

Kanton Zürich

Regionaler Richtplan Limmattal

Erläuterungsbericht

zu den Einwendungen aus der öffentlichen Auflage
vom 10. April bis 9. Juni 2015

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

Karte reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (JA100032)

Inhaltsverzeichnis

A.	Einleitung.....	4
1	Stossrichtung der Gesamtüberarbeitung	4
2	Ablauf des Planungsverfahrens	4
3	Aufbau und Verbindlichkeit	5
B.	Erläuterungen zur Vorlage	7
1	Regionales Raumordnungskonzept.....	7
1.1	Gesamtstrategie	7
2	Siedlung.....	8
2.1	Gesamtstrategie	8
2.2	Zentrumsgebiet.....	8
2.4	Gebiet mit Nutzungsvorgaben	8
2.5	Anzustrebende bauliche Dichte	11
2.6	Eignungsgebiete für Hochhäuser.....	12
2.7	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	12
3	Landschaft.....	12
3.1	Gesamtstrategie	12
3.2	Wald	13
3.3	Gewässer	13
3.4	Landwirtschaftsgebiet.....	13
3.5	Erholung	13
3.6	Naturschutz	14
3.8	Landschaftsfördergebiet	14
3.10	Freihaltegebiet.....	15
3.11	Ökologische Vernetzungskorridore	15
3.12	Gefahren	15
4	Verkehr	17
4.1	Gesamtverkehrsstrategie.....	17
4.2	Strassenverkehr	19
4.3	Öffentlicher Personenverkehr	20
4.4	Fuss- und Wanderwege.....	25
4.5	Radwege	25

4.7	Parkierung	26
4.8	Güterverkehr.....	26
5	Versorgung, Entsorgung.....	26
5.2	Wasserversorgung.....	26
5.3	Materialgewinnung.....	26
5.4	Energie	26
5.6	Siedlungsentwässerung.....	27
5.7	Abfall	27
6	Öffentliche Bauten und Anlagen	28
7	Vorprüfung	28
8	Anhörung.....	28
C.	Einwendungen.....	29
1	Regionales Raumordnungskonzept.....	29
2	Siedlung.....	29
3	Landschaft.....	29
4	Verkehr	30
5	Versorgung, Entsorgung.....	30
6	Öffentliche Bauten	31
D.	Verabschiedung Delegiertenversammlung.....	31

Abbildungen

<i>Abb. 3.1 Perimeter des Waffenplatzes Birmensdorf</i>	<i>14</i>
<i>Abb. 3.2 Ausschnitt aus der Naturgefahrenkarte</i>	<i>15</i>
<i>Abb. 3.3 Konsultationsbereiche Störfallvorsorge</i>	<i>16</i>
<i>Abb. 4.1 Perimeter des Agglomerationsprogrammes 2. Generation Limmattal.....</i>	<i>17</i>
<i>Abb. 4.2 Verkehrsmengen des Agglomerationsprogrammes 2. Generation Limmattal</i>	<i>17</i>
<i>Abb. 4.3: Ziel- und Quellverkehr sowie gesamthafter Binnenverkehr.....</i>	<i>18</i>
<i>Abb. 4.4: Binnenverkehr</i>	<i>19</i>
<i>Abb. 4.5 Verträglichkeit Strassenraum, Studie Amt für Verkehr, 2013.....</i>	<i>20</i>
<i>Abb. 4.6: Netz der von Buslinien befahrenen Strassen.....</i>	<i>22</i>
<i>Abb. 4.7 Güteklasse öffentliche Verkehrserschliessung 2013 samt möglichen Verbesserungen</i>	<i>24</i>

A. Einleitung

1 Stossrichtung der Gesamtüberarbeitung

Der regionale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument der Regionen, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Sachbereiche zu gewährleisten. § 30 des Planungs- und Baugesetzes PBG regelt den Umfang und die Bestandteile des regionalen Richtplanes.

Der gültige regionale Richtplan stammt aus dem Jahr 1997 (RRB Nr. 2659/1997). Eine grössere Teilrevision erfolgte für den Teilbereich Verkehr im Jahr 2009 (RRB Nr. 738/2010) und eine Kleinstrevision bei den regionalen Parkieranlagen setzte der Regierungsrat im Jahr 2014 fest (RRB Nr. 265/2014).

Die Baudirektion des Kantons Zürich beauftragte die Regionen mit Schreiben vom 3. Mai 2010, die Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplanes an die Hand zu nehmen und den Richtplan an die neuen Verhältnisse und Aufgaben und insbesondere an den zwischenzeitlich festgesetzten kantonalen Richtplan (Beschluss Kantonsrat vom 24. März 2014) anzupassen.

Massgebend waren die Vorgaben und Aufträge des neu festgesetzten kantonalen Richtplanes sowie des erstmals erstellten regionalen Raumordnungskonzeptes Regio-ROK, welches im Sinne eines Leitbildes resp. konzeptionellen Überbaus das kantonale Raumordnungskonzept präzisiert, interpretiert und verfeinert.

Gemäss den Vorgaben der Baudirektion ist der regionale Richtplan analog zum kantonalen Richtplan zu strukturieren. Die Baudirektion gab dazu die Darstellung der Karten und die Struktur des Richtplantextes vor.

Die Steuerung der Entwicklung vor dem Hintergrund der erwarteten Bevölkerungszunahme und der Zunahme der Wirtschaftsleistung im dynamischen Raum des Limmattales unter Beachtung des geforderten Prinzips der Siedlungsentwicklung nach innen standen im Hauptfokus. Zudem galt es, trotz der geschilderten dynamischen Entwicklung die Lebens- und Umweltqualität sicher zu stellen. Der Richtplan wurde dabei nicht von Grund auf neu konzipiert, sondern Bewährtes wurde beibehalten und allenfalls den neuen Verhältnissen angepasst.

2 Ablauf des Planungsverfahrens

Am Anfang des Prozesses stand die Erarbeitung des regionalen Raumordnungskonzeptes im Zeitraum vom Herbst 2010 bis Herbst 2011. Gestützt auf eine umfangreiche Zusammenstellung bereits bestehender und relevanter Planungen und von Thesen zu einer Trendentwicklung wurden in einem ersten Workshop mit den Gemeinden Input für ein Zukunftsbild eingeholt, Herausforderungen bezeichnet und „Knackpunkte“ herausgeschält. Im zweiten Workshop wurde ein erster Entwurf des Regio-ROK's besprochen und insbesondere bestimmt, wie mit den Herausforderungen und „Knackpunkten“ umzugehen sei. Die Delegiertenversammlung verabschiedete das Regio-ROK am 1. Nov. 2011 (vgl. www.zpl.ch).

Der Vorstand erarbeitete vom Frühjahr 2012 bis Sommer 2013 in verschiedenen Etappen einen Vorentwurf des überarbeiteten Richtplanes und diskutierte diesen Entwurf mit den Gemeinden anlässlich von intensiven Gemeindeggesprächen im Herbst 2013. In der Folge die Vorlage bereinigt und im Februar 2014 der Baudirektion zur Vorprüfung eingereicht.

Der Vorprüfungsbericht vom 17. Juni 2014 attestierte dem eingereichten Entwurf bereits eine gute Qualität, forderte aber trotzdem, einige Aspekte zu präzisieren und zu ergänzen und die

Planung zu einer zweiten Vorprüfung einzureichen. Diese zweite Vorprüfung soll nach der öffentlichen Auflage der Planung erfolgen.

In der Folge wurden die bemängelten Aspekte in die Vorlage eingearbeitet und die Planung wurde im Herbst 2014 zur Anhörung gemäss § 7 PBG den benachbarten Planungsgruppen inkl. Baden Regio und dem Kanton Aargau sowie den Gemeinden zugestellt. Auch in dieser Phase gingen wieder zahlreiche Begehren und Einwendungen ein, welche der Vorstand im Januar 2015 beurteilte und mehrheitlich in den Richtplan aufnahm.

Im Bericht zur zweiten Vorprüfung vom 18. März 2016 wurden von diversen kantonalen Stellen wiederum die verschiedensten Vorbehalte eingebracht und in einer weiteren Überarbeitung der Vorlagen konnten die meisten dieser Vorbehalte wiederum bereinigt werden. Die nicht bereinigten Vorbehalte wurden an einer Sitzung mit Vertretern des Amtes für Raumentwicklung und des Amtes für Verkehr besprochen und für die meisten der nicht bereinigten Vorbehalte konnte an diesem Gespräch eine Einigung gefunden werden.

3 Aufbau und Verbindlichkeit

Stellenwert

Der Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region, mit welcher die längerfristige räumliche Entwicklung koordiniert und gesteuert werden soll (§ 30 Planungs- und Baugesetz Kanton Zürich, PBG). Er schafft die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen (§18 PBG). Er stellt die Abstimmung der einzelnen Teilaspekte einer räumlichen Nutzung auf eine erwünschte räumliche Entwicklung sicher und setzt Prioritäten.

Die Delegiertenversammlung der ZPL verabschiedet den regionalen Richtplan und stellt beim Regierungsrat Antrag auf Festsetzung des Planes. Letzterer setzt den Richtplan fest.

Zeithorizont

Der regionale Richtplan weist einen Planungshorizont von 20 bis 25 Jahre auf (§ 21 PBG).

Struktur

Der regionale Richtplan besteht aus einem Richtplantext und drei Karten sowie einem Erläuterungsbericht, welcher nach der öffentlichen Auflage auch zu den eingegangenen Einwendungen Stellung nimmt.

Nachdem die Karten so aufgebaut sind, dass sie vom festsetzenden Kanton beliebig über die Regionsgrenzen hinaus zusammengesetzt werden können, zeigen die Richtplankarten „nur“ die Festlegungen im Regionsgebiet.

Richtplanrelevanz

Die Abwägung, ob ein Vorhaben im regionalen Richtplan festgesetzt wird, orientiert sich an den Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt sowie am Bedarf nach einer Abstimmung mit anderen Vorhaben. Ein Vorhaben wird aufgenommen, wenn es

- **Räumlich** überkommunale Auswirkungen insbesondere bezüglich Bodennutzung, Verkehr oder Umwelt hat oder
- **Organisatorisch** Schnittstellen zu anderen raumwirksamen Tätigkeiten aufweist und mehrere Akteure involviert sind oder
- **Politisch** das Vorhaben umstritten ist und die Auswirkungen des Vorhabens nicht sicher eingeschätzt werden können

Verbindlichkeit

Der regionale Richtplan ist weder parzellenscharf noch grundeigentümergebunden. Er bindet jedoch die Behörden aller Stufen. Dabei hat der regionale Richtplan die Festlegungen des kantonalen Richtplanes zu übernehmen. Die Gemeinden wiederum haben die Vorgaben des kantonalen und des regionalen Richtplanes zu beachten, wobei Abweichungen nur zulässig sind, wenn sie untergeordneter Natur und zudem sachlich gerechtfertigt sind (§ 16 PBG). Die Festlegungen des Richtplanes erlauben jedoch naturgemäss einen mehr oder weniger grossen Handlungsspielraum, welcher im Einzelfall zu ermitteln ist.

Die Umsetzung des Richtplanes resp. die Konkretisierung für den Grundeigentümer erfolgen mit den dafür vorgesehenen Instrumenten und auch die Finanzierung erfordert separate Beschlüsse entsprechend den gesetzlichen Zuständigkeiten.

B. Erläuterungen zur Vorlage

1 Regionales Raumordnungskonzept

Das regionale Raumordnungskonzept Regio-ROK detailliert das kantonale Raumordnungskonzept ROK. Es gibt den Orientierungsrahmen für die raumwirksamen Tätigkeiten vor und wurde in einem kooperativen Planungsprozess im Jahr 2011 von der Delegiertenversammlung verabschiedet. Das Regio-ROK ist innerhalb des Gebietes der Regionalplanung Zürich und Umgebung auf die umgebenden Regionen abgestimmt.

1.1 Gesamtstrategie

Bevölkerungsentwicklung

Die im Rahmen des Regio-ROK erarbeitete Prognose ist überholt. Mit dem Prognoselauf 2014 hat das statistische Amt des Kantons Zürich die Prognose für Einwohner kräftig erhöht und auch die Städte und Gemeinden haben teilweise festgestellt, dass die damaligen Werte erhöht werden müssen. Zudem verlangt der kantonale Richtplan, dass 80% des Wachstums in der Stadtlandschaft resp. der urbanen Wohnlandschaft gemäss kantonalem ROK stattfinden müsse. Ausser den südlichen drei Gemeinden Aesch, Birmensdorf und Uitikon befinden sich alle übrigen Gemeinden in diesen beiden Wachstumsräumen. Deshalb werden die Zahlen der quantitativen Bevölkerungsentwicklung gemäss Regio-ROK angepasst.

	2014	2030 gemäss Regio ROK	2030 Prognose Kt. ZH*	2030 Festlegung reg. RP	Bemerkungen
Aesch	1'182	1'500	1'284	2'000	grosse QP Gebiete gemäss Gemeinde
Birmensdorf	6'167	6'500	6'698	6'600	Anpassung Zahl Regio ROK
Dietikon	26'178	29'000	31'717	31'000	Anpassung Zahl RegioROK: Stadtlandschaft!
Geroldswil	4'822	5'100	5'237	5'200	Einzonungsreserven!
Oberengstringen	6'539	6'400	7'102	7'000	Anpassung Zahl Regio ROK
Oetwil a. d. L.	2'310	2'700	2'509	2'700	Einzonungsreserven!
Schlieren	17'873	20'000	21'655	21'500	Anpassung Zahl RegioROK: Stadtlandschaft!
Uitikon	3'960	4'500	4'301	5'000	grosse QP Gebiete gemäss Gemeinde
Unterengstringen	3'568	3'500	3'875	3'700	Anpassung Zahl Regio ROK
Urdorf	9'611	9'800	11'645	10'500	gemäss Gemeindeentwicklungskonzept
Weiningen	4'407	4'400	4'787	4'800	Anpassung Zahl Regio ROK
TOTAL ZPL	86'617	93'400	100'810	100'000	
Kontrolle:			100'810	100'000	
Wachstum 2012 bis 2030 total:			14'193		
* Verteilung des Wachstums gemäss kantonalem Richtplan:					
80 % davon, zu verteilen auf Dietikon, Schlieren			11354.4		
20 % davon, zu verteilen auf restliche Gemeinde			2838.6		
nach zivilrechtlichem Wohnsitzbegriff (d.h. Personen mit Hauptwohnsitz; exkl. ausländische Personen mit Aufenthaltsbewilligung < 12 Monate, exkl. Personen aus Asylbereich)					

Entwicklung der Beschäftigten

Für die Abschätzung der künftigen Beschäftigten sind keine neueren Zahlen verfügbar, weshalb die Prognose gemäss Regio ROK nicht verändert wurden.

Die Statistik der Beschäftigten beruht seit 2011 auf der Methode STATENT, wonach neu auch Mikrounternehmen erfasst werden, weshalb sich die Zahl der Beschäftigten nur bedingt ver-

gleichen lässt mit Angaben aus früheren Jahren, welche noch auf der Betriebszählung beruhten.

2 Siedlung

Der Richtplan macht im Vergleich zum Richtplan von 1997 präzisere und auch zusätzliche Festlegungen zur Siedlungsentwicklung. Die sehr detaillierten Erläuterungen zum Arbeitsplatzgebiet erfolgen aufgrund von Vorbehalten in der kantonalen Vorprüfung der Planung.

2.1 Gesamtstrategie

Die Gesamtstrategie orientiert sich an dem im Regio-ROK skizzierten Zukunftsbild. Es werden detaillierte Ziele abgesteckt und es wird eine Strategie der Siedlungsentwicklung dargelegt. Danach soll sich vor allem das Gebiet auf der linken Limmattseite stark verändern. Dieses Gebiet wird mit der Limmattalbahn und der S-Bahn bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

2.2 Zentrumsgebiet

Die Funktion und Ausprägung des Zentrumsgebietes in Dietikon ist prägnanter und klarer wie bisher beschrieben worden. Das Zentrumsgebiet in Schlieren ist neu und wurde in analoger Weise wie in Dietikon strukturiert.

Die Nutzungsvorgaben sind an die zwischenzeitlich erarbeiteten Gestaltungspläne angepasst worden. So wurde das Mischgebiet im Limmattfeld und im Niderfeld in Dietikon vergrössert und in Schlieren erfolgte eine Verlagerung des Mischgebietes. Südlich des Bahntrassees wurde das Mischgebiet verringert und nördlich des Bahntrasses vergrössert.

Im gesamten Zentrumsgebiet ist eine hohe bauliche Dichte zu erreichen.

Der Richtplan legt im Zentrumsgebiet an zwei Orten in Dietikon Gebiete mit verkehrsintensiven Betrieben fest. Ausserhalb der Zentrumsgebiete werden keine Gebiete mit verkehrsintensiven Einrichtungen festgelegt.

2.4 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

Der Richtplan positioniert die Arbeitsplatzgebiete viel klarer wie bisher und legt insbesondere auch fest, wo Gewerbe und Produktion ihren Platz haben sollen und wo Dienstleistungen nur untergeordnet oder gar keinen Platz haben.

Arbeitsplatzgebiete und Zulässigkeit von Handels- und Dienstleistungsbetrieben

In der Vergangenheit sind grössere Arbeitsplatzgebiete in Dietikon und Schlieren für Wohnzwecke umstrukturiert worden. Es gilt, für die angestrebte Entwicklung der Beschäftigten genügend Flächen bereitzustellen und dabei zu beachten, dass auch ein Entwicklungsspielraum für Gewerbeflächen gesichert wird.

Die hauptsächlichen Veränderungen:

Dietikon, Niderfeld:	Verkleinerung zu Gunsten Mischgebiet
Dietikon, Silber, Lerzen:	Verkleinerung zu Gunsten Mischgebiet
Schlieren, Rohr:	Verkleinerung zu Gunsten Siedlungsgebiet
Schlieren, Rüti:	Verkleinerung zu Gunsten Mischgebiet
Urdorf: Luberzen:	Neuaufteilung von Arbeitsplatzgebiet und Mischgebiet

a) Flächen der Arbeitsplatzgebiete gemäss revidiertem Richtplan

Ort	Gebiet	Fläche, ha	Ort	Gebiet	Fläche, ha
Dietikon	Niderfeld	12.9	Schlieren	Waggonfabrik	32.9
Dietikon	SLS	53.9	Schlieren	Rohr	24.1
Dietikon	EKZ	4.3	Unterengstringen	Hard	12.8
Dietikon	Reppischhof	12.9	Urdorf	Luberzen	16.9
Schlieren	Gaswerk	21.0	Urdorf/ Birmensdorf	Beraermoos	31.7
<i>Übertrag</i>		<i>105.0</i>			
TOTAL					223.4

Ort	Gebiet	Veränderung Flächen, ha			
		<i>Mischgebiet</i>	<i>Arbeitsplatz- gebiet</i>	<i>Siedlungs- gebiet</i>	<i>Gebiet OEBA</i>
Dietikon	Niderfeld	11.0	-11.0	0	
Dietikon	SLS	10.0	-10.0	0	
Urdorf	Luberzen*	-2.3	0.2	-4.0	0.8
Schlieren	Rohr		-4.5	4.5	
Schlieren	Rüti	10.0	-10.0		
Schlieren	Ifang	7.0		- 7.0	
TOTAL		35.7	-35.3	-6.5	0.8

Die Verringerung des Arbeitsplatzgebietes ist im Wesentlichen bedingt durch eine entsprechende Vergrößerung des Mischgebietes.

Unüberbaute Arbeitsplatzzonen

Regionsstatistik, Stand 2012:	Arbeitszonen ohne Dienstleistungen:	2.2 ha
	Mit Dienstleistungen	48.8 ha

Annahmen:

Abzug Verkehrsfläche: 10%,	Ausbaugrad: 85%
Geschosshöhe Industriegebiet: 4 m	Geschosshöhe Mischgebiet und Siedlungsgebiet: 3 m
Dichte im Industriegebiet: 8 m ³ /m ²	Dichte im Mischgebiet: 4 m ³ /m ²
Dichte im Siedlungsgebiet: 2 m ³ /m ²	
Min. Gewerbeanteil siehe Gebiet	
Spez. Flächenbedarf:	Industriegebiet: 100 m ² /Arbeitsplatz bei Gewerbe
	75 m ² /Arbeitsplatz bei Dienstleistungen
	Mischgebiet: 50 m ² /Arbeitsplatz
	Einwohner: 50 m ² /E

Nr.	Fläche Brutto	Fläche- Netto	Gebiets- typ	Kubatur	Gewerbe- anteil	Geschoss- fläche	Arbeits- plätze	Bemerkungen
	ha	ha		m3	%	m2	A	
1	2.2	2.0	I	136'000	100	34'000	340	Ohne Dienstleistungen
2	48.8	43.9	I	2'978'400	100	744'600	9'928	Mit Dienstleistungen
TOTAL							10'268	

Überbaute Arbeitsplatzzonen und Mischzonen

In den überbauten Arbeitszonen sowie in den Mischzonen sind grössere Kapazitäten vorhanden. Eine genaue Abschätzung dieser Kapazitäten wird hier aufgrund des grossen Aufwandes nicht vorgenommen, doch dürften diese Kapazitäten mindestens nochmals so gross wie in den unüberbauten Arbeitsplatzzonen sein.

Schätzung Gesamtkapazität für Beschäftigte

Aufgrund der obigen Angaben wird geschätzt, dass die Gesamtkapazität des Richtplans 1997 etwa 25'000 Beschäftigte beträgt.

d) Veränderung der Kapazitäten zum Richtplan 1997

Annahmen: Es gelten mit nachstehender Ausnahme dieselben Annahmen wie unter lit c):

	Fläche Brutto ha	Fläche Netto ha	Gebiets- typ	Kubatur m3	Gewerbe- anteil %	Geschoss- fläche m2	Arbeits- plätze A	Ein- wohner E	Bemerkungen
Dietikon	-11	-10.1	I	686'800	100	171'700	-2'289		Arbeitsplatzgebiet
Niderfeld	11	10.1	M	343'400	25	114'500	573	1'718	Mischgebiet
	Differenz						-1'716	1'718	
Dietikon	-10	-9.0	I	612'000	100	153'000	-2'040		Arbeitsplatzgebiet
SLS	10	9.0	M	306'000	25	102'000	510	1'530	Mischgebiet
	Differenz						-1'530	1'530	
Urdorf	-2.3	-2.1	M	71'400	25	5'950	-120	357	Mischgebiet
	-4.0	-3.6	S	30'600	0	10'200	0	-204	
Luberzen	0.2	0.2	I	13'600	100	3'400	34		Industriegebiet
	Differenz						-86	153	
Schlieren	-4.5	-4.0	I	272'000	100	68'000	-907		Industriegebiet
Rohr	4.5	4.0	S	68'000	0	22'700	0	454	Siedlungsgebiet
	Differenz						-907	454	
Schlieren	-10.0	-9.0	I	612'000	100	153'000	-2'040		Arbeitsplatzgebiet
Rüti	10.0	9.0	M	306'000	25	102'000	510	1'530	Mischgebiet
	Differenz						-1'530	1'530	
Schlieren	-7.0	-6.3	S	107'100	5	35'700	-36	-678	Siedlungsgebiet
lfang	7.0	6.3	M	214'200	25	71'400	357	1'071	Mischgebiet
	Differenz						321	393	
TOTAL							-5'448	5'778	
Gerundet:							-5'400	5'800	

- Die Kapazität für Arbeitsplätze verkleinert sich um etwa 5'400 Arbeitsplätze, was die theoretischen Kapazitäten in den Arbeitsplatzgebieten um etwa 20 % schmälert.
- Dafür vergrössert sich die Kapazität für die Einwohner um etwa 5'800 Einwohner, was gemäss Regio ROK im Sinne der Entwicklung des Limmattales ist.

e) Nutzungsvorgaben

Bezüglich der Flächensicherung für Gewerbe und Industrie sind die Nutzungsvorgaben entscheidend.

Hier greift der Entwurf des regionalen Richtplanes in folgenden Gebieten neu ein und lässt lediglich in untergeordnetem Mass oder keine Dienstleistungen mehr zu:

Nr.	Gebiet	Untergebiet	Funktion	Koordinationshinweis / Handlungsbedarf
A1	Birmensdorf	Ristet	Gewerbe, Produktion, untergeordnet auch Dienstleistungen	Dienstleistungen sollen nur im Nahbereich der öffentlichen Erschliessung zugelassen werden.
A3	Dietikon	Giessen	Gewerbe, Produktion,	Dienstleistungen sollen nur im Einzugs-

Nr.	Gebiet	Untergebiet	Funktion	Koordinationshinweis / Handlungsbedarf
			untergeordnet auch Dienstleistungen	bereich der S-Bahn zugelassen werden
A4	Schlieren	Gaswerk	Gewerbe, Produktion, Logistik, Kreative Cluster Nutzungen, untergeordnet auch Dienstleistungen	Abstimmung und Koordination des Siedlungsrandes mit dem Erholungsgebiet / Vernetzungskorridor Limmatraum. Abstimmung mit dem ISOS-Objekt Gaswerk Schlieren
A6	Schlieren	Meuchwis	Gewerbe, Produktion, untergeordnet auch Dienstleistungen	Abstimmung und Koordination des Siedlungsrandes mit dem Erholungsgebiet / Vernetzungskorridor Limmatraum.
A7	Unterengstringen	Hardwald / Giessen	Gewerbe, Produktion	- -
A8	Urdorf	Luberzen	Gewerbe, Produktion, Dienstleistung	
A9	Urdorf	Bergermoos	Dienstleistungen auch Dienstleistungen	Dienstleistungen sollen nur im Nahbereich der öffentlichen Erschliessung zugelassen werden. Keine Fachmärkte und dgl. ansiedeln.

f) Diskussion der Ergebnisse

Die Veränderungen im Entwurf des regionalen Richtplanes führen zwar zu einer Verringerung der Kapazität in den Arbeitsplatzgebieten von etwa 20 %, doch bleibt die Kapazität immer noch deutlich grösser wie die Beschäftigtenzunahme gemäss Beschäftigtenprognose 2030.

In den Mischgebieten entstehen neue Flächen für Arbeitsplätze, die wohl primär für Dienstleistungen gebraucht werden.

Die gemäss lit e) neu festgelegten Nutzungsvorgaben werden sich zu Gunsten von gewerblichen und industriellen Arbeitsplätzen auswirken und die entsprechenden Bau- und Zonenordnungen werden in diesem Sinne zu revidieren sein.

2.5 Anzustrebende bauliche Dichte

Die bisherigen Festlegungen zur anzustrebenden baulichen Dichte sind überarbeitet und an die verbesserte Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr angepasst worden.

a) Hohe bauliche Dichte

Mit der Festlegung von Gebieten mit hoher baulicher Dichte wird sichergestellt, dass sich die Siedlungsstruktur am richtigen Ort verändern kann und auch soll. Die bauliche Dichte wird dabei in Form einer Ausnützungsziffer resp. einer Baumassenziffer ausgedrückt und die „Umrechnung“ von der einen Ziffer in die andere Ziffer erfolgt mit einer Umrechnungshilfe, welche das Amt für Raumentwicklung zur Verfügung stellt. Die bisherigen Gebiete mit hoher baulicher Dichte sind mit einem Band längs der Limmattalbahn ergänzt worden.

Die festgelegten Werte sind als Mindestwert anzustreben. Dies bedeutet, dass in besonderen Fällen in angemessener Weise davon abgewichen werden darf. Besondere Fälle sind einerseits Schutzzonen wie Kernzonen, Quartiererhaltungszonen oder besondere ortsbauliche Situationen. Andererseits kann auch der Nachweis im Rahmen einer Gesamtplanung, wonach die regionalen Entwicklungsziele auch mit Unterschreitung der minimalen baulichen Dichte erreicht werden können, als besonderer Fall beurteilt werden. Besonders zu achten ist in solchen Gebieten auf eine hohe städtebauliche Qualität und eine gute Freiraumversorgung.

b) Niedere bauliche Dichte

Die bisherigen Festlegungen sind bezüglich der Formulierungen nachgeführt worden. Gebietsmässig ist das Holzmattquartier in Dietikon als Gebiet mit niederer Dichte weggefallen.

a) Nicht speziell bezeichnetes Gebiet

Im nicht speziell bezeichneten Gebiet wird eine mittlere bauliche Dichte angestrebt. Es sind 2 bis 5-geschossige Bauzonen mit entsprechender baulicher Dichte auszuscheiden.

2.6 Eignungsgebiete für Hochhäuser

Die neu festgelegten Eignungsgebiete für Hochhäuser zeigen, wo Hochhäuser aus einer regionalen Sicht zweckmässig sind. Das Eignungsgebiet stützt sich einerseits ab auf die bestehende Bebauung mit Hochhäusern und andererseits auf die neuen Hochhauskonzepte in den Städten Dietikon und Schlieren.

Solche Hochhäuser sollen insbesondere im Gebiet mit hoher baulicher Dichte die Siedlung im Sinne von „landmarks“ akzentuieren. Hochhäuser sollen 80 m nicht übersteigen, was der Höhe des Limmat-Tower entspricht. Ganze Gruppen von Hochhäusern sind nicht anzustreben. Ausserhalb dieser regionalen Eignungsgebiete sind Hochhäuser dann zulässig, wenn die Gemeinden im Rahmen einer Sondernutzungsplanung deren Eignung nachweisen.

Das Amt für Raumentwicklung will den Gemeinden künftig einen Leitfaden zur Beurteilung von Hochhausprojekten zur Verfügung stellen.

2.7 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

Der kantonale Richtplan verlangt in Ziff. 2.5.2 von der ZPL, die bestehenden Stand- und Durchgangsplätze in den regionalen Richtplan aufzunehmen.

Bezüglich des bestehenden Standplatzes in Dietikon kommt der regionale Platz dieser Forderung nach, weist aber auf den Konflikt mit dem Moorschutz hin.

Der bestehende Durchgangsplatz in Schlieren wird bereits im September 2017 mit dem Bau der ersten Etappe der Limmattalbahn weggefallen. Es macht deshalb keinen Sinn, diesen Standort noch festzusetzen und die Region ist unter den Massnahmen aufgefordert, einen neuen Standort zu suchen und eine Standortevaluation für alternative Plätze vorzunehmen. Auf eine erste Initiative hin konnten leider bei den Gemeinden der Region keine geeigneten Vorschläge für solch alternative Plätze evaluiert werden. Die Aufgabe bleibt für die ZPL pending.

3 Landschaft

3.1 Gesamtstrategie

Die Gesamtstrategie will die Identität des Limmattaales stärken und bekennt sich klar zur multifunktionalen Nutzung der Landschaft. Es werden Schwerpunkte gesetzt und an einzelnen Orten werden sich überlagernde Nutzungen priorisiert.

Im eigentlichen Limmatraum wird das kantonsübergreifende Freiraumkonzept „Agglomerationspark Limmattal“ im Sinne einer Detailstrategie aufgenommen und damit richtplanerisch verankert.

3.2 Wald

Dieses neue Kapitel will vor allem die Rolle und Funktion von Region und Gemeinden bei der Weiterentwicklung und Bewirtschaftung des Waldes klären. Die Region will bei der Erarbeitung von Waldentwicklungsplänen eingebunden werden und die Gemeinden werden zur Bewirtschaftung und Pflege gemäss diesen Plänen verpflichtet.

3.3 Gewässer

Der Richtplan legt in diesem neuen Kapitel fest, welche kommunalen Gewässer revitalisiert werden sollen. Die Auswahl und der Umfang dieser Gewässerrevitalisierungen erfolgten in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden. Nicht alles, was aus Sicht der Gewässeraufwertung wünschbar gewesen wäre, wurde aus Rücksicht auf die Gemeinden aufgenommen.

Mit den festgelegten, zu revitalisierenden Gewässern wird die Zielvorgabe des AWEL von 1.7 km deutlich erfüllt.

Zudem will der Kanton an zwei Orten in Schlieren die Limmat prioritär revitalisieren. Diese Revitalisierungen sind im kantonalen Richtplan festgelegt.

Die Kosten für die Revitalisierungen der kommunalen Gewässer werden von Bund und Kanton mitfinanziert.

3.4 Landwirtschaftsgebiet

Das Kapitel zur Landwirtschaft ist neu, denn Rolle und Funktion der Landwirtschaft wurden seit Beginn der Überarbeitung des regionalen Richtplanes heftig und kontrovers diskutiert. Mit Vertretern der Bauern wurde ein intensiver Dialog gepflegt. Die vorliegende Fassung des Richtplanes versucht den Anliegen der Landwirtschaft gerecht zu werden, ohne aber Funktion und Rolle der Region gemäss regionalem Raumordnungskonzept ausser Acht zu lassen. Anzumerken ist, dass gemäss einem Votum eines Bauernvertreters an der Delegiertenversammlung für die Bauern der Status der „mittleren Unzufriedenheit“ erreicht werden konnte, was der Vorstand als positives Signal verdankte.

3.5 Erholung

Mit der Gesamtüberarbeitung des Richtplanes wird ein neuer Typ von besonderem Erholungsgebiet festgesetzt: Typ E, Hundeschulen und dgl. Dies wurde nötig, weil die Tierschutzgesetzgebung nun vorschreibt, dass Hundehaltende eine Ausbildung zu besuchen haben.

Hundeschulen befinden sich mit ihren Übungsplätzen oft ausserhalb des Siedlungsgebietes und deren Infrastruktur ist oft unvollständig und auch baurechtlich nicht bewilligt. Hundeschulen gelten nicht als standortgebunden, sodass Infrastrukturen wie Parkplätze, Einzäunungen, Theorielokal, Beleuchtung usw. nur dann bewilligt werden können, wenn mit einem Richtplaneintrag die nötigen Standortvoraussetzungen geschaffen werden. Zudem können Sondernutzungsplanungen als konkrete Grundlagen für eine Bewilligung notwendig werden.

Die Region legt vier Standorte für Hundeschulen fest, wobei diese Standorte teilweise heute schon mit Hundeschulen betrieben werden. Diese Standortwahl erfolgte aufgrund einer regionalen Gesamtschau und der Bedarf an Hundeausbildungsplätzen resp. die Anzahl der festgelegten Standorte berücksichtigte den Umstand, dass das Einzugsgebiet einzelner Plätze über die Region hinausgeht.

Für die Standortbeurteilung galten folgende Kriterien:

- Bedürfnisnachweis im regionalen Einzugsgebiet
- Der Schonung von Landschaft und Natur ist besonderes Gewicht beizumessen
- Siedlungsnaher Lage und/oder unempfindliche Standorte und Böden
- Bestehende, rechtmässige Infrastruktur
- Synergie mit bestehenden Anlagen, landschaftliche Einordnung des Standortes
- Erschliessung und Parkierung

Mit der neuen Festlegung der Aufwertung von See- und Flussufern wird dokumentiert, wo Erholungsinteressen bestehen resp. wo solche Ufer für die Erholung aufgewertet werden sollen. Solche Aufwertungen sind mit den Gewässerschutzinteressen abzuwägen.

3.6 Naturschutz

Das Kapitel wurde nachgeführt. Bei den überkommunalen Naturschutzobjekten mussten einzelne bisherige Obstgärten gestrichen werden, weil sie nicht mehr vorhanden sind.

3.8 Landschaftsfördergebiet

Das bisherige Kapitel wurde nachgeführt und das Gebiet Nr. 2 Buechhoger / Schlatt auf die offene Landschaft in Schlieren ausgedehnt.

Das bisherige Objekt Nr. 1 Reppischtal-Stierliberg- Hafnerberg-Berner sowie weitere Festlegungen wie Wander- und Radwege, Vernetzungskorridore, Parkierungsanlagen usw. tangieren das Gebiet des kantonalen Waffenplatzes Reppischtal. Der Sachplan Waffen- und Schiessplätze von 1998 hält im Inventarblatt 01.13 die wichtigsten Fakten und auch die geltenden Verträge fest.

Diese geltenden Verträge gehen den Festlegungen des regionalen Richtplanes vor, sodass sich letztere danach auszurichten haben.

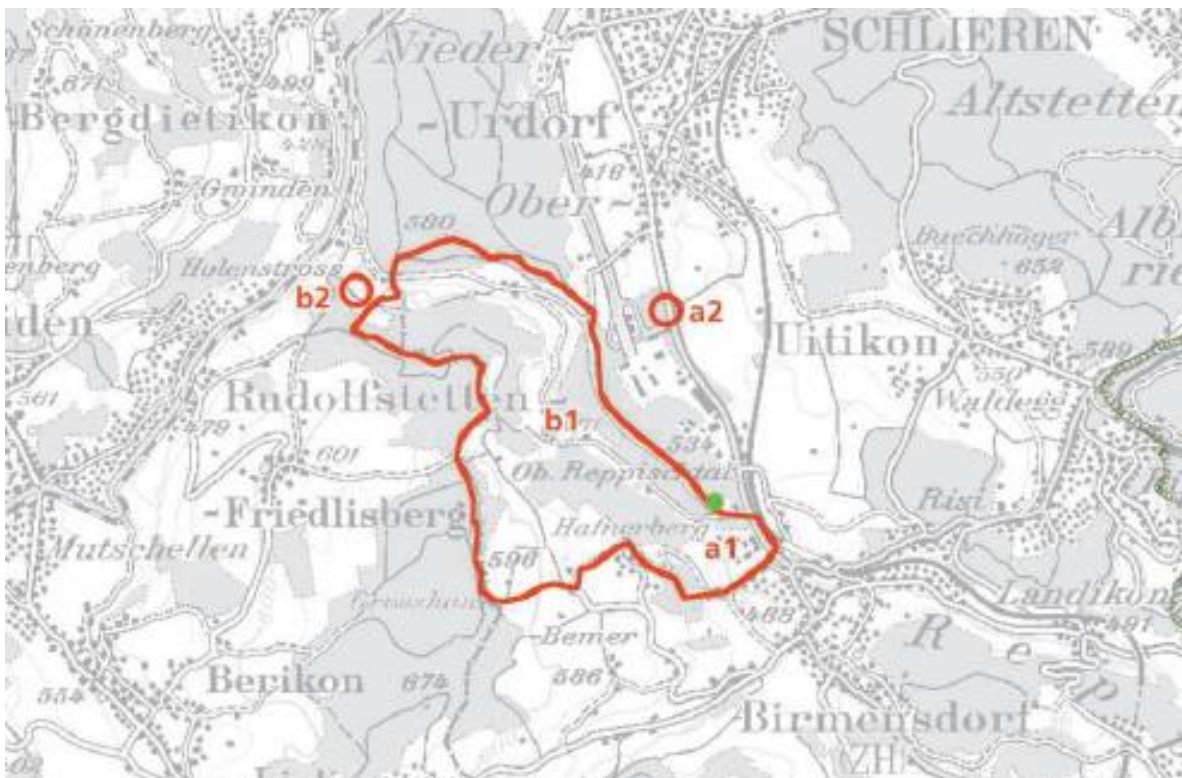


Abb. 3.1 Perimeter des Waffenplatzes Birmensdorf

3.10 Freihaltegebiet

Im Schlierenberg an der Stadtgrenze zu Zürich wird in Absprache mit der Region Zürich neu ein Freihaltegebiet festgesetzt.

3.11 Ökologische Vernetzungskorridore

Die bisherigen Vernetzungskorridore sind überarbeitet worden. Die Vernetzungskorridore sind schematisch dargestellt und zeigen einerseits, wie Lebensräume vermehrt vernetzt werden sollten. Auf der anderen Seite haben diese Korridore auch eine gewisse raumsichernde Wirkung, wobei diese Wirkung nicht absolut sein kann, da die Korridore lediglich schematisch festgelegt sind.

Neu festgelegt wurde der Korridor Nr. 10. Diese Festlegung erfolgte gestützt auf das Konzept Agglomerationspark Limmattal resp. auf bestehende Vernetzungselemente längs der A20.

3.12 Gefahren

Dieses neue Kapitel beschreibt, wie der Richtplan mit Naturgefahren und mit der Störfallvorsorge umgeht.

Der nachstehende Ausschnitt zeigt ein Beispiel einer Naturgefahrenkarte mit der geringen Gefährdung (Hinweisbereich, gelb), der mittleren Gefährdung (Gebotsbereich, blau) und der erheblichen Gefährdung (Verbotsbereich, rot).

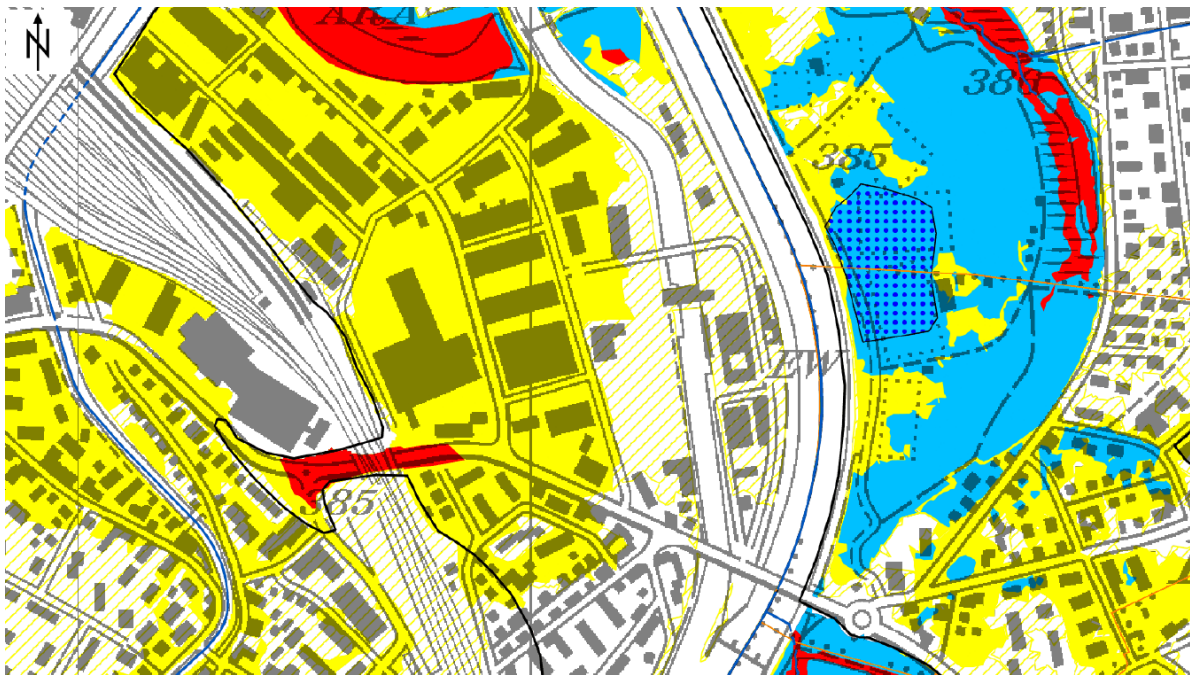


Abb. 3.2 Ausschnitt aus der Naturgefahrenkarte

Die Gebiete mit erheblichen Störfallrisiken sind in den sogenannten Konsultationsbereichen abgebildet. Diese zeigen an, wo die Richt- und Nutzungsplanung mit der Störfallvorsorge zu koordinieren ist.

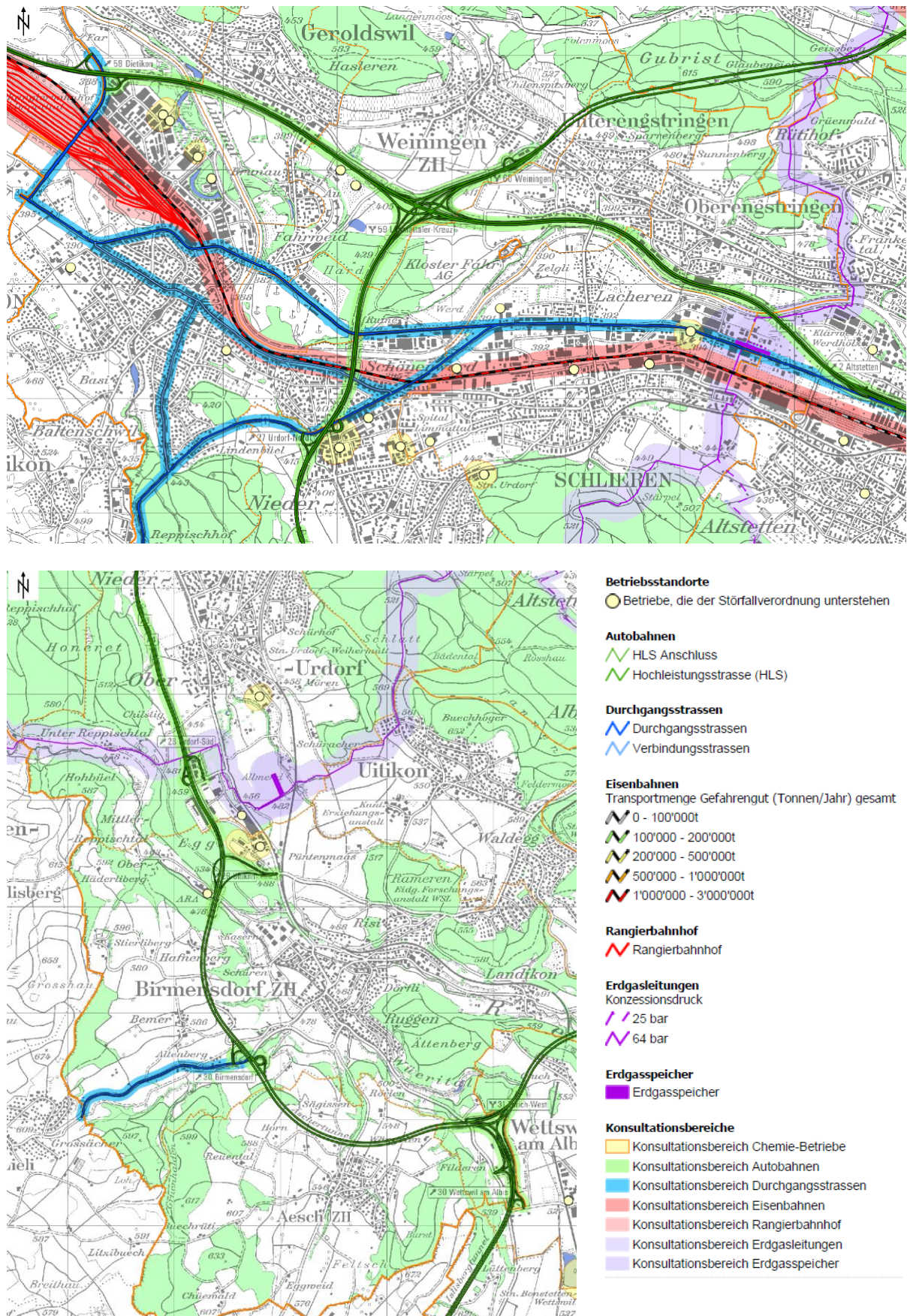


Abb. 3.3 Konsultationsbereiche Störfallvorsorge

Quelle: GIS Kanton Zürich, 2015

4 Verkehr

4.1 Gesamtverkehrsstrategie

Die Gesamtverkehrsstrategie basiert massgeblich auf dem Agglomerationsprogramm Limmattal 2. Generation. Dessen Perimeter ist nicht deckungsgleich mit dem Regionsperimeter.

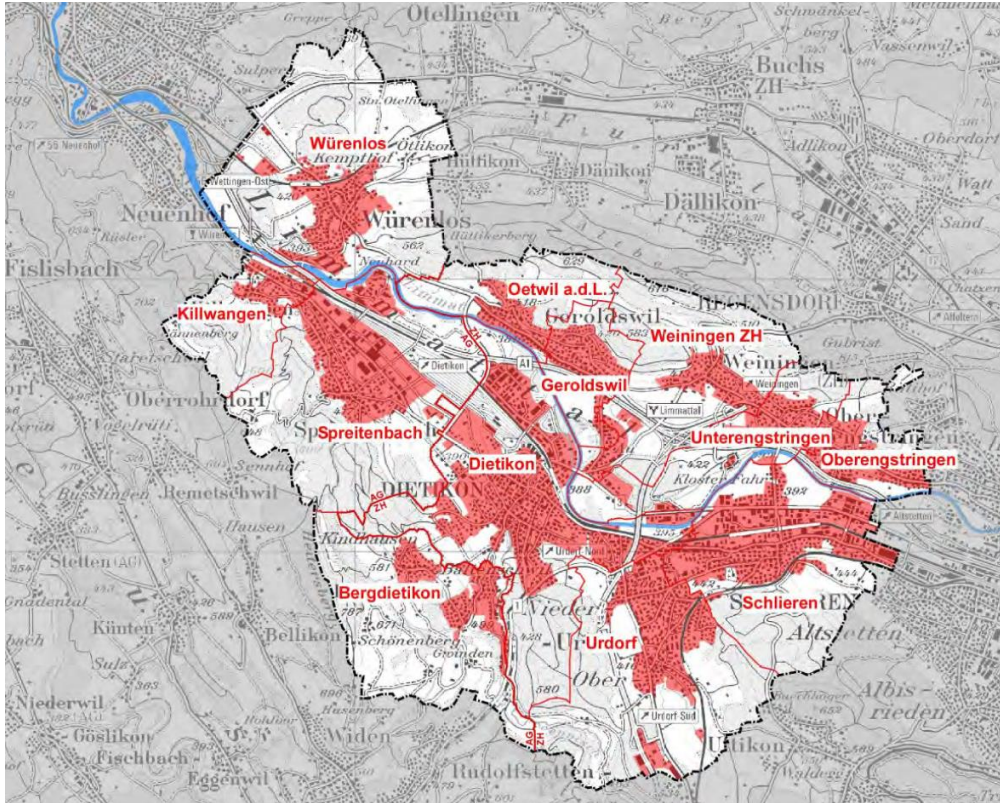


Abb. 4.1 Perimeter des Agglomerationsprogrammes 2. Generation Limmattal

Das im Agglomerationsprogramm enthaltene Verkehrskonzept geht von folgendem Verkehrswachstum aus:

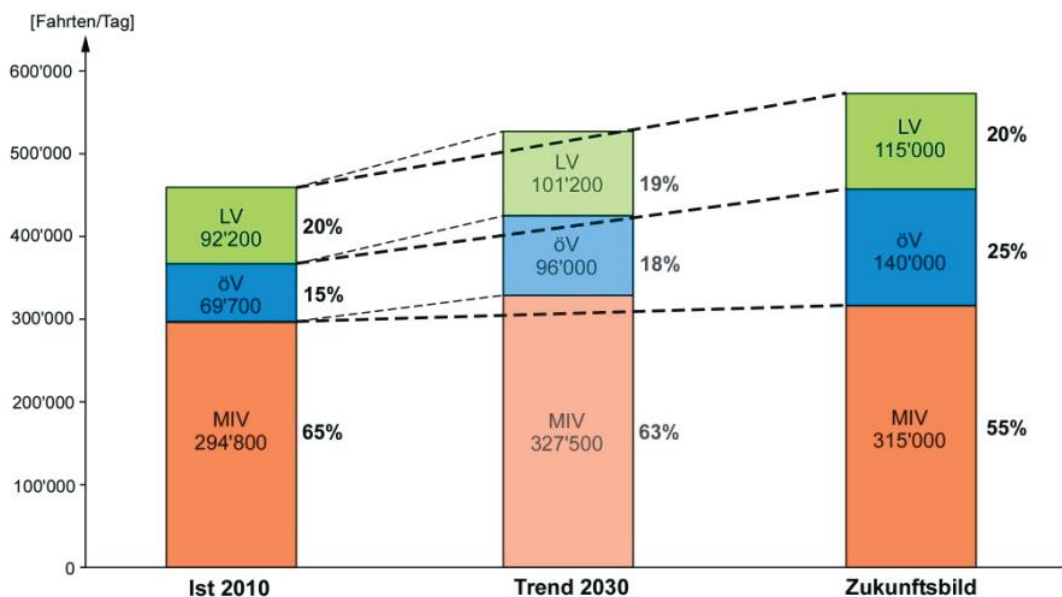
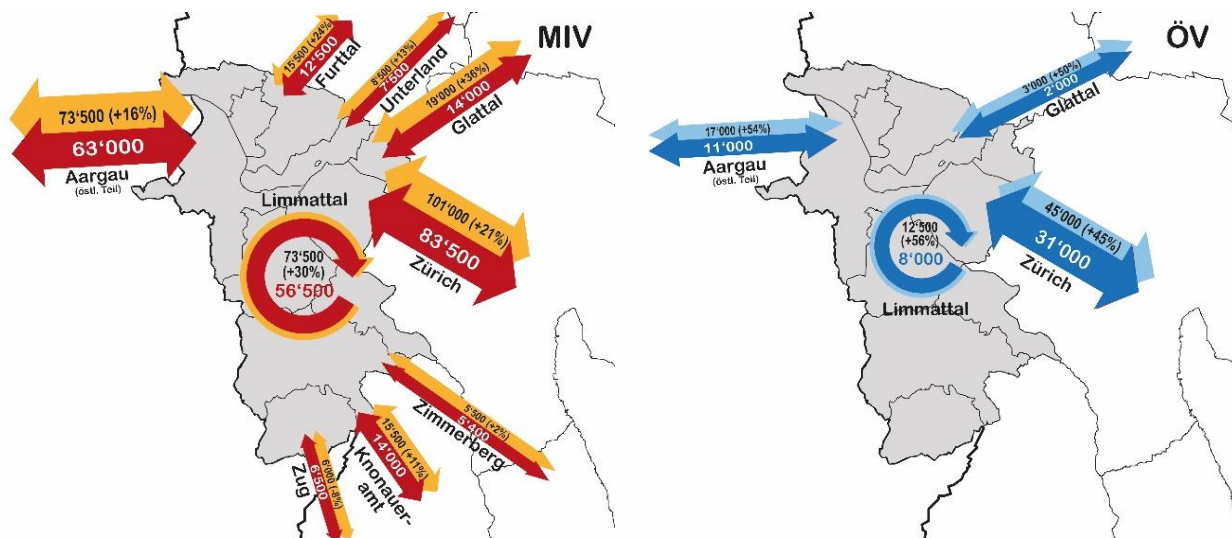


Abb. 4.2 Verkehrsmengen des Agglomerationsprogrammes 2. Generation Limmattal

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 2. Generation wurde nachgewiesen, dass mit den getroffenen Massnahmen die Siedlungsentwicklung und der Verkehr aufeinander abgestimmt sind.

Die Verkehrsentwicklung gemäss Zielbild 2030 ist etwas grösser als die ungesteuerte Trendentwicklung, da links der Limmat sich die Siedlung gemäss Raumordnungskonzept dynamisch entwickeln soll.

Die Region weist folgende Verkehrsbeziehungen und –ströme auf:



Verkehrsbeziehungen [Anzahl Wege (Zuwachs in %)]

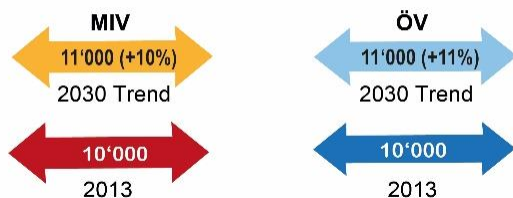


Abb. 4.3: Ziel- und Quellverkehr sowie gesamthafter Binnenverkehr
Ist Zustand 2013 und Trend 2030, Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kt. ZH, 2014

Auffällig ist im motorisierten Individualverkehr MIV der relativ grosse Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in die Stadt Zürich, der gemäss Trend sogar noch deutlich ansteigen soll, und zwar trotz starkem Wachstum im öffentlichen Verkehr ÖV.

Nicht überraschend stehen die Verkehrsbeziehungen mit dem Kanton Aargau mengenmässig an zweiter Stelle. Die Trendentwicklung geht hier von einem eher moderaten Wachstum aus.

Der Binnenverkehr ist gesamthaft stark auf den MIV ausgerichtet. Die Trendentwicklung geht vom einem starken Wachstum im ÖV aus, was die Folge der verbesserten öffentlichen Verkehrserschliessung (Limmattalbahn) ist.

Der Binnnenverkehr zeigt sowohl im MIV als auch im ÖV die starken Verkehrsverflechtungen auf der linken Limmattseite. Auffällig ist die Verkehrsbeziehung im ÖV zwischen dem Südteil der Region und dem Limmattal.

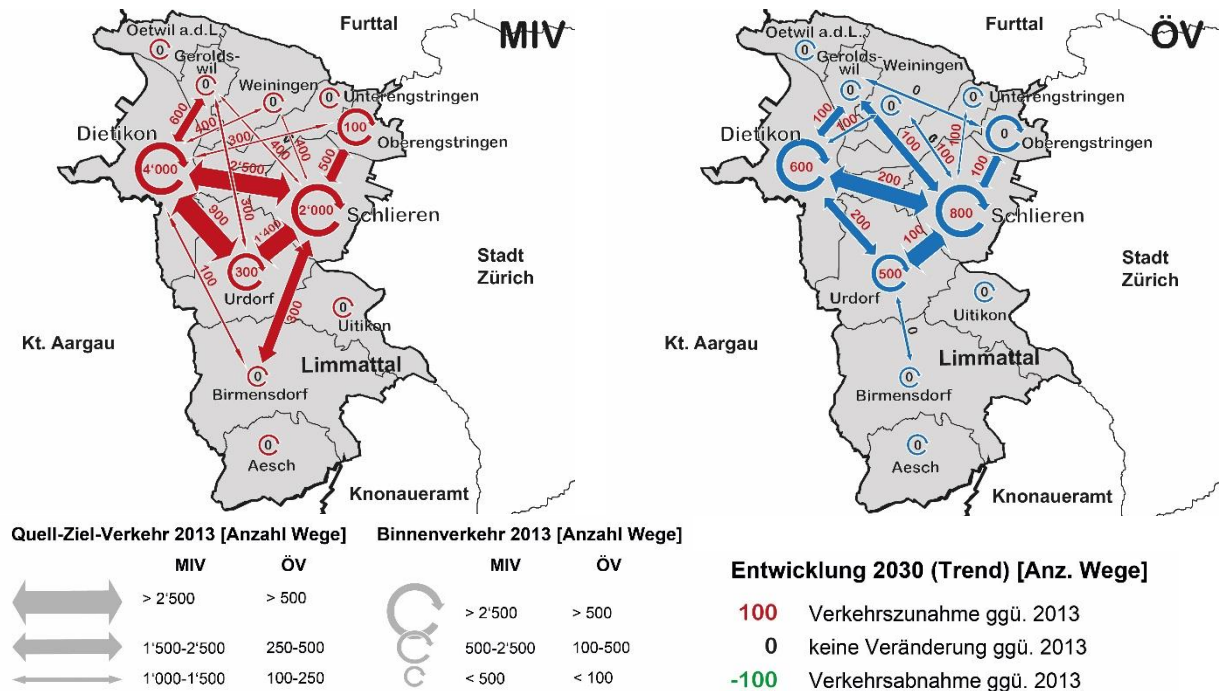


Abb. 4.4: Binnenverkehr

Ist- Zustand sowie Trend 2030; Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kt. ZH, 2014

Neu legt der Richtplan in Abstimmung mit den kantonalen Instanzen Modal-Split Ziele fest. Diese zeigen, dass die Trendentwicklung gebrochen werden und die Verkehrsentwicklung zum überwiegenden Teil mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abgedeckt werden soll. Die Zielsetzungen sind abgestimmt auf den erwarteten Effekt der Limmattalbahn.

4.2 Strassenverkehr

Umgestaltung Strassenraum

Der Richtplan legt fest, wo der Strassenraum siedlungsverträglich umgestaltet werden soll. Diese Umgestaltung erfolgt aus zwei Gründen. Entweder ist ein Strassenabschnitt aus Gründen der Verkehrsbelastung und des Erscheinungsbild „nicht verträglich“ und soll deshalb umgestaltet werden, oder dann soll die Umgestaltung des Strassenraumes auf Grund des Ortsbildschutzes erfolgen. Schon der bisher gültige Richtplan (Teilrevision RRB Nr. 738/2010) machte solche Festlegungen, die nun überarbeitet wurden.

Die „nicht verträglichen“ Strassenabschnitte sind aufgrund einer Studie „Verträglichkeit Strassenraum“ vom Amt für Verkehr erhoben worden. Gemäss nachfolgender Abbildung sind die „nicht verträglichen“ und die „kritischen“ Abschnitte diejenigen Strassenabschnitte, die als nicht verträglich angesehen werden.

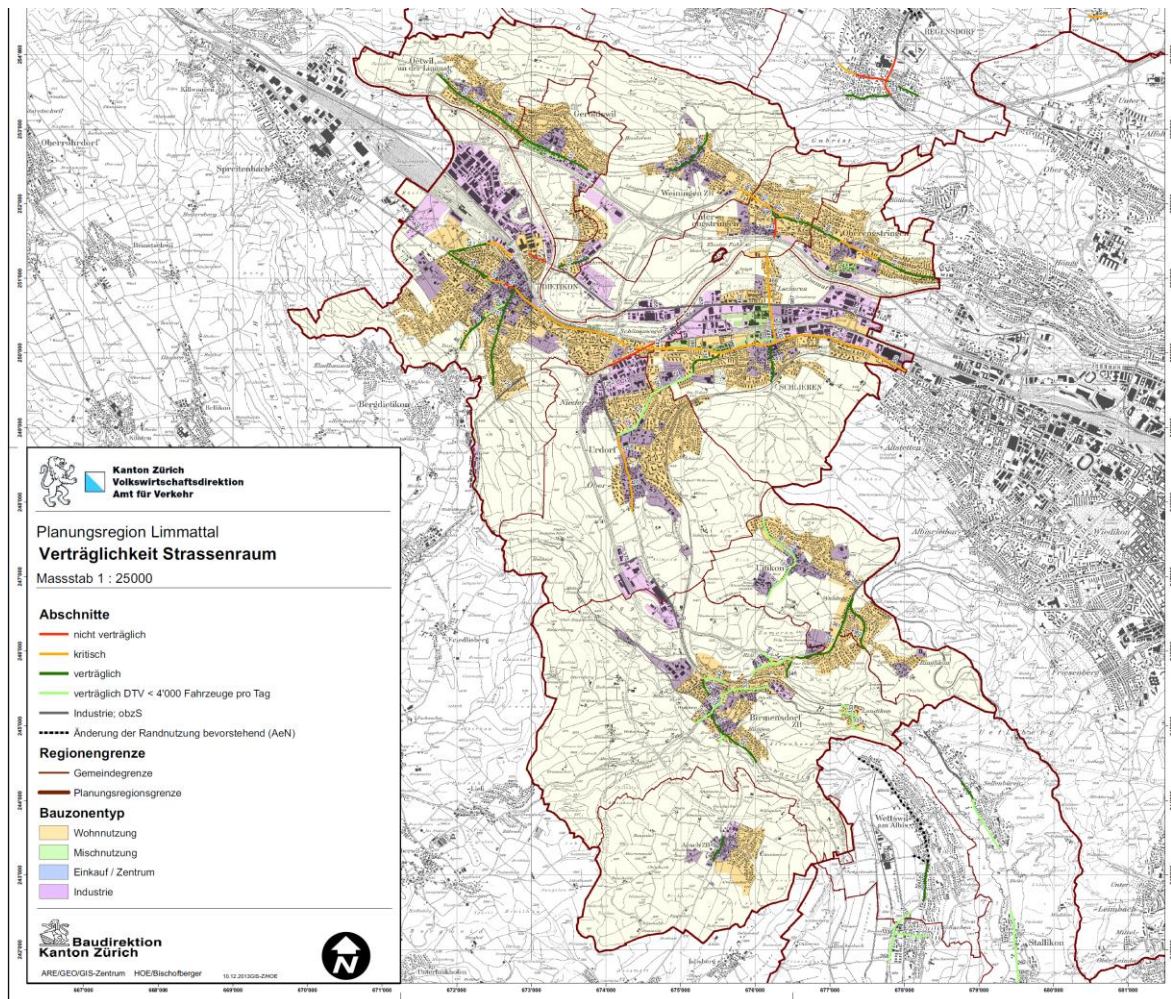


Abb. 4.5 Verträglichkeit Strassenraum, Studie Amt für Verkehr, 2013

Die Unterscheidung der Begründung für die Umgestaltung des Strassenraumes hat finanzielle Folgen. Wird der Strassenraum aufgrund der obigen Studie umgestaltet, erfolgt die Finanzierung aus dem Strassenfonds. Erfolgt die Umgestaltung aufgrund des Ortsbildschutzes, finanziert der Strassenhalter diese Umgestaltung nicht, sodass diese Massnahmen durch die Standortgemeinden zu finanzieren sind.

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

Der Fokus liegt auf dem Angebot des Busnetzes (Feinverteiler). Für das Angebot im Einzugsgebiet von 750 m rund um S-Bahn Stationen gilt das S-Bahn Angebot abschliessend.

Raumsicherung Bustrasse

Das heute von den Buslinien befahrene Strassenetz ist im nachstehenden Plan zur Information dargestellt. Zusätzlich dargestellt sind Absichten für das Befahren von weiteren Strassen mit geplanten Buslinien. Diese Absichten sind nicht verbindlich und werden allenfalls im Rahmen des Fahrplanverfahrens gemäss Personenbeförderungsgesetz umgesetzt. Aktuell werden diese Buslinien vom Zürcher Verkehrsverbund ZVV jedoch nicht unterstützt. Es zeigt sich, dass dort die Festlegung von Bustrassees, mit welchem die Raumsicherung auf kritischen Strassenabschnitten erreicht werden soll, nicht notwendig ist.

Notwendig ist jedoch die Raumsicherung des Bustrasses an bisher von Buslinien befahrenen Strassen. An zwei Orten wird eine solche Raumsicherung vorgenommen. Damit kann dort der Strassenraum wenn nötig ausgebaut werden, um einen störungsfreien Betrieb zu gewähren.

Die Buslinien haben folgende Erschliessungsfunktion:

Nr.	Strecke	Erschliessungsfunktion	Information / Festlegung Bustrasse
1	Oetwil - Oberengstringen – (Bahnhof Altstetten)	Ortsverbindung, S-Bahn Zubringer	--
2	Limmattalbahn – Oetwil – (Würenlos)	Ortsverbindung, Erschliessung Arbeitsplatzgebiete, S-Bahn-zubringer; (Oetwil a.d.L. - Dietikon via Silber!)	Langfristig geplant
3	Silbern – Bahnhof Dietikon	Erschliessung wichtiges Arbeitsplatzgebiet und Anbindung an die S-Bahn (bis S-Bahn Station Silber gebaut ist)	--
4	Bahnhof Dietikon – (Bergdietikon)	Ortsverbindung	Raumsicherung im Abschnitt Basi – Bahnhof Dietikon
5	Bahnhof Dietikon – Geroldswil - Oetwil	Ortsverbindung	Raumsicherung im Abschnitt Kreisel Fahrweid – Bahnhof Dietikon
6	Bahnhof Schlieren – Unterengstringen	Ortsverbindung, S-Bahn Zubringer	--
7	Bahnhof Glanzenberg – Schlieren – (Altstetten)	Erschliessung wichtige Arbeitsplatzgebiete, S-Bahn Zubringer	Im Abschnitt Schlieren – Glanzenberg langfristig geplant
8	Bahnhof Schlieren – Urdorf – Bahnhof Weihermatt	Ortsverbindung, S-Bahn Zubringer	--
9	Bahnhof Glanzenberg – Urdorf – Bahnhof Birmensdorf - Landikon	Ortsverbindung, S-Bahn Zubringer	Im Abschnitt Bahnhof Birmensdorf – Landikon geplant
10	(Triemli) - Uitikon – Bahnhof Birmensdorf	Ortsverbindung, S-Bahn Zubringer	--
11	(Triemli) – Uitikon – Birmensdorf – (Lieli)	Ortsverbindung, S-Bahn Zubringer	--
12	(Triemli) – Uitikon – (Sellenbüren)	Ortsverbindung	--
13	Birmensdorf – Landikon – (Wettswil)	Ortsverbindung	--
14	Birmensdorf – Aesch – (Arni)	reg. Verbindung ins Reusstal Ortsverbindung, S-Bahn Zubringer,	--
15	Schlieren - Uitikon	Ortsverbindung, Zubringer zur S-Bahn,	ein von den Gemeinden finanzierter Versuchsbetrieb läuft ab Dezember 2017

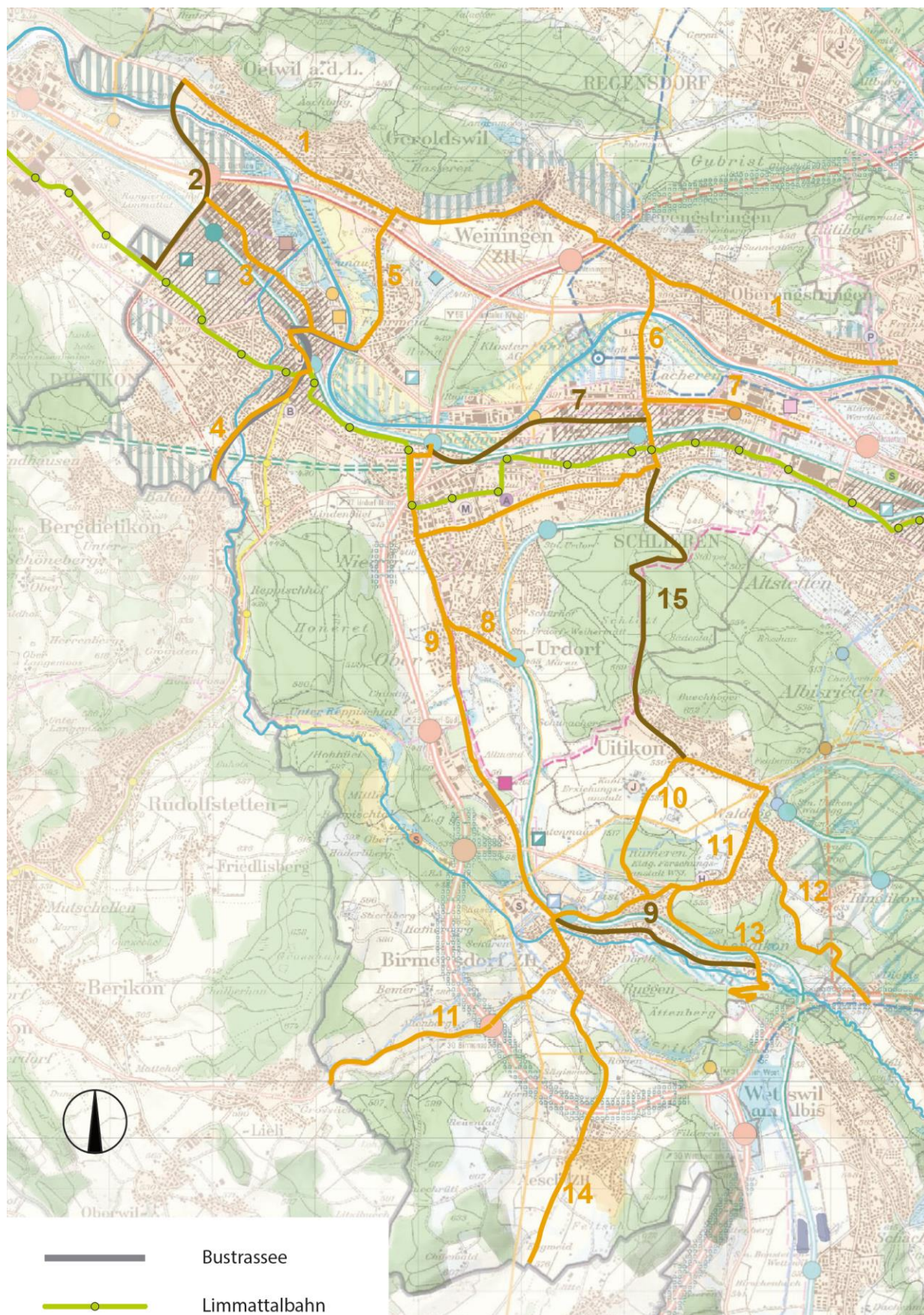


Abb. 4.6: Netz der von Buslinien befahrenen Strassen

Busangebot

Entsprechend den Vorgaben des Zürcher Verkehrsverbundes wird das Busangebot im Sinne eines Grundangebotes mit Zielwerten für Takt und Betriebszeiten festgelegt. Wo kein flächiges Grundangebot definiert ist, wird eine Haupteerschliessungsrichtung zu einem S-Bahnhof (Umsteigebeziehung) angegeben.

Der Angebotsanspruch von mittleren und kleinere Siedlungsgebieten, das sind Gebiete mit weniger als 4'000 Einwohner und Arbeitsplätzen ist in der Regel kleiner wie das Grundangebot in grösseren Siedlungsgebieten.

Ö.V. Güteklassen

Die Angebotsqualität im ÖV wird im Kanton Zürich ausschliesslich gemäss der Angebotsverordnung festgelegt. Die ÖV-Güteklassen werden aber beispielsweise für die Beurteilung der zulässigen Anzahl Parkplätze beigezogen. Den Güteklassen liegt der Fahrplan der Busse und der S-Bahn zu Grunde. In Abhängigkeit von der ermittelten Haltestellenkategorie und dem Abstand zur Haltestelle werden die Güteklassen A bis F berechnet. Die Haltestellenkategorie basiert auf der Art des ÖV-Verkehrsmittels und dem Kursintervall an einer Haltestelle. Die Güteklasse A bedeutet eine sehr gute Erschliessung eines Standorts und bei der Güteklasse F ist die Erschliessung marginal.

Das festgelegte Busangebot führt zusammen mit dem Angebot der S-Bahn und den bereits beschlossenen Ausbauvorhaben im öffentlichen Verkehr (Limmattalbahn) dazu, dass sich die ÖV-Güteklassen im Limmattal innerhalb des Planungshorizontes verbessern werden. Die konkrete Festlegung des Angebots steht in Kompetenz des Verkehrsrates und die nachstehende Abbildung dient lediglich zur Information. Aus den eingetragenen möglichen Verbesserungen können keine Angebotsansprüche abgeleitet werden.

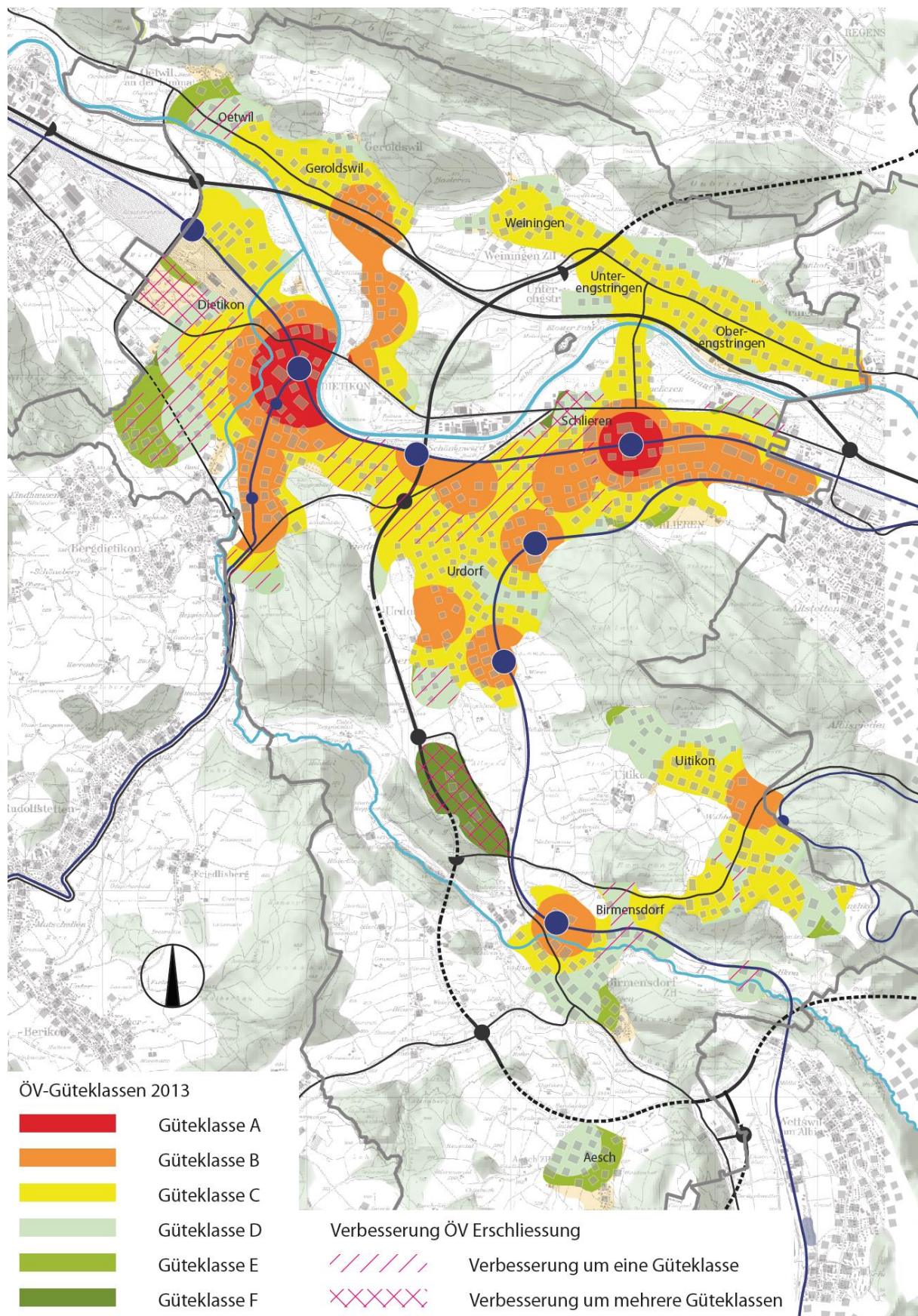


Abb. 4.7 Güteklasse öffentliche Verkehrserschliessung 2013 samt möglichen Verbesserungen

4.4 Fuss- und Wanderwege

Das im Richtplan festgelegte Netz basiert auf den Wanderwegen, wie sie von der Organisation „Zürcher Wanderwege“ betrieben und signalisiert werden und im GIS-Browser des Amtes für Raumentwicklung dargestellt sind.

Neueste Änderungen der Linienführung, zu denen die Region jeweils angefragt wurde, sind in der Karte ebenfalls berücksichtigt.

Neu ist die Festlegung von hindernisfreien Fuss- und Wanderwegen. Diese basieren auf dem speziellen Planungsbericht „Hindernisfreie Wanderwege im Limmattal“ vom 13. Jan. 2015.

Die historischen Verkehrswege wurden aus dem bisherigen Richtplan übernommen, sind aber nicht mehr in der Richtplankarte abgebildet.

4.5 Radwege

Das Radwegnetz basiert auf dem kantonalen Velonetzplan (Regierungsratsbeschluss Nr. 591/2016). Mit dieser Planung wurde die Philosophie über die Ausgestaltung der Radwege geändert. Wurden früher insbesondere innerorts Verbindungen oft über verkehrsarme Gemeindestrassen festgelegt, die auch manchmal weniger direkt geführt sein konnten, sollen nun regionale Radwege möglichst entlang den Hauptverkehrsstrassen geführt werden. Die Radwege sollen innerorts primär mit Radstreifen markiert werden, weisen heute jedoch noch sehr viele Schwachstellen auf, weshalb die Routen im Richtplan in der Regel mit „geplant“ angegeben sind.

Weil diese vielen Schwachstellen wohl erst mittelfristig behoben werden können, soll die Wegweisung auf den alten Routen erst dann aufgegeben werden, wenn die Schwachstellen behoben sind.

Die Veloschnellroute ist gemäss Schreiben von RR Carmen Walker Späh vom 15. Juni 2016 an die Planungsgruppen eine Festlegung mit Vorbehalt, indem diese Route durch Pilotprojekte vorerst auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit überprüft werden soll. Im Richtplantext wird auf diesen Umstand hingewiesen. Im Abschnitt Zürich-Altstetten bis Schlieren soll nächstens ein solches Pilotprojekt gestartet werden.

Anders als bei den übrigen Festlegungen vermag die Veloschnellroute gemäss dem erwähnten Schreiben seitens des Kantons keine Behördenverbindlichkeit für konkrete Umsetzungsmassnahmen zu entfalten. Die Linienführung der Veloschnellroute ist gegenüber dem Velonetzplan angepasst worden.

In Abweichung zum kantonalen Velonetzplan von 2016 werden weitere Verbindungen in den Richtplan aufgenommen und Routen abgeändert:

Gemeinde	Route	Ergänzung /Anpassung	Begründung
Geroldswil	Fahrweid – Hüslacher	Führung des Radweges via Sportanlage Dornau statt via Brunau	Damit wird auch die regionale Sportanlage Dornau mit einem regionalen Radweg erschlossen.
Dietikon	Freizeitroute entlang der Reppisch	Führung via untere Reppischtalstrasse statt über die Merkurstrasse	Die Führung via stark befahrene Merkurstrasse ist nicht zweckmässig
Dietikon	Schliessung im Bereich des Busbahnhofs	Die Radwege östlich und westlich des Bahnhofs sollen miteinander verbunden werden	Die Radweglücke ist zu schliessen
Dietikon,	Mittelschule –	Führung via Unterführung Bern-	Die Führung über den stark befahrenen

Urdorf	Glanzenberg	strasse – Glanzenberg statt über den Knoten Schönenwerd	Knoten Schönenwerd ist nicht zweckmässig und unattraktiv
Dietikon	Radroute Nr. 66 (Goldküste-Baden)	Die heutige Linienführung soll in Dietikon über die geplante Brücke geführt werden und verbleibt nördlich dieser Brücke auf der linken Limmattseite.	Die Route ist wichtiger Bestandteil des ersten, realisierten Projektes im Rahmen des Agglomerationsparks Limmattal. Im Gewässerabstand resp. im Gebiet des Naturschutzgebietes darf der Radweg nicht ausgebaut werden.
Dietikon	Bahnhof - Arbeitsplatzgebiet Silber	Route wie im bisher geltenden Richtplan festgelegt	Es sind keine Gründe ersichtlich, diese erst kürzlich festgesetzte Verbindung zu streichen. Das Gebiet Silber ist ein wichtiges regionales Arbeitsplatzgebiet.

4.7 Parkierung

Markanteste Änderung gegenüber dem geltenden Richtplan ist der Wegfall mehrerer der bisherigen P+R Anlagen. Solche Anlagen sollten im ländlichen Gebiet angeordnet werden und sind in der Stadtlandschaft des Limmattales nicht mehr adäquat. Es verbleibt einzig die P+R Anlage Glanzenberg, da diese bereits realisiert ist und gut funktioniert.

Zudem wurden kleinere Parkieranlagen für den Erholungsverkehr als nicht mehr von regionaler Bedeutung eingestuft und gestrichen.

4.8 Güterverkehr

Ein geplantes Industriegleis im Niderfeld ist aufgrund der Neupositionierung des Gebietes weggefallen und auch in Schlieren wird mangels Güterverkehr südlich der Bernstrasse das Industriegleise nicht mehr als von regionaler Bedeutung festgelegt.

5 Versorgung, Entsorgung

5.2 Wasserversorgung

Das bisherige Kapitel wurde nachgeführt und aktualisiert.

5.3 Materialgewinnung

Das Gebiet Rütli in Unterengstringen ist abgebaut und vollständig rekultiviert, sodass es im Richtplan nicht mehr erscheint.

Für das kantonale Gebiet Erbsacher in Weiningen macht der Richtplan eine Abbauvorgabe und trifft eine Festlegung für den Abtransport des abzubauenen Materials.

5.4 Energie

Weil die grossen Städte Dietikon und Schlieren sowie weitere Gemeinden bereits eine kommunale Energieplanung ausgearbeitet haben, erachtet der Vorstand die Erarbeitung einer regionalen Energieplanung als Grundlage für diese Kapitel für nicht mehr notwendig.

Die Zukunft der im kantonalen Richtplan festgelegten Kehrichtverbrennungsanlage KVA der LIMECO ist am bisherigen Standort ungewiss. Ein allfälliger Ausbau wird erschwert oder sogar

verunmöglicht durch das unmittelbar benachbarte Flachmoor von nationaler Bedeutung. Die kantonale Richtplanung wird sich mit dieser Problematik in einer der nächsten Teilrevisionen auseinander zu setzen haben.

Das Prioritätsgebiet Fernwärmeversorgung umfasst nicht nur die bisher mit Fernwärme versorgten Gebiete, sondern zeigt auch den Ausbau der Versorgung. Neu sollen die Gebiete Niderfeld, Gjuch und Fondli in Dietikon mit Fernwärme versorgt werden.

Ein weiterer Ausbau der Fernwärme entlang der Limmattalbahn Richtung Dietikon-Ost und dem Spital Limmattal wird von der LIMECO in Erwägung gezogen, ist aber momentan nicht festsetzungsreif, weil die nötige Abstimmung mit anderen leitungsgebundenen Energieträgern noch nicht erfolgte.

Bei den Gasleitungen legt der Richtplan zwei Leitungen fest, die im kantonalen Plan nicht festgelegt wurden.

5.6 Siedlungsentwässerung

Das Kapitel wird im Wesentlichen nachgeführt. Allerdings werden die Zielsetzungen an die aktuellen Problemstellungen angepasst und ergänzt. Zudem wird der regionale Aspekt für die Optimierung der Siedlungsentwässerung betont.

Ergänzend zeigt der Richtplan neu auf, wie die Autobahnen entwässert werden resp. wo das Strassenabwasser behandelt und in einen Vorfluter abgegeben wird.

5.7 Abfall

Nachdem die wichtigen Abfallanlagen der Region alle im Siedlungsgebiet liegen resp. die Anlage Richi AG bereits vor 2009 erstellt wurde, sind keine Festlegungen zu treffen.

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

Es werden Präzisierungen zu kantonalen Festlegungen vorgenommen. Insbesondere wird festgelegt, dass der Standort der Kantonsschule ausgebaut und dort eine bauliche Verdichtung mit einer Prüfung von Mischnutzungen vorgenommen werden soll. Eine Präzisierung erfolgte auch zur polizeilichen Schiessanlage in Birmensdorf.

Ansonsten wurden die bisherigen regionalen Festlegungen überprüft. Eine Festlegung erfolgte nur noch, wenn eine bisherige öffentliche Baute oder Anlage wesentlich erweitert oder verlegt werden soll oder eine Baute oder Anlage eine erhebliche Auswirkung auf die räumliche Ordnung hat. Die Überprüfung ergab, dass ausser dem kantonalen Werkhof in Dietikon alle bisherigen regionalen Festlegungen gestrichen wurden.

7 Vorprüfung

Die erste Vorprüfung der Richtplanvorlage erfolgte vom März 2014 bis Juni 2014. Der Vorprüfungsbericht vom 17. Juni 2014 des Amtes für Raumentwicklung ARE attestierte dem Entwurf, dass die massgeblichen räumlichen Fragestellungen aufgegriffen wurden und eine zielführende Entwicklungsstrategie dem Richtplan zugrunde gelegt sei. Einige Aspekte seien noch weiter zu bearbeiten und zu präzisieren, aber der Entwurf habe bereits ein hohes Niveau bezüglich der regionalplanerischen Steuerungsaufgabe erreicht. Im Anhang zum Vorprüfungsbericht wurden die Punkte aufgeführt, die es zu bereinigen galt. Darunter waren auch verschiedene Anliegen der Region, wo sich der Vorstand gestützt auf das im Konsens erarbeitete regionale Raumordnungskonzept die Freiheit genommen hatte, eigene Akzente zu übergeordneten Festlegungen wie z. Bsp. zur Frage des Gateway-Terminals oder dem Betrieb der regionalen Autobahnen zu setzen und von der übergeordneten Planung zumindest in der längerfristigen Zielsetzung abzuweichen. Der Vorstand beschloss, die Formulierung zu diesen strittigen Passagen zu verbessern; diese aber nicht aus dem regionalen Richtplan zu entfernen.

Das ARE verlangte in seinem Schreiben, die Richtplanvorlage nach der öffentlichen Auflage zu einer zweiten Vorprüfung einzureichen. Mit Beschluss vom 28. Okt. 2015 entsprach der Vorstand diesem Anliegen. Der zweite Vorprüfungsbericht vom 16. März 2016 ergab teilweise neue Punkte, welche es zu bereinigen galt. Es verblieben Restdifferenzen, zu welchen eine Aussprache mit der Leitung des Amtes für Raumentwicklung und des Amtes für Verkehr erfolgte. Die meisten dieser Restdifferenzen konnten dabei bereinigt werden.

8 Anhörung

Die Anhörung zur Richtplanvorlage bei den Nachbarregionen und den Gemeinden erfolgte vom 12. Sept. 2014 bis 21. Nov. 2014. Insgesamt wurden 90 Einwendungen eingereicht. Die Behandlung dieser Anliegen im Vorstand ergab, dass 48 % davon gänzlich und 9% teilweise berücksichtigt werden konnten. 33 % der Einwendungen wurden abgelehnt und 10% der Einwendungen waren gegenstandslos resp. betrafen keine richtplanerischen Themen.

C. Einwendungen

Der revidierte regionale Richtplan wurde vom 10. April 2015 bis 9. Juni 2015 öffentlich aufgelegt und jedermann konnte dazu Einwendungen machen.

Gesamthaft haben 53 Einwender (Privatpersonen, Vereine, Parteien und Gemeinden) Einwendungen eingereicht. 27 dieser Einwender stellten je 23 gleichlautende Einwendungen zur Funktion und Rolle der Landwirtschaft. Fast alle dieser Einwendungen sind bereits im Rahmen der Anhörung von der Gemeinde Weiningen eingebracht worden. Die Vertreter der Landwirtschaft wurden damals zur Darstellung ihrer Position zu einer Aussprache eingeladen. Aufgrund dieser Aussprache wurden einige der Anliegen der Landwirtschaft in den Richtplan aufgenommen. Die nun eingebrachten Einwendungen wurden in der Anhörungsphase nach gründlicher Diskussion abgelehnt und es sind keine neuen Argumente vorgebracht worden, die zu einer Änderung der Haltung des Vorstandes führen würden. Die Einwendungen wurden deshalb gesamthaft abgelehnt.

Die übrigen 26 Einwender erhoben total 153 Einwendungen. Rund 45 % der Einwendungen konnten ganz oder teilweise berücksichtigt werden. Diese Einwendungen sind nachstehend zusammengefasst dargestellt.

1 Regionales Raumordnungskonzept

28 Einwendungen betrafen das regionale Raumordnungskonzept. Umstritten waren hier Aussagen zur Doppelnutzung resp. spätere Verlegung des Rangierbahnhofes (wurde auch im Vorprüfungsbericht kritisiert) resp. die Vorgabe von neuen, direkten Fernverbindungen sowie die Streichung der Südwestumfahrung.

Zudem brachten „grüne“ Gruppierungen viel Detailkritik an den Formulierungen des Konzeptes an. Diese Einwendungen konnten teilweise berücksichtigt werden.

2 Siedlung

37 Einwendungen betrafen die Siedlung. Kritisiert wurden einerseits die Rolle und Funktion vieler Arbeitsplatzgebiete, was teilweise berücksichtigt werden konnte.

Daneben gab die Festlegung der hohen baulichen Dichte Anlass zu Einwendungen. Diese bemängelten einerseits die Abgrenzung des Gebietes mit hoher baulicher Dichte und gaben andererseits zu bedenken, dass die Ausnahmeregelung von dieser hohen baulichen Dichte noch nicht zweckmässig geregelt sei. Diese Einwendungen wurden fast alle berücksichtigt.

Weitere Einwendungen betrafen das Gebiet mit Eignung für Hochhäuser. Verschiedene Einwender bemängelten, das Gebiet sei zu gross ausgeschieden und auch diese Kritik wurde berücksichtigt.

3 Landschaft

23 Einwendungen betrafen die Landschaft. Viel Detailkritik von „grüner“ Seite erfolgt zur Gesamtstrategie resp. den Zielsetzungen. Diese konnte zu einem kleinen Teil berücksichtigt werden. Umstritten war auch die neue Festlegung von besonderem Erholungsgebiet Typ E für Hundeschulen.

Bemängelt wurde, dass der Waffenplatz Birmensdorf im Richtplan nicht dargestellt sei und es gelte, das Verhältnis der geltenden Verträge dieses Waffenplatzes zu Richtplanfestlegungen zu klären.

Weitere Einwendungen betrafen die ökologischen Vernetzungskorridore.

4 Verkehr

50 Einwendungen betrafen den Verkehr. Die Einwender wollten den Richtplan noch stärker auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr ausrichten und dem Individualverkehr sollte mit einem regionalen Parkierungskonzept Grenzen aufgezeigt werden. Solche Anliegen lehnte der Vorstand in der Regel ab. Ebenso abgelehnt wurden Einwendungen auf Streichung einzelner Ausbauvorhaben des Strassennetzes.

Bei den Fusswegen wurde auf Konflikte im Limmatraum zwischen Fussgängern und Radfahrern hingewiesen und das Konzept der Koexistenz beider Nutzung auf demselben Wegabschnitt wurde in Frage gestellt. Diese Einwendung wurde teilweise berücksichtigt. Ein weiterer Einwender machte eine Einwendung, welche die Fussgängererschliessung von Zentren betraf und bei den Massnahmen im Zentrumsgebiet berücksichtigt werden konnte.

Der zwischenzeitlich vorgelegte kantonale Velonetzplan führte dazu, dass das Kapitel Radwege komplett überarbeitet wurde und in diesem Zusammenhang konnten auch einzelne Einwendungen berücksichtigt werden.

Umstritten war die Festlegung der Veloschnellroute im Gebiet Giessen / Golfplatz Unterengstringen. Verschiedene Einwender verlangten dort eine Verlegung der Route. Diese Einwendungen wurden insofern aufgenommen, indem der Richtplan dort nun eine Variante einer Linieneinführung vorschlägt und auch diese Variante festsetzt. Weitere Einwender bemängelten Lücken im Radwegnetz. Diese Einwendungen wurden berücksichtigt. Nicht berücksichtigt, da selbstverständlich und in den einschlägigen Normen auch geregelt wurde eine Einwendung, welche Detailvorgaben zum Bau von B & R Anlagen an den S-Bahnhöfen machen wollte und verlangte, dass solche Anlagen gedeckt und diebstahlsicher anzulegen seien.

Gerne berücksichtigt wurde eine Einwendung der Standortgemeinde, die P+R Anlage am Bahnhof Dietikon aufzuheben und den Platz für eine Standortentwicklung freizumachen. Weitere Einwendungen betrafen die Erholungsparkplätze, die teilweise berücksichtigt werden konnten.

5 Versorgung, Entsorgung

13 Einwendungen betrafen das Kapitel Ver- und Entsorgung. Dank diesen Einwendungen konnte insbesondere das Kapitel Energie stark geschärft und verbessert werden. Die Rolle und Funktion der Kehrrechtverbrennungsanlage der LIMECO wurde geschärft beschrieben und präzisiert und die Auswirkungen aus dieser Rolle im Richtplan abgebildet (Ausweitung Gebiet Fernwärmeversorgung).

Einwendungen, welche die Gemeinden noch stärker für die Reduktion des Abfalls einbinden wollten, wurden abgelehnt.

6 Öffentliche Bauten

2 Einwendungen betrafen das Kapitel öffentliche Bauten. Eine dieser Einwendungen konnte durch eine Präzisierung der Formulierung berücksichtigt werden.

D. Verabschiedung Delegiertenversammlung

Die vorliegende Vorlage wurde im Sinne einer Gesamtüberprüfung des geltenden Richtplanes von der Delegiertenversammlung vom 2. Nov. 2016 mit dem Antrag auf Festsetzung zu Handen des Regierungsrates verabschiedet.

Dem Vorstand wurde dabei die Kompetenz erteilt, bei allfälligen Differenzen mit der Festsetzungsvorlage die nötigen Verhandlungen mit dem Baudirektor zu führen.