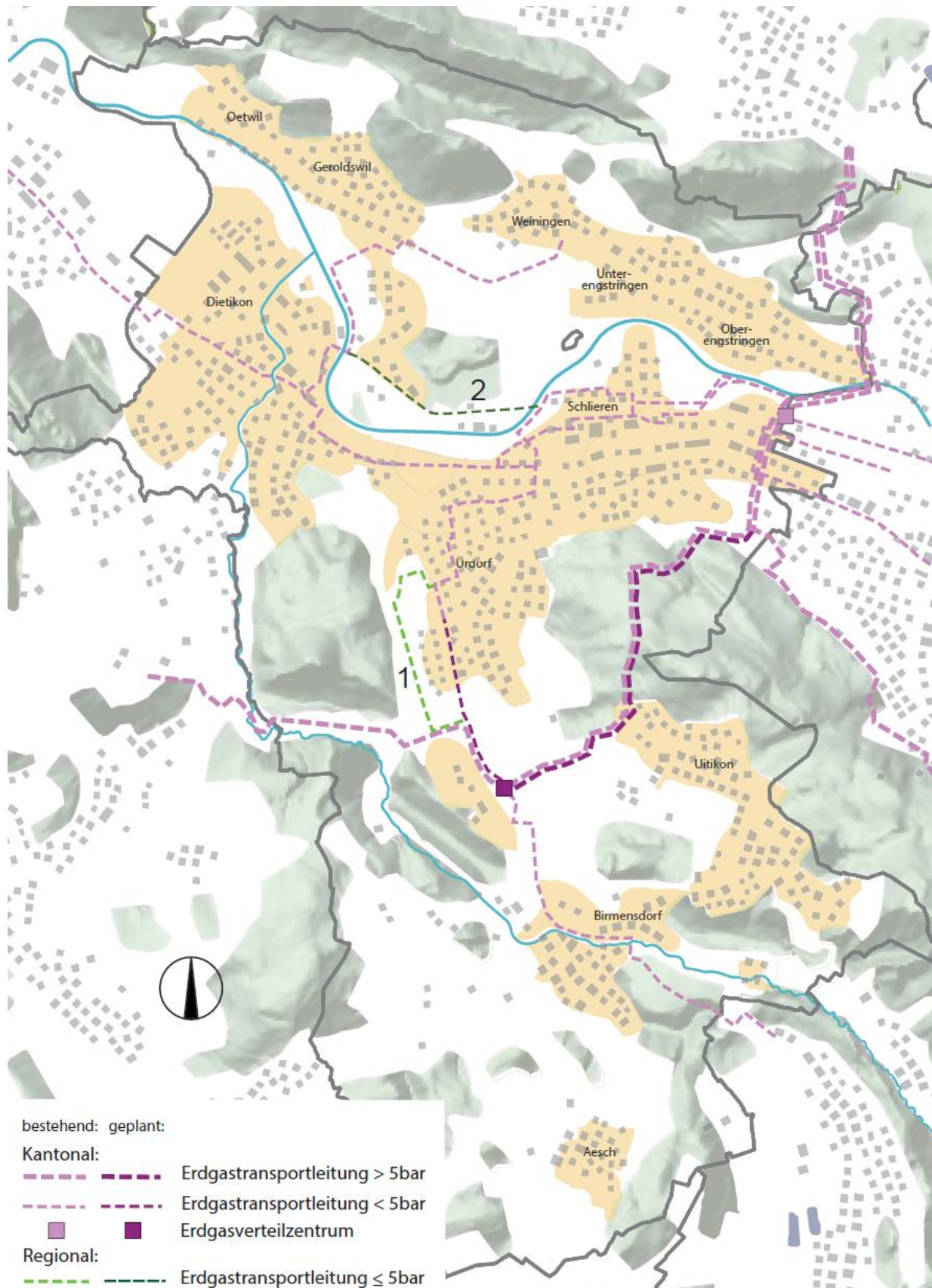


Abb. 5.3: Kantonale und regionale Hoch- und Mitteldruck Erdgasleitungen

Elektrizität

In der Region Limmattal erfolgen die Planung und der Betrieb der Stromversorgung durch die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ). Die EKZ betreiben Anlagen zur Erzeugung, Transformierung und Verteilung von elektrischer Energie. Den überwiegenden Teil des abzugebenden Stromes erzeugen die EKZ jedoch nicht selber, sondern beziehen diesen von anderen Anbietern.

Die Darstellung aller 16 kV-Leitungen (Mittelspannungsleitungen) sprengt den Rahmen der Darstellungsmöglichkeiten im regionalen Richtplan. Zudem kann die Netzkonfiguration aufgrund von Änderungen in der Struktur der Strombezüger in relativ kurzer Zeit ändern. Auch sind diese Mittelspannungsleitungen in der Regel im Siedlungsgebiet verkabelt.

Aus all diesen Gründen wird im Einvernehmen mit den EKZ auf die Festlegung von weiteren Leitungen im regionalen Richtplan verzichtet.

Kleinwasserkraftwerke

Das Limmattal verfügt an der Reppisch mitten im Siedlungsgebiet über 2 potentielle Standorte. Eine einschlägige Studie ordnet diesen Standorten auch aufgrund des relativ geringen Energiepotentials die geringste Priorität zu und zudem liegen diese Standorte in einem Gebiet, dessen Flusssufer gemäss Ziff. 3.5.2 aufzuwerten sind. Auf die richtplanerische Sicherung dieser Standorte wird verzichtet.

5.4.3 Massnahmen

a) Region

Die Region unterstützt die Gemeinden bei kommunalen Energieplanungen und begleitet diese auf Wunsch. Sie zeigt aus überkommunaler Sicht allfällige Schnittstellenprobleme zu benachbarten Gemeinden auf und setzt sich dafür ein, dass die ungenutzten Energiepotentiale der Kehrichtverbrennungsanlage Dietikon (LIMECO) sowie der ARA Dietikon optimal genutzt werden.

Sie setzt sich bei überkommunalen Planungen eines Energieträgers für die Abstimmung der Versorgungsgebiete der verschiedenen leitungsgebundenen Energieträger ein.

b) Gemeinden

Die Gemeinden nehmen bei Bedarf eine kommunale Energieplanung vor und fördern den verantwortungsvollen Umgang mit Energie. Im Rahmen ihrer Planungen und im Baubewilligungsverfahren tragen sie den Prioritätsgebieten Rechnung.

5.5 Kommunikation

5.5.1 Ziele

Kommunikationssysteme umfassen Anlagen im Fernmeldebereich und andere leitungs- und nicht leitungsgebundene Daten- und Nachrichtenübermittlungssysteme wie Funk, Radio, Fernsehen. Angestrebt wird eine flächendeckende Grundversorgung mit solchen Systemen.

Die im kantonalen Richtplan genannten Ziele sind für die Standortwahl von Kommunikationsanlagen wegweisend. Dabei ist die konkrete Standortwahl bei Mobilfunkanlagen vorzugsweise im standardisierten Dialogverfahren zwischen Standortgemeinden und Mobilfunkbetreibern zu optimieren.

5.5.2 Karteneinträge

Die Richtplankarte enthält keine Festlegungen, da die anlagenbezogene Interessenabwägung im Rahmen des Bewilligungsverfahrens der Mobilfunkanlagen erfolgt.

5.5.3 Massnahmen

a) Region

Keine Massnahmen

b) Gemeinden

Die Gemeinden berücksichtigen die im kantonalen Richtplan genannten Ziele bei der Erteilung von Baubewilligungen und halten sich bei der Beurteilung der Belastungen durch nicht ionisierende Strahlung an die Verordnung über den Schutz vor nicht ionisierender Strahlung (NISV).

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

5.6.1 Ziele

Der Gewässerschutz mit seinen Massnahmen in der Siedlungsentwässerung und der Abwasserreinigung ist auf einem hohen Stand. Trotzdem gilt es, die Siedlungsentwässerung weiter zu optimieren. Dabei ist nicht verschmutztes Abwasser versickern zu lassen oder, wenn die örtlichen Verhältnisse dies nicht zulassen, in ein Oberflächengewässer einzuleiten.

Die Abwasserreinigungsanlagen sind laufend entsprechend dem Stand der Technik anzupassen. Insbesondere gilt es, die Einträge von Mikroverunreinigungen (Rückstände von Bioziden, Medikamenten, Kosmetika und Reinigungsmittel) aus dem behandelten Abwasser weiter zu verringern.

Die Siedlungsentwässerung ist regional im Rahmen und nach Massgabe der Generellen Entwässerungspläne der Abwasserverbände (V-GEP) baulich und betrieblich so zu optimieren, dass die aus Mischabwasserentlastungen und Regenabwassereinleitungen in die Gewässer gelangenden Schmutzstofffrachten minimiert werden.

5.6.2 Organisation der Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

Die Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung ist wie folgt organisiert:

a) Einzugsgebiet ARA Dietikon (Interkommunale Anstalt Limeco)

Angeschlossene Gemeinden: Dietikon, Geroldswil, Oberengstringen, Oetwil a.d.L., Schlieren, Unterengstringen, Urdorf mit Anschluss Industriegebiet Ristet der Gemeinde Birmensdorf, Weiningen

Abwasserreinigungsanlage: Dietikon

Überregionaler Zusammenschluss: mit der Gemeinde Bergdietikon, Aargau

b) Einzugsgebiet ARA Birmensdorf (Zweckverband)

Angeschlossene Gemeinden: Aesch, Birmensdorf, Uitikon, Tunnelfahrbahnabwasser A4

Abwasserreinigungsanlage: Birmensdorf

Überregionaler Zusammenschluss: mit Gemeinden der Planungsgruppe Knonauer Amt (Bonstetten, Wettswil, Stallikon, Aeugst a. A. (Ortsteil Aeugstertal))

5.6.3 Karteneinträge

Im Richtplan werden die Abwasserreinigungsanlagen, die wichtigsten gemeindeübergreifenden Hauptsammelkanäle, die wichtigsten Regenbecken und die grösseren Strassenabwasserbehandlungsanlagen dargestellt.

Die Karteneinträge dienen der langfristigen Flächensicherung als auch der Abstimmung der einzelnen Vorhaben untereinander.

| Nr. | Gemeinde | Objekt / Vorhaben | Trägerschaft | Realisierungsstand |
|-----|--|--|--------------|---|
| 1 | Dietikon | Abwasserreinigungsanlage (ARA), | Limeco | Bestehend; Elimination Mikroverunreinigungen geplant; V-GEP 2006; Berücksichtigung Moorschutz bei Ausbau |
| 2 | Oberengstringen, Unterengstringen, Schlieren, Dietikon | Hauptsammelkanal von Oberengstringen bis ARA Dietikon | Limeco | Bestehend, Ausbau |
| 3 | Schlieren | Hauptanschluss Schlieren mit Regenbecken Wiesenstrasse | Gemeinde | Bestehend |
| 4 | Urdorf, Dietikon | Hauptanschluss Urdorf mit Regenbecken Schönenwerd | Gemeinden | Bestehend |
| 5 | Birmensdorf, Urdorf, Dietikon | Hauptsammelkanal Ristet (Birmensdorf) – Urdorf – Dietikon | Gemeinden | Bestehend |
| 6 | Weiningen, Geroldswil, Dietikon | Hauptsammelkanal Weiningen bis ARA Dietikon inkl. Pumpwerk Dornau | Limeco | Bestehend, Neudisposition in der Fahrweid geplant |
| 7 | Oetwil, Geroldswil | Hauptsammelkanal Oetwil bis Fahrweid inkl. Pumpwerk Lenggenbach | Limeco | Bestehend Ausbau Pumpwerk Lenggenbach geplant |
| 8 | Dietikon | Hauptsammelkanal Anschluss Bergdietikon bis Dietikon mit Regenbecken Austrasse | Gemeinden | Bestehend |
| 9 | Birmensdorf | Abwasserreinigungsanlage (ARA) | Zweckverband | Bestehend, Ausbau 2014-2018, Elimination Mikroverunreinigungen später vorgesehen, V-GEP 2006 in Überarbeitung |
| 10 | Birmensdorf | Hauptsammelkanal Anschluss Bonstetten/Wettswil – Birmensdorf – ARA Birmensdorf | Gemeinden | Bestehend |
| 11 | Aesch, Birmensdorf | Hauptsammelkanal Aesch - Birmensdorf | Gemeinden | Bestehend |
| 12 | Birmensdorf | Hauptsammelkanal Anschluss Stallikon - Birmensdorf | Gemeinden | Bestehend |
| 13 | Uitikon, Birmensdorf | Hauptsammelkanal Uitikon Ost – Birmensdorf | Gemeinden | Bestehend |
| 14 | Uitikon, Birmensdorf | Hauptsammelkanal Uitikon West – Birmensdorf | Gemeinden | Bestehend |
| 15 | Birmensdorf | Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) A4 (früher A20) | ASTRA | Bestehend |

| Nr. | Gemeinde | Objekt / Vorhaben | Trägerschaft | Realisierungsstand |
|-----|-----------------|---|--------------|--|
| 16 | Birmensdorf | Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) A4 (früher) | ASTRA | Bestehend |
| 17 | Dietikon | Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) A1 | ASTRA | Geplant, Detailstandort noch nicht definitiv |
| 18 | Oberengstringen | Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) A1 | ASTRA | Geplant |



Abb. 5.4: Anlagen der Zweckverbände sowie Strassenabwasserbehandlungsanlagen

5.6.4 Massnahmen

Für die Einzugsgebiete ARA Dietikon und ARA Birmensdorf aktualisieren die Trägerschafts-/Verbandsgemeinden die Generellen Entwässerungspläne (V-GEP), setzen diese gemäss den jeweiligen Massnahmen- und Terminplänen um und passen sie bei Bedarf dem Stand der Technik, der Gesetzgebung und der Siedlungsentwicklung an.

a) Region

Die Region stellt den Zweckverbänden Planungsgrundlagen über die Entwicklung der Region zur Verfügung.

b) Gemeinden

Die Gemeinden stellen die Siedlungsentwässerung auf ihrem Gebiet sicher. Sie stimmen ihre Generellen Entwässerungspläne (GEP) auf die übergeordneten Verbands-GEP ab und aktualisieren sie nach dem Stand der Technik, der Gesetzgebung und der Siedlungsentwicklung und setzen die GEP nach Massgabe der Massnahmen- und Terminpläne fristgerecht um.

Sie betreiben, unterhalten und erneuern die öffentlichen Abwasseranlagen und stellen deren Finanzierung durch Abgaben und Gebühren nach dem Verursacherprinzip langfristig sicher. Durch Bewilligungen, Kontrolle und nötigenfalls Sanierungsaufforderungen sorgen sie dafür, dass auch die privaten Abwasseranlagen vorschriftsgemäss betrieben, unterhalten und erneuert werden.

5.7 Abfall

5.7.1 Ziele

Zweckverbände, Gemeinden und Private stellen eine leistungsfähige und umweltgerechte Infrastruktur für das Sammeln und Verwerten von Abfällen zur Verfügung. Durch das getrennte Sammeln und Aufbereiten von Abfällen werden im Recycling Wertstoffe gewonnen, die der Wiederverwertung zugeführt werden.

Im Übrigen wird auf die Ziele im kantonalen Richtplan verwiesen.

5.7.2 Karteneinträge

Gemäss dem im Jahre 2009 teilrevidierten kantonalen Richtplan sind alle Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs- und Betriebsabfällen – dazu gehören auch Bauabfallanlagen – innerhalb des Siedlungsgebietes zu realisieren. Aus diesem Grund können solche Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets wie z. Bsp. der Betrieb Richi AG seit 2009 nicht mehr in regionalen Richtplänen festgelegt werden und innerhalb des Siedlungsgebiets ist keine Standortsicherung notwendig.

Es werden keine Festlegungen vorgenommen.

5.7.3 Massnahmen

a) Region

Die Region stellt den Zweckverbänden Planungsgrundlagen über die Entwicklung der Region zur Verfügung.

b) Gemeinden

Die Gemeinden stellen die Kehrrichtabfuhr sicher, betreiben ein feinmaschiges Netz zur getrennten Sammlung von Abfällen und fördern die Wiederverwertung der organischen Siedlungsabfälle.

5.8 Grundlagen

- Massnahmenplan Wasser Einzugsgebiet Limmat und Reppisch, AWEL, 2005
- Energiequelle zum Heizen und Kühlen, Christoph Deiss in gwa 6/2007
- Kläranlagenverband Birmensdorf, Verbands-GEP, SWR AG 2006; in Überarbeitung
- Kläranlagenverband Limmat (Interkommunale Anstalt LIMECO), Verbands-GEP, SWR AG 2006
- Energieplanungsbericht 2010, Bericht des Regierungsrates über die Energieplanung Kanton Zürich, November 2010
- Massnahmenplan zur Abfall- und Ressourcenwirtschaft, AWEL, Januar 2011
- Kommunaler Energieplan Stadt Schlieren, Erläuterungsbericht, PLANAR AG für Raumplanung, 23. Jan 2012
- Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung der thermischen Verwertung von Abfällen, Baudirektion, Ergebnisbericht 2. Juli 2012
- LIMECO, Homepage, Einzugsgebiet Fernwärme, Dez. 2012
- Kanton Zürich, Richtplan, Beschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014
- Elimination von Mikroverunreinigungen auf Abwasseranlagen, AWEL, Vorabzug Juni 2014

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

6.1 Gesamtstrategie

6.1.1 Ziele

Die Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen und Anlagen ist eine Grundlage für die Funktionsfähigkeit der Region. Publikumsintensive öffentliche Bauten und Anlagen sind gemäss Strategie des kantonalen Richtplanes in der Stadtlandschaft oder der urbanen Wohnlandschaft gemäss kantonalem Raumordnungskonzept anzusiedeln. Dies bedeutet, dass sie primär in den Zentrumsgebieten zu konzentrieren sind.

Zudem gilt es, mit einer geschickten Wahl der Standorte von öffentlichen Bauten und Anlagen Impulse für die Raumentwicklung zu setzen und Vorhaben mit grossem Koordinationsbedarf zu koordinieren. Ein solcher Koordinationsbedarf ist zum Beispiel gegeben, wenn ein solches Gebiet ein besonderes städtebauliches Potential aufweist oder Synergien zu nutzen sind. Mit entsprechenden Gebietsplanungen, welche die im kantonalen Richtplan genannten fachübergreifenden Aspekte umfassen, sollen die räumlichen Aspekte in solchen Fällen koordiniert und abgestimmt werden. Solche Gebietsplanungen ändern nichts an der entsprechenden Zuständigkeit zu einzelnen Teilaspekten der Planung.

6.1.2 Karteneinträge

Öffentliche Bauten und Anlagen werden einerseits mit einer Signatur und andererseits mit einer Gebietsausscheidung im Siedlungsplan gesichert. Eine Gebietsausscheidung erfolgt, wenn eine strategische Flächensicherung nötig ist oder wenn die Bauten und Anlagen mit ihrer Fläche eine erhebliche Ausstrahlung auf die angrenzende Siedlungs- und Freiraumstruktur haben.

In allen übrigen Fällen werden öffentliche Bauten und Anlagen nur mit einer Signatur bezeichnet. Dabei werden nur solche Bauten, Anlagen und Einrichtungen aufgeführt, bei denen eines der nachfolgenden Kriterien gegeben ist:

- Es ist ein Vorhaben pendent. Ein Vorhaben kann ein Neubau, eine Erweiterung, eine Standortverlegung oder –aufhebung oder eine Umnutzung bedeuten
- Die Baute oder Anlage hat erhebliche Auswirkung auf die räumliche Ordnung
- Es sind Arbeitsplätze in grösserem Umfang vorhanden
- Die Baute oder Anlage ist politisch umstritten

Alle anderen öffentlichen Bauten, Einrichtungen und Anlagen werden im Richtplan nicht ausgewiesen.

Mit der Festlegung einer entsprechenden Signatur zeigt die Region ihr Interesse an der entsprechenden Baute oder Anlage. Zudem bildet der Eintrag die Rechtsgrundlage für allfällige Gestaltungspläne oder für diese Anlagen geeignete Zonen wie z. Bsp. Erholungszonen, was vor allem ausserhalb des Siedlungsgebietes von grosser Bedeutung ist.

Eine Gebietsausscheidung im Siedlungsplan für öffentliche Bauten und Anlagen verpflichtet den nachfolgenden Planungsträger zur Festsetzung einer Zone öffentlicher Bauten und Anlagen oder allfällig einer Freihalte- oder Erholungszone

Eine Festlegung eines Standortes für eine Gebietsplanung ist nicht notwendig, da am einzig in Frage kommenden Ort in Urdorf Nord mit der Mittelschule und der Siedlungsentwicklung aufgrund der Limmattalbahn die entsprechenden Planungen bereits laufen und die Gemeinde dazu keine unterstützende Festlegung braucht.

Folgende Präzisierungen einer kantonalen Festlegung werden vorgenommen:

| | Gemeinde, Anlage | Trägerschaft | Funktion | Präzisierung der kant. Festlegung | Realisierungshorizont |
|---|---|---------------|----------|---|-------------------------|
| 1 | Kantonsschule Limmattal | Kanton Zürich | B | Ausbau von 700 auf 1250 Schülern; koordiniert mit einer baulichen Verdichtung; Einbezug von Mischnutzungen prüfen | Kurz- bis mittelfristig |
| 2 | Dietikon Berufsbildungszentrum | Kanton Zürich | B | keine | |
| 3 | Birmensdorf Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) | Bund | B | keine | |
| 4 | Schlieren Spital Limmattal | Zweckverband | G | Neubau mit Erweiterung | kurzfristig |
| 5 | Birmensdorf Polizeiliche Schiess- und Ausbildungsanlage Reppischtal | Kanton Zürich | W | Spez. Neubauten mit Synergien zur heutigen Anlage zulässig | |
| 6 | Dietikon. Bezirksgebäude | Kanton Zürich | W | Bezirksgebäude und Bezirksgericht mit Untersuchungsgefängnis, | bestehend |
| 7 | Dietikon Jugend- und Staatsanwaltschaft Limmat/Albis | Kanton Zürich | W | keine | |
| 8 | Uitikon Massnahmenzentrum Uitikon | Kanton Zürich | W | keine | |

Funktion: B = Bildung; G = Gesundheit; K = Kultur; W = Weitere öffentliche Dienstleistungen



Abb. 6.1: Öffentlichen Bauten und Anlagen von kantonaler und regionaler Bedeutung

6.1.3 Massnahmen

a) Region

Die Region unterstützt Gemeinden und Zweckverbände bei Bedarf bei der Standortevaluation und der Koordination von Bauten und Anlagen, welche regionale Bedeutung geniessen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden legen in ihrer Nutzungsplanung die erforderlichen Flächen fest. Dabei stimmen sie ihre Standortentscheide mit der kantonalen und regionalen Richtplanung sowie mit den Planungen der Zweckverbände ab. Bei Standortentscheiden im Konsultationsbereich von Störfallanlagen ziehen sie die Fachstelle Störfallvorsorge bei. Dies gilt auch, falls Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen zugelassen werden sollen.

6.2 Bildung und Forschung

6.2.1 Ziele

Ein hervorragendes Bildungsangebot vom Kindergarten über die Schulen bis zum regionseigenen Mittelschul- und Berufsschulangebot gehört zusammen mit den innovativen Spin off Firmen der ETH und Universität Zürich im Bereich der Live Science Wissenschaft (Bio Techno Park) zu den Erfolgspositionen der Region. Weitere spezielle Schulen wie heilpädagogische Schulen usw. ergänzen das umfassende Bildungsangebot.

Diese Position soll nicht nur gehalten, sondern bezüglich dem Bio Techno Park sogar noch zu einem grösseren Cluster ausgebaut werden.

6.2.2 Karteneinträge

Siehe Kapitel 6.1.2.

6.2.3 Massnahmen

a) Region

Die regionale Standortförderung schafft zusammen mit den lokalen Wirtschaftsförderungen günstige Rahmenbedingungen für den Ausbau der Live Science Wissenschaften. Die Region setzt sich überdies dafür ein, dass die Mittelschule auch künftig eine Ausbildung mit allen Maturitätsprofilen anbieten kann.

b) Gemeinden

Keine Massnahmen

6.3 Gesundheit

6.3.1 Ziele

Ein regionseigenes Spital sichert eine umfassende Grundversorgung und eine hochqualifizierte Notfallversorgung. Kommunale Pflegeversorgungen (Alters- und Pflegeheime) gewährleisten in Ergänzung mit weiteren Institutionen wie Spitex und dgl. eine Betreuung und Pflege von Menschen in vorgerücktem Alter. Ein privates Aerztenetzwerk von Allgemein- und Spezialärzten ergänzt das staatliche Angebot an Leistungen in der Gesundheit.

6.3.2 Karteneinträge

Siehe Kapitel 6.1.2.

6.3.3 Massnahmen

a) Region

Der Spitalzweckverband setzt sich für eine umfassende Grundversorgung und hochqualifizierte Notfallversorgung durch das Limmattalspital ein und baut dieses Spital rechtzeitig aus.

b) Gemeinden

Die Gemeinden stellen die nötigen Bauten und Institutionen zur Pflegeversorgung zur Verfügung und schliessen sich bei Bedarf zu einem Verbund zusammen. Sie können bei Bedarf mit planerischen Mitteln private Initiativen unterstützen, sofern diese öffentliche Aufgaben in diesem Bereich wahrnehmen.

6.4 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen

Es gibt keine Vorhaben in diesem Bereich, die eine erhebliche räumliche Auswirkung haben oder sonst wie zu koordinieren wären.

6.5 Weitere öffentliche Dienstleistungen

6.5.1 Ziele

Gebäude der öffentlichen Verwaltung von regionaler Bedeutung sowie weitere (halböffentliche) Dienstleistungen sind, soweit sie sehr arbeitsplatzintensiv sind oder z. Bsp. bezüglich Erschliessung zu koordinieren sind, in den Richtplan aufzunehmen.

6.5.2 Karteneinträge

Folgende Festlegung wird vorgenommen:

| Nr. | Objekt | Funktion | Vorhaben | Bemerkungen |
|-----|---|--|----------|-------------|
| 9 | Werkhof Dietikon | Kantonaler Werkhof Strassen-Unterhaltsregion I | -- | Bestehend |
| 10 | Feuerwehrstützpunkt / Werkhof / Polizei | Überkommunaler Feuerwehrstützpunkt, Lokal für geplanten Polizeiverbund | Neubau | Geplant |

6.5.3 Massnahmen

a) Region

Die Region setzt die Objekte, welche die Zielsetzungen erfüllen im Richtplan fest und bezeichnet die Voraussetzungen für eine allfällige Umnutzung solcher Gebäude und Anlagen.

b) Gemeinden

Keine Massnahmen

6.6 Grundlagen

- Gesamtstrategie Schulraumstruktur, Medienkonferenz der Bildungsdirektion vom 24. April 2013
- Kanton Zürich, Richtplan, Beschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014, vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigt.
- Kantonaler Chemie-Risikokataster (Gis-Browser, www.gis.zh.ch)