

Kanton Zürich

Regionales
Energie- und
Wasserwirtschaftsamt
Region Glattal
voll und regional
Richtplanung an den
Regionen

Die ZPG ist weiterhin für die
Energie- und Wasserwirtschaft
und kein Finanzierungs- und
Investitionsamt. Die wichtigsten
Themen in jeder Regionalricht-
planung (z.B. Kostentragung betriebs-
fremder Anlagen)

Verfahren

1 Einwendender beantragt, der regionale Richtplan
neu und öffentlich aufzulegen [die P. 51
„Anm.d.V.“, Anm.d.V.]. Sämtliche Koordinations-
kation.

Die ZPG hat die Anträge aus der öffentlichen Auflage
prozess beurteilt und je nachdem den regionalen Richtplan
sichert. In korrigierter Form wurde er den Delegierten der ZPG
tet. Der Beschluss wird mit Hinweis auf das Referendums- und
lich bekannt gemacht und nach Ablauf der Fristen der Baudirektion
zung durch den Regierungsrat eingereicht.

Der regionale Richtplan wird nicht erneut öffentlich aufgelegt. Zudem
tionshinweise" Verweise auf jeweils andere, von Richtplanfestlegungen
gen, welche jedoch wegen des unverhältnismässigen Aufwands nicht alle
können.

SIL-Objektblatt, Revision 2015

1 Einwendender beantragt, die Verweise SIL (2013) seien im ganzen Dokument
(2015) zu ändern. Der im Gebiet Elektrohof, Rümlang fehlende Flughafenperimeter aus dem
SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom 18. September 2015 sei in die regionale Richtplanung
aufzunehmen.

Rechtskräftig ist das Objektblatt SIL (2013). Das Objektblatt SIL (2015) befindet sich
in der Vernehmlassung und öffentlichen Auflage (Fristen für Regionen und Gemein-
schaften bis 17.01.2017 für Kanton bis 27.01.2017).

Der regionale Richtplan kann nur rechtskräftige übergeordnete Inhalte (zur Information) ab-
nehmen. Der Flughafenperimeter gemäss gültigem kantonalen Richtplan (Festset-
zung vom 18.09.2015, vom Bundesrat genehmigt) anpassen (Hinweis: Gebiet
Gemeinde Oberglatt und ausserhalb der Region Glattal).

Es
davon abzusehen sei, dass
mit P60 (GIS: Nr. 5896)
Oberhau
beidseitig

**Beschluss des Regierungsrates vom 14.02.2018
(RRB Nr. 123 / 2018) der A 51 zu verlaufen.**

Der Regionalrichtplan ist Gegenstand der regionalen Richtplanung.

Herausgeberin:

Zürcher Planungsgruppe Glattal

Bearbeitung:

Planpartner AG

Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Tel. 044 250 58 80 / www.planpartner.ch

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

umeier@planpartner.ch

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

mziegenbein@planpartner.ch

TEAMverkehr.zug AG (Teil Verkehr)

Zugerstr. 45, 6330 Cham

Tel. 041 783 80 60 / www.teamverkehr.ch

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

merlo@teamverkehr.ch

Alice Chappuis,

MSc ETH in Raumentwicklung/Infrastruktursysteme

chappuis@teamverkehr.ch

AquaTerra (Koreferat Teil Landschaft)

Im Schatzacker 5, 8600 Dübendorf

Tel. 044 821 91 11

Daniel Winter, Biologe / Raumplaner NDS ETHZ

danielwinter@datacomm.ch

Druck:

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

Bezugsquelle:

Sekretariat ZPG, Neuhofstrasse 34, 8600 Dübendorf, Tel. 044 802 77 77

Download: <http://zpg.ch/richtplan>

Einleitung

Die öffentliche Auflage des regionalen Richtplans der Region Glattal wurde vom 19. August bis zum 18. Oktober 2016 durchgeführt. Innerhalb dieses Zeitraums wurden 114 Einwendungen und 22 Hinweise oder Bemerkungen von 86 Einwendenden (öffentliche Auflage = 67, Anhörung = 19) inkl. Verbandsgemeinden, Nachbarregionen sowie dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) eingereicht. Verschiedene Anliegen konnten berücksichtigt werden und haben zu entsprechenden Änderungen im Richtplantext und / oder den Richtplankarten geführt. Diese sind im vorliegenden Bericht nicht aufgeführt.

Einzelne Anträge bezogen sich auf Festlegungen / Themen, welche nicht Gegenstand der regionalen Richtplanung sind, sondern Gegenstand übergeordneter (z.B. kantonaler Richtplan) oder nachgelagerter Planungsinstrumente (z.B. kommunale Nutzungsplanung). Sie konnten daher nicht berücksichtigt werden.

Andere Einwendungen stellten wesentliche Grundsätze und Zielsetzungen des regionalen Richtplanes in Frage, deren Berücksichtigung eine grundlegende Neuausrichtung der regionalen Planungsabsichten zur Folge hätte. Sie konnten daher nicht berücksichtigt werden.

Verschiedene Einwendungen konnten nicht berücksichtigt werden, da klare Handlungsanweisungen der kantonalen Verwaltung diesbezüglich keinen Anordnungsspielraum lassen.

Die Anträge aus den Einwendungen wurden von der Geschäftsleitung der regionalen Planungsgruppe Glattal geprüft. Die Einwendungen sowie deren Behandlung und daraus resultierende Lösungsansätze wurden gemeinsam von der Geschäftsleitung und den Delegierten an verschiedenen Anlässen vorberaten. Die Delegiertenversammlung der regionalen Planungsgruppe Glattal hat die Gesamtrevision des regionalen Richtplans am 29. März 2017 verabschiedet. Mit dem Beschluss zur Verabschiedung wird dem Regierungsrat des Kantons Zürich beantragt, den regionalen Richtplan Glattal gestützt auf § 32 Abs. 2 PBG nach Ablauf der Referendums- und Beschwerdefrist festzusetzen.

Dieser Bericht befasst sich mit den nicht und teilweise nicht berücksichtigten Einwendungen. Es wird dargelegt, welche Anträge an die regionale Planungsgruppe Glattal gerichtet wurden und weshalb diese Anträge nicht berücksichtigt werden konnten. Thematisch gleiche Anträge sind im vorliegenden Bericht zusammengefasst. Die Struktur orientiert sich an der Kapitelstruktur des Richtplantextes.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Einwendungen	5
1 Regionales Raumordnungskonzept.....	6
Kapitel 1.2 Leitsätze für die räumliche Entwicklung.....	6
2 Siedlung	7
Kapitel 2.1 Gesamtstrategie	7
Kapitel 2.2 Zentrumsgebiet	7
Kapitel 2.5 Gebiete mit Nutzungsvorgaben	8
Kapitel 2.6 Anzustrebende bauliche Dichte.....	9
Kapitel 2.7 Gebiete mit Zulässigkeit Hochhäuser	10
Kapitel 2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	10
3 Landschaft.....	10
Kapitel 3.2 Landwirtschaft.....	10
Kapitel 3.3 Erholung.....	11
Kapitel 3.7 Landschaftsförderung	14
Kapitel 3.8 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung	14
4 Verkehr.....	15
Kapitel 4.2 Strassenverkehr	15
Kapitel 4.3 Öffentlicher Personenverkehr.....	17
Kapitel 4.4 Fuss- und Veloverkehr.....	18
Kapitel 4.6 Parkierung.....	20
5 Versorgung, Entsorgung.....	21
Kapitel 5.4 Energie	21
Kapitel 5.7 Abfall	23

Allgemeine Einwendungen

Massnahmen Kostentragung und Wirkung

ANREGUNG: Der RWU-Vorstand vermisst weiterhin Aussagen zur Kostentragung der regionalen Festlegungen und zur Wirkung für den übergeordneten Planungsträger (Stichwort Gegenstromprinzip). Der Vorstand erachtet ein gemeinsames Vorgehen der Regionen als sinnvoll und regt daher an, namentlich bei den entscheidenden Themen eine klare Aufgabenzuweisung an den Kanton zu prüfen.

Die ZPG ist weiterhin der Meinung, dass der Richtplan ein raumplanerisches Instrument ist und kein Finanzierungsplan. Zudem ist die Kostenübernahme / -verteilung zu den die überwiegenden Themen in jeweiligen Gesetzen (z.B. Strassengesetz) oder im kantonalen Richtplan (z.B. Kostentragung betreffend Plätze für Fahrende) geregelt.

Verfahren

1 Einwendender beantragt, der regionale Richtplan Glattal sei anzupassen und zu überarbeiten und neu öffentlich aufzulegen [die Formulierung in der Einwendung war: „auszuschreiben“, Anm.d.V.]. Sämtliche Koordinationshinweise seien ebenfalls aufzulegen mit der Publikation.

Die ZPG hat die Anträge aus der öffentlichen Auflage einzelfallweise in einem Abwägungsprozess beurteilt und je nachdem den regionalen Richtplan angepasst, ergänzt oder präzisiert. In korrigierter Form wurde er den Delegierten der ZPG zur Verabschiedung unterbreitet. Der Beschluss wird mit Hinweis auf das Referendums- und das Beschwerderecht öffentlich bekannt gemacht und nach Ablauf der Fristen der Baudirektion zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat eingereicht.

Der regionale Richtplan wird nicht erneut öffentlich aufgelegt. Zudem sind die "Koordinationshinweise" Verweise auf jeweils andere, von Richtplanfestlegungen betroffene Planungen, welche jedoch wegen des unverhältnismässigen Aufwands nicht alle aufgelegt werden können.

SIL-Objektblatt, Revision 2015

1 Einwendender beantragt, die Verweise SIL (2013) seien im ganzen Dokument in SIL (2015) zu ändern. Der im Gebiet Elektrohof, Rümlang fehlende Flughafenperimeter aus dem SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom 18. September 2015 sei in die regionale Richtplanung zu übernehmen.

Derzeit rechtskräftig ist das Objektblatt SIL (2013). Das Objektblatt SIL (2015) befindet sich derzeit in der Vernehmlassung und öffentlichen Auflage (Fristen für Regionen und Gemeinden bis 08.01.2017 für Kanton bis 27.01.2017).

Der regionale Richtplan kann nur rechtskräftige übergeordnete Inhalte (zur Information) abbilden, wird jedoch den Flughafenperimeter gemäss gültigem kantonalen Richtplan (Festsetzung Kantonsrat am 18.09.2015, vom Bundesrat genehmigt) anpassen (Hinweis: Gebiet Elektrohof – liegt in der Gemeinde Oberglatt und ausserhalb der Region Glattal).

SIL-Perimeter

4 Einwendende beantragen, dass davon abzusehen sei, dass

a.) die Grundstücksfläche bezeichnet mit P60 (GIS: Nr. 5896)

b.) die Grundstücksfläche bezeichnet mit Oberhau

c.) die Grundstücksfläche entlang der Glatt beidseitig

neu in den Flughafenperimeter einzubeziehen.

Der SIL Perimeter habe im Bereich des Parkplatzes P60 westlich der A 51 zu verlaufen.

Die Abgrenzung des Flughafenperimeters ist nicht Gegenstand der regionalen Richtplanung.

1 Regionales Raumordnungskonzept

Kapitel 1.2 Leitsätze für die räumliche Entwicklung

Schlüsselprojekt Innovationspark

2 Einwendende beantragen, die ZPG solle die Auswirkungen des Innovationsparks auf dem Flugplatzareal, insbesondere die negativen Auswirkungen für die Anrainergemeinden sowie die schädlichen Immissionen (Stichwort: Verkehr) für das ganze Glattal nochmals kritisch auf die Zumutbarkeit prüfen, deren Notwendigkeit zu hinterfragen und sicherzustellen, dass, sollte das Projekt umgesetzt werden, wirksame flankierende Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Lebensqualität im Glattal trotz Innovationspark gesichert sind. Dem Forum Flugplatz Dübendorf fehlen diese detaillierten Massnahmen im Richtplan.

Diese Untersuchungen sind mit der Gebietsplanung, dem kantonalen Gestaltungsplan inkl. UVP umfassend erfolgt. Die Anrainergemeinden sind in diese Prozesse involviert. Die flankierenden Massnahmen zur Sicherung der Lebensqualität (Stichwort: Verkehr) werden in den Erschliessungsverträgen verbindlich festgehalten.

Leitlinie A

1 Einwendender beantragt, der Satz, „Es wäre falsch, wenn die Entwicklung wegen Einschränkungen ... der im kantonalen Richtplan festgelegten Abgrenzungslinie (AGL) ...“ sei zu streichen und durch folgende Formulierung zu ersetzen: „Innerhalb der Abgrenzungslinie gemäss SIL-Objektblatt Flughafen Zürich sind die im kantonalen Richtplan festgelegten Vorgaben für die Entwicklung dieser Gebiete zu beachten.“

Die ZPG streicht den Satz in der Leitlinie im Wissen um das Risiko einer Nichtfestsetzung, behält sich aber vor, die zukunftsorientierte Zielsetzung im Erläuterungsbericht darzulegen und sich auch weiterhin für zukünftige Anpassungen übergeordneter Planungen einzusetzen. Die ZPG versteht den regionalen Richtplan als ein zukunftsweisendes Instrument (Horizont 25 Jahre) und möchte nicht ausschliessen, dass bisher geltende Vorgaben aufgrund neuer Erkenntnisse / Fortschritte überholt sein werden. Daher verzichtet die ZPG auf die zusätzlich beantragte Ergänzung.

Leitlinie A

1 Einwendender beantragt, im regionalen Richtplan darauf hinzuweisen, dass in Gebieten mit Alarmwertüberschreitungen aufgrund übergeordneten Rechts (Lärmschutzverordnung) neue Wohnnutzungen ausgeschlossen sind (Bauverbot für neue Gebäude mit zusätzlichen Wohneinheiten).

Ohnehin geltendes Recht muss nicht im regionalen Richtplan zitiert werden.

Leitlinie A

1 Einwendender beantragt, im regionalen Richtplan darauf hinzuweisen, dass in Gebieten mit Planungswertüberschreitungen am Tag aufgrund übergeordneten Rechts (Lärmschutzverordnung) keine Neueinzonungen vorgenommen werden dürfen.

Ohnehin geltendes Recht muss nicht im regionalen Richtplan zitiert werden.

Leitlinie D

1 Einwendender beantragt, eine Ergänzung des letzten Satzes unter Leitlinie D mit folgender Formulierung: „Punktueller Neu- und Ausbauten des Strassennetzes sollen vor allem der Verbesserung der Siedlungsqualität und des Busverkehrs sowie der guten Erreichbarkeit des Flughafens Zürich dienen.“

Die ZPG ist der Ansicht, dass insbesondere das Strassennetz fertig gebaut ist und strebt daher keine Ausbauten des regionalen Netzes an. Es geht vielmehr um die Optimierung des Verkehrsflusses durch organisatorische Massnahmen und, wo erforderlich, durch untergeordnete Korrekturen des Netzes. Diese Ziele und resultierende Massnahmen dienen der gesamten Region mit allen Interessen und Raumnutzern. Die ZPG hebt daher keine einzelnen Raumnutzer (unabhängig ihrer Grösse / Wirtschaftsleistung etc.) hervor. Falls Strassenausbauten zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Flughafens notwendig sind und das regionale Strassennetz betreffen, werden diese auf Antrag des Kantons aufgenommen.

2 Siedlung

Kapitel 2.1 Gesamtstrategie

Ausscheidung Siedlungsgebiet

1 Einwender beantragt, es seien über eine Bautiefe der südliche Teil des Grundstückes Kat.-Nr. 10084 und des Grundstückes Kat.-Nr. 9341 und ein kleiner Teil des Grundstückes Kat.-Nr. 8581 sowie vollumfänglich die Grundstücke Kat.-Nr. 2243 und 2244 an der Hanglage westlich der Engenbüelstrasse im Engenbüel (Angenbüel) in Wallisellen, soweit diese ausserhalb der im Entwurf des Regionalen Richtplanes Glattal (Richtplankarte Siedlung und Landschaft) eingetragenen Abgrenzungslinie des Flughafens liegen, unter Ausnutzung des kantonalen resp. regionalen Anordnungsspielraumes, in der Richtplankarte Siedlung und Landschaft nicht parzellenscharf ins Siedlungsgebiet aufzunehmen und in ein Gebiet mit niedriger oder mit hoher baulicher Dichte zuzuordnen.

EVENTUALANTRAG: Sollte die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) wider Erwarten der Meinung sein, dass der Anordnungsspielraum mit einer Zuweisung der beantragten Fläche überschritten werde, so wird hiermit beantragt, dass die ZPG bei der Baudirektion einen Antrag auf Anpassung des kantonalen Richtplanes stellt.

Die Abgrenzung des Siedlungsgebiets erfolgt abschliessend im kantonalen Richtplan und wurde im Rahmen der Gesamtrevision 2014 (vom Bundesrat genehmigt am 29.04.2015) im Sinne der raumplanerischen Gesetzgebung gesamthaft überprüft. Dies ist nicht Gegenstand der regionalen Richtplanung. Die Region verfügt nicht über Spielraum, dem Antrag nachzukommen und kann ohne rechtskräftiges Siedlungsgebiet auch keine regionalen Festlegungen das Baugebiet betreffend (bspw. hohe bauliche Dichte) vornehmen.

Kapitel 2.2 Zentrumsgebiet

kantonales Zentrumsgebiet Flughafen Kloten, Kloten (Nr. 3)

1 Einwender beantragt, die beiden ersten Sätze zu Gebiet Nr. 3 „Der Flughafen verfügt auf der Landseite lediglich über geringe Kapazitätsreserven.“ wie folgt zu präzisieren: „Bestehendes Zentrumsgebiet (Verkehrsdrehscheibe) mit geringen Kapazitätsreserven. Der Flughafen ausbau (Nebenanlagen) ist auf der Landseite siedlungsplanerisch zu integrieren.“

Das kantonale Zentrumsgebiet ist nach regionalen Massstäben differenziert und das betreffende Teilgebiet ist nach dem Flughafen Kloten bezeichnet. Es umfasst aber auch Bereiche ausserhalb des SIL-Perimeters. Die Aussage betreffend die Kapazitätsreserven bezieht sich demnach auf das gesamte Zentrumsgebiet und nicht nur auf den Flughafen Kloten.

Die Terminologie "Nebenanlagen" ist ein definitiver Rechtsbegriff, daher ist die Präzisierung sinnvoll.

Kapitel 2.5 Gebiete mit Nutzungsvorgaben

Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen Tolwäng Opfikon / Rümlang (Nr. 35)

4 Einwendende beantragen, auf die Festlegung des Gebiets Nr. 35 Tolwäng, Opfikon/Rümlang, als Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen sei zu verzichten.

Das Gebiet befindet sich ausserhalb des Siedungsgebiets gemäss kantonalem Richtplan. Es hat in Zusammenhang mit der Glatt eine besondere ökologische Bedeutung und wird für die hier vorgesehene Glattrevitalisierung benötigt. Zudem ist keinerlei Bedarf an einem zusätzlichen Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen ausgewiesen. Im Übrigen ist der Eintrag in hohem Masse widersprüchlich: Es soll ein Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen sein, aber gleichzeitig für flughafenaffine Nutzungen mit Dienstleistungen, Gewerbe etc. - also private Zwecke - verwendet werden. Wobei Dienstleistungen ausgeschlossen werden sollen.

Die ZPG vertritt den Standpunkt, dass in Gebieten für öffentliche Bauten und Anlagen mind. 50 % der theoretischen Gesamtnutzflächen für Arbeiten genutzt werden. Daran und an flughafenaffinen Nutzungen besteht ein öffentliches Interesse der Region. Das Gebiet Tolwäng verfügt über eine besondere Lagegunst mit guter Anbindung an verschiedene Verkehrsträger (MIV, ÖV). Zudem erachten die Region und die Gemeinde das Gebiet als wesentliche Entwicklungsreserve ausserhalb des SIL-Perimeter und gewissermassen als Ausgleich für die vielfältigen Einschränkungen, welche die Gemeinde durch den Flughafen und dessen Betrieb belasten. Mit dem regionalen Eintrag wird die Möglichkeit geschaffen, eine Entwicklung ohne kantonale Festlegung als Siedlungsgebiet anzustreben.

Die widersprüchliche Formulierung betreffend die Beschränkung für Dienstleistungen wird präzisiert.

VE-Gebiet Zentrum Dietlikon Süd, Dietlikon (Nr. 36)

1 Einwendender begrüsst die Festlegung und verweist auf das Erfordernis ausreichender Parkplätze (unabhängig eines Parkleitsystems). Diesbezüglich sei nicht ersichtlich, ob gegenüber den aktuellen Wegleitungen mehr Parkplätze erlaubt seien oder zumindest Bestandesgarantie bestehe, auch bei kleineren Bauvorhaben. Aufgrund der Kapazitätsreserven, seien Parkplatzüberlegungen in die Entwicklung des Gebietes einzubeziehen. Die gestalterische Aufwertung der Grundstücke soll Sache der Eigentümer sein.

HINWEIS: Im Gebiet besteht produzierendes Gewerbe, auf welches Rücksicht zu nehmen sei.

Die Festlegung als Gebiet für verkehrsintensive Einrichtungen gründet auf umfangreichen Überlegungen zu Parkplätzen. Die Region kann jedoch die kantonale Ersatzvornahme nicht aufheben, somit gelten die Anforderungen betreffend Neubau und Umbau.

Die Festlegungen betreffend die Freiraumgestaltung beziehen sich primär auf den öffentlichen Raum (z.B. Strassensanierung inkl. gestalterischer Massnahmen). Entscheiden sich Grundeigentümer für eine Aufwertung wird dies begrüsst.

VE-Gebiet "The Circle", Kloten (Nr. 38)

1 Einwendender beantragt, die Festlegung eines bimodalen ÖV-Anteils von mindestens 50% für „The Circle“ zu streichen.

Diese Festlegung basiert auf dem kantonalen Richtplan: Gemäss Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten, damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. Die ZPG sichert diese Vorgabe bei geplanten VE-Vorhaben im regionalen Richtplan.

Kapitel 2.6 Anzustrebende bauliche Dichte

Gebiet hoher baulicher Dichte Grindelstrasse, Bassersdorf (Nr. 26)

6 Einwendende beantragen, das Gebiet sei als Gebiet mit niedriger baulicher Dichte festzulegen. Zudem sei ein Koordinationshinweis „KRP: Landschaftsverbindung (Kap. 3.9 Nr. 27)“ zu ergänzen, da dieses Gebiet das einzige zwischen Bassersdorf und Kloten sei, in dem eine Nord-Süd-Vernetzung von Lebensräumen stattfinden kann. Die übergeordnete Festlegung könne nur erfüllt werden, wenn die bauliche Dichte hier niedrig sei.

Wegen der kantonalen Festlegung wurde die Ausscheidung des Hochhausgebietes stark reduziert. Die ZPG stellt sich jedoch auf den Standpunkt, dass eine Verbindung auch trotz einer baulichen Verdichtung geschaffen werden kann. Dies ist im Sinne von Trittsteinen für die Natur und als Identifikationspunkte im Siedlungskontext vorzusehen, zudem ist es je nach Konzeption denkbar eine verdichtete Siedlung und eine Landschaftsverbindung in Koexistenz zu realisieren. Anlässlich des Differenzbereinigungsgesprächs zwischen ARE und ZPG vom 23.01.2017 akzeptierte das ARE die Festlegung als Gebiet hoher baulicher Dichte unter der Bedingung des Eintrags eines Koordinationshinweises auf die kantonale Landschaftsverbindung Nr. 27.

Abgesehen davon bildet die Unterführung (Reserve K10) einen Korridor, welcher die einzige durchgehende Verbindung vom Raum Hardwald in den Landschaftsraum nördlich Bassersdorf und Kloten darstellt. Die Flächen im Bereich Grindelstrasse / Wisbruggstrasse sind weitgehend überbaut. Zudem haben die Tiere dort keine Möglichkeit (Unter- / Überführung) das stark frequentierte Bahntrasse zu queren, wie es weiter westlich im Korridor (Reserve K10) besteht. Der Verzicht auf die weiterführende bauliche Entwicklung entlang des zukünftigen GlattalbahnPLUS-Trassees macht somit wenig Sinn. Vielmehr ist das Hauptaugenmerk darauf zu richten, den bestehenden Korridor zu nutzen / zu attraktivieren.

Gebiet hoher baulicher Dichte Tolwäng, Opfikon / Rümlang (Nr. 40)

4 Einwendende beantragen, für das Gebiet Tolwäng, Opfikon/Rümlang, sei keine Festlegung über die bauliche Dichte zu treffen.

Die ZPG vertritt den Standpunkt, dass an der angestrebten Nutzung ein öffentliches Interesse der Region besteht. Das Gebiet Tolwäng verfügt über eine besondere Lagegunst mit guter Anbindung an verschiedene Verkehrsträger (MIV, ÖV). In Verbindung mit dem regionalen Eintrag als Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen ist eine Struktur mit grossen Volumen städtebaulich plausibel.

Gebiet niedriger baulicher Dichte

1 Einwendender beantragt, die in der Richtplanvorlage mit „niedriger baulicher Dichte“ bezeichneten Gebiete im ganzen Bereich der Regionalplanung bezüglich der Machbarkeit einer zielgerechten Umsetzung nochmals kritisch zu hinterfragen – Bodensparmassnahmen sollen schwerpunktmässig dort verstärkt werden können, wo eine planerische und bauliche Umsetzung machbar und zeitgerecht zielwirksam sei.

Die Rücksichtnahme auf das Orts- und Landschaftsbild wird mittels Richtlinien definiert, welche jedoch im Sinne der haushälterischen Bodennutzung zu eng gefasst sind. Insbesondere die Einschränkung auf 2 Vollgeschosse erscheint aus heutiger Sicht fragwürdig. Die ZPG nimmt in Aussicht, im Rahmen einer künftigen Teilrevision des regionalen Richtplans eine generelle Flexibilisierung zu prüfen, um eine vertikale Verdichtung zugunsten einer guten Durchgrünung / Durchlässigkeit zu ermöglichen.

Kapitel 2.7 Gebiete mit Zulässigkeit Hochhäuser

Eignungsgebiet Achse Industriegebiet / Gebiet Hard (bei Bahnhof), Bassersdorf (Nr. 1)
2 Einwendende beantragen, die Achse sei nicht mehr als Eignungsgebiet für Hochhäuser festzulegen, da Hochhäuser Fremdkörper seien, entlang der Achsen des gewachsenen Ortsbilds von Bassersdorf (mit in der Regel nicht mehr als dreistöckigen Häusern, die teilweise unter Schutz stehen). Sie genügten dort nicht den Anforderungen von § 238 und § 284 des Planung- und Baugesetzes des Kantons Zürich.

Grundsätzlich gilt: Aus der Festlegung der Eignungsgebiete für Hochhäuser ist keine Pflicht für die Realisierung von Hochhäusern abzuleiten. Die kantonalen Anforderungen gemäss den genannten Paragrafen PBG (§ 238 Gestaltung von Bauten und § 284 Anforderungen an Hochhäuser) gelten auch in den regional festgelegten Gebieten und werden durch diese nicht aufgehoben. Es ist einzelfallweise zu beurteilen, inwiefern ein allfälliges Hochhausprojekt diese gesetzlichen Vorgaben erfüllt.

Eignungsgebiet Achse Industriegebiet, Kloten (Nr. 4)
2 Einwendende beantragen, die Achse sei nicht mehr als Eignungsgebiet für Hochhäuser festzulegen, da Hochhäuser Fremdkörper seien, entlang der Achsen des gewachsenen Ortsbilds von Bassersdorf (mit in der Regel nicht mehr als dreistöckigen Häusern, die teilweise unter Schutz stehen). Sie genügten dort nicht den Anforderungen von § 238 und § 284 des Planung- und Baugesetzes des Kantons Zürich.

Grundsätzlich gilt: Aus der Festlegung der Eignungsgebiete für Hochhäuser ist keine Pflicht für die Realisierung von Hochhäusern abzuleiten. Die kantonalen Anforderungen gemäss den genannten Paragrafen PBG (§ 238 Gestaltung von Bauten und § 284 Anforderungen an Hochhäuser) gelten auch in den regional festgelegten Gebieten und werden durch diese nicht aufgehoben. Es ist einzelfallweise zu beurteilen, inwiefern ein allfälliges Hochhausprojekt diese gesetzlichen Vorgaben erfüllt.

Kapitel 2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

Neuer Standplatz für Fahrende

1 Einwender beantragt, in der Gemeinde Dietlikon sei im Gebiet „Klimm“ (Schärenacher) ein Durchgangsplatz für fahrende Mitglieder der Schweizer anerkannten Minderheiten Jenische und Sinti einzurichten.

Das Gebiet Klimm ist als Kiesbiotop von regionaler Bedeutung im Natur- und Landschaftsschutzinventar 1980 (Objektnummer 2_52) erfasst. Die Schutzziele lassen sich nicht mit einem Durchgangsplatz vereinbaren.

3 Landschaft

Kapitel 3.2 Landwirtschaft

Ziele

3 Einwendende beantragen, den 4. Absatz im Richtplangentext im Sinne der kantonalen Richtplangvorgaben zu ergänzen, demnach es gilt, Hundeschulen als Elemente der Naherholung zu sichern. Für deren Standortbeurteilung seien folgende Kriterien anzuwenden:

- *Bedürfnisnachweis im regionalen Einzugsbereich*
- *Siedlungsnaher Lage und/oder unempfindliche bzw. vorbelastete Standorte und Böden*
- *Bestehende, rechtmässige Infrastruktur (u. a. Trainingsplatz, Gebäude, Abstellplätze). Synergie mit bestehenden Bauten und Anlagen.*
- *landschaftliche Einordnung: Der Schonung von Natur und Landschaft ist besonderes Gewicht beizumessen. In Landschaftsschutzgebieten gemäss Richtplan und innerhalb überkommunaler Schutzverordnungen sind Hundeschulen nur in besonders bezeichneten Zonen zulässig (Erholungszone VI), sofern sie sich besonders gut in die Landschaft einfügen*
- *Erschliessung (Erreichbarkeit öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr und Parkierung)*
- *Vereinbarkeit mit weiteren wichtigen Interessen wie z.B. Radrouten und Wanderwegen*

Die ZPG wird die folgenden Kriterien im Erläuterungsbericht als Orientierungshilfe für die Beurteilung ergänzen:

Für zusätzliche Standorte für Hundeschulen nimmt die Region eine Prüfung folgender Kriterien in Aussicht:

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

Kapitel 3.3 Erholung

Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)

4 Einwendende beantragen, das Gebiet Nr. 5 Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, sei als "Kantonaler Naturerlebnispark" (alternativ: "Regionaler Naturerlebnispark") zu bezeichnen.

Die ZPG hat nicht die Kompetenz kantonale Inhalte festzulegen. Zudem strebt die Region einen vielfältigen Regionalpark an, welcher für verschiedene Funktionen (Erholung, ökologische Themen etc.) vorgesehen ist, daher wäre eine einschränkende Bezeichnung als "Naturerlebnispark" nicht zielorientiert.

Hundeschule Breite, Nürensdorf (Nr. 24)

3 Einwendende beantragen, auf die Festlegung als Erholungsgebiet sei (zumindest vorläufig, ohne geeignete Beurteilung) zu verzichten, da nicht ersichtlich sei, inwiefern dieser Standort aus einer übergeordneten Sicht nach objektiven Kriterien beurteilt wurde.

Die Gemeinde Nürensdorf deklarierte im Rahmen der Gemeindeggespräche 2015 Bedarf für den Standort einer Hundeschule, da eine bestehende Hundeschule aufgrund fehlender Zonenkonformität geschlossen werden musste. Es besteht Bedarf für einen neuen geeigneten Standort.

Der Standort Breite liegt direkt neben dem Unterwerk Breite im Landwirtschaftsgebiet und ist ab der Brüttenerstrasse / Zufahrt zum Unterwerk mit dem MIV erreichbar. In direkter Nachbarschaft zum Unterwerk ist die Frage der landschaftlichen Einordnung weitestgehend irrelevant. Schutzgegenstände oder andere empfindliche Nutzungen (Wohnen o.ä.) werden nicht beeinträchtigt.

Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)

2 Einwendende beantragen, den regionalen Richtplan dahingehend auszurichten, dass die Piste unverändert für den potentiellen Flugbetrieb erhalten und benutzbar bleibt, somit sei auf einen vollumfänglichen Eintrag als Regionalpark zu verzichten.

Die ZPG verfolgt seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampffjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da ein Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.

Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)

3 Einwendende beantragen, auf die Festlegung eines Regionalparks mit grossräumiger Ausdehnung sei zu verzichten, um insbesondere den vorangegangenen Entscheiden des Bundes zugunsten des Innovationsparks sowie der militärischen und zivilaviatischen Nutzung Rechnung zu tragen.

Der vom Bund am 31. August 2016 verabschiedete SIL-Konzeptteil sei zudem als rechtliche Grundlage im Kapitel 7.1. «Grundlagen» des Regionalen Richtplans aufzuführen.

Die ZPG verfolgt seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampffjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da ein Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.

Der vom Bund beschlossene SIL-Konzeptteil wird in den Grundlagen aufgeführt.

Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)

Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) beantragt, bei der Revision des regionalen Richtplans Glattal die Festlegungen im Sachplan Militär (SPM) zwingend zu berücksichtigen. Insbesondere sei der im SPM-Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf behördenverbindlich festgesetzte Flugplatzperimeter von jeglichen Planungen im regionalen Richtplan Glattal auszuschliessen.

Die Region verfolgt weiterhin das Ziel einen Regionalpark festzulegen. Obwohl der militärische Flugplatzperimeter mit BR-Beschluss vom 31.08.2016 festgesetzt wurde, liegt wegen der laufenden Revision des SIL-Konzeptteils und der ausstehenden Revision des SIL-Objektteils – und somit des SIL-Objektblatts und Betriebsreglements für den Flugplatz Dübendorf – noch keine umfassende übergeordnete Vorgabe vor.

Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)

1 Einwender beantragt, den Flugplatz Dübendorf mit seiner Piste und den dazugehörenden Bauten vollständig zu erhalten und der zivilen Nutzung zu übergeben. Die Umnutzung des Flugplatzgeländes sei wegen Fehlens weiterer Standorte, die aviatisch genutzt werden könnten, nicht zu verantworten. Die langfristige Sicherstellung – auch für kommende Generationen – des internationalen Verkehrs mit der Agglomeration Zürich sei volkswirtschaftlich lebenswichtig. Der Regionale Richtplan Glattal sei zu überarbeiten und neu aufzulegen.

Die ZPG verfolgt seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampffjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da ein Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.

Der Beschluss der Delegiertenversammlung zur Verabschiedung des regionalen Richtplans wird inkl. der Richtplanunterlagen öffentlich bekanntgemacht und untersteht dem Referendum. Erst nach Ablauf der Referendumsfrist wird der Richtplan zur Festsetzung durch den Regierungsrat eingereicht.

Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)

1 Einwender beantragt, im Regionalen Richtplan Glattal das Gelände des Flugplatzes Dübendorf als etablierte und real existierende Luftfahrtinfrastruktur auszuweisen, und diese prioritär der aviatischen Nutzung zuzuführen. Der Flugplatz Dübendorf mit dessen heutiger Piste sei vollständig zu erhalten und gemäss dem Willen des Bundes der zivilen Nutzung zu öffnen. Dazu müsse die bestehende Piste in voller Länge erhalten bleiben. Sämtliche nicht-aviatischen Nutzungen seien so zu planen, dass diese den Flugbetrieb nicht einschränken. Die aktuell vorliegende Fassung des Regionalen Richtplans Glattal sei zu überarbeiten und neu aufzulegen.

Die ZPG verfolgt seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampffjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da ein Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.

Der Beschluss der Delegiertenversammlung zur Verabschiedung des regionalen Richtplans wird inkl. der Richtplanunterlagen öffentlich bekanntgemacht und untersteht dem Referendum. Erst nach Ablauf der Referendumsfrist wird der Richtplan zur Festsetzung durch den Regierungsrat eingereicht.

Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)

1 Einwender beantragt, im regionalen Richtplan sei das Gelände des Flugplatzes Dübendorf vollumfänglich der aviatischen Nutzung zuzuführen.

Die ZPG verfolgt seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampffjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da ein Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.

Regionalpark (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen (Nr. 5)

1 Einwender beantragt, im regionalen Richtplan Glattal das Gelände des Flugplatzes Dübendorf als etablierte und real existierende Luftfahrtinfrastruktur vollumfänglich auszuweisen und diese vordringlich (prioritär) der aviatischen Nutzung zuzuführen sowie diese plane-

risch vollumfänglich zu sichern.

Zugleich seien der Flugplatz Dübendorf und dessen Umgebung im Sinne der raumplanerischen Vorsorge als eine „Luftfahrtentwicklungszone“ zu deklarieren und als solche zu entwickeln.

Die ZPG verfolgt seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da ein Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.

Fil Vert

Die Geschäftsstelle der Regionalplanungsgruppe Zürich und Umgebung (RZU) beantragt im Sinne einer Anregung, einen Auftrag zu formulieren, um die konzeptionellen Grundlagen des Fil Vert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu vertiefen, um der Bedeutung der Freiraumentwicklung und des Themas Erholung gerecht zu werden: z.B. Konkretisierung der Zielvorstellungen und Massnahmen zu den Erholungsringen und Abstimmung mit dem geplanten Wegnetz (differenzierte Betrachtung der verschiedenen Erholungsringe, da jeweils unterschiedliche Themen und Fragestellungen im Vordergrund stehen) – Entwicklung des Erholungsringes Flugplatz Dübendorf.

Die ZPG hält es für denkbar, die Erholungsringe in einer Themenkarte zu behandeln, wenn nach definitiv geklärter Fragestellung des Regionalparks Bedarf bestünde.

Kapitel 3.7 Landschaftsförderung

Themenkarte, fehlendes kantonales Gebiet

2 Einwendende beantragen, in der Karte Landschaftsförderung, Seite 81 Richtplantext, zusätzlich zu den regionalen Landschaftsförderungsgebieten Nrn. 1, 2 und 3 auch die Mitte dieser 3 Gebiete als Landschaftsförderungsgebiet einzutragen, obwohl dies im kantonalen Richtplan enthalten ist. Das Gebiet (Hardwald bis Gerlisberg) sei auch als Landschaftsfördergebiet zu bezeichnen und zu schraffieren.

Das Gebiet ist ein kantonales Landschaftsförderungsgebiet. Es ist in der Themenkarte (S. 81 Richtplantext) und der Richtplankarte entsprechend dargestellt. Darüber hinaus kann die ZPG keine andere Darstellung machen oder Festlegung treffen.

Kapitel 3.8 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbinding

Korridor Homberg Kloten- Gerlisberg, Bassersdorf / Nürensdorf / Kloten (Nr. 2)

Die Regionalplanungsgruppe Winterthur und Umgebung (RWU) beantragt, die beiden RWU-Vernetzungskorridore Nr. 3 und 10 zwischen Brütten - Eigental und Lindau (Kleinikon) - Nürensdorf zumindest in der Richtplankarte entsprechend zu bezeichnen.

Der Lückenschluss zwischen dem Korridor Nr. 2 (ZPG) und den Korridor Nr. 3 (RWU) durch den Raum nördlich Oberwil / Breite ist bereits hinreichend gegeben, da die Korridore über die Waldstücke im Raum nördlich Oberwil verbunden sind. Zudem verläuft der angeregte Korridor überwiegend durch das Gebiet der Region Zürcher Unterland. Die ZPG stellt Korridore innerhalb des Waldareals nicht dar.

Vernetzungskorridor Chatzensee-Glattraum, Rümlang (Nr. 18)

1 Einwendender beantragt, der Vernetzungskorridor entlang der Glatt sei mit der Gewässerrevitalisierung [Aufwertung Flussufer Glatt Nr. 56, Kap. 3.10, S. 95 ff., Anm. d. V.] zu koordinieren und sinnvollerweise lediglich auf ein Glattufer (Grundeigentum Kanton Zürich) zu konzentrieren. Das Privateigentum sei zu respektieren und zu schützen. Sollte eine Landentwertung entstehen, werden wir als Landeigentümer auf Schadenersatz und Enteignung klagen.

Entlang der festgelegten Korridore wird das Vorhaben deklariert, eine Vernetzung durch die aufgeführten Elemente (bspw. Magerwiesen etc.) zu sichern. Die Einträge beinhalten auf Richtplanstufe einen Anordnungsspielraum und sind nicht parzellenscharf und auch nicht grundeigentümerverbindlich. Es ist im Einzelfall und je nach Zweckmässigkeit abzuwägen, an welchen Standorten tatsächlich Vernetzungselemente gefördert werden.

Vernetzungskorridore Murholz-Wassberg, Maur (Nr. 13) und Ifang-Steglerholz-Hint. Guldenen, Maur (Nr. 14)

Die Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil beantragt, die Linienführung der Vernetzungskorridore an der Regionsgrenze zu korrigieren.

Die ZPG vertritt die Meinung, dass die jeweilige Linienführung der Korridore im Sinne des Anordnungsspielraums auf Richtplanstufe hinreichend koordiniert ist.

Abstimmung Siedlung + Verkehr zugunsten Landschaftsverbindung

1 Einwendender beantragt, der Siedlungs- und Landschaftsplan sei noch besser auf den Verkehrsplan abzustimmen, um am Ende Erfolg versprechende Landschaftsverbindungen zu bekommen (siehe z. B. Konfliktpotenzial beim Flugplatz Dübendorf im Raum Hegnau-Volketswil).

Im regionalen Richtplan können Landschaftsverbindungen nur festgelegt werden, sofern sie kantonale, regionale oder kommunale Infrastrukturen überbrücken (z.B.: Strassen im kantonalen Netz). Dies war bis zur Annahme der Abstimmungsvorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsstrassen-Fonds (NAF) am 12.02.2017 der Fall im Raum Flugplatz Dübendorf und Volketswil, wo die ZPG Landschaftsverbindungen zur Überbrückung der A53 (Hochleistungsstrasse im kantonalen Netz) festgelegt hatte. Mit der Annahme des NAF wird die A53 vom kantonalen ins nationale Strassennetz überführt. Damit fehlt der Region die Kompetenz, die Landschaftsverbindungen über die Nationalstrasse festzulegen. Die ZPG beantragt daher im laufenden Verfahren der Teilrevision des kantonalen Richtplans 2016 diese Verbindungen in den selbigen aufzunehmen.

Zudem sind weitere Landschaftsverbindungen im kantonalen Richtplan festgelegt, die ebenfalls Infrastrukturen des Nationalstrassennetzes oder des Eisenbahnnetzes (SBB oder S-Bahn) betreffen.

4 Verkehr

Kapitel 4.2 Strassenverkehr

Glattalautobahn

30 Einwendende beantragen, dass sich die Region dafür einsetzt, dass „Die zukünftige Glattalautobahn ~~möglichst~~ zwingend unterirdisch oder überdeckt, landschafts- und siedlungsverträglich (~~unterirdisch, in Tieflage~~) eingepasst geführt wird. Der Glattalautobahnknoten soll soweit wie möglich östlich zu liegen kommen und so früh wie möglich unterirdisch / oder überdeckt ~~in-Tieflage~~ verlaufen.“

Die ZPG strebt im Rahmen der bereits laufenden Gebietsplanung Bassersdorf – Dietlikon – Wangen-Brütisellen an, dass die Grossinfrastrukturen siedlungs- und landschaftsverträglich (unterirdisch oder überdeckt) eingebettet werden. Folgende Formulierung wird aufgenommen: "Die ZPG setzt sich dafür ein, dass die zukünftige Glattalautobahn landschafts- und siedlungsverträglich (unterirdisch oder überdeckt) geführt wird. Der Glattalautobahnknoten soll soweit wie möglich östlich zu liegen kommen und so früh wie möglich unterirdisch oder überdeckt verlaufen."

Gebiete für Verkehrsintensive Einrichtungen

Die Gemeinde Dietlikon beantragt, weitere Einschränkungen und somit Nachteile für das VE-Gebiet Dietlikon Süd zu vermeiden, welche sowohl durch die Einschränkung der Verkaufsfläche als auch durch die Plafonierung der Parkierung resultieren: Gemäss Kapitel 4.2.3 b) soll bei stark verkehrserzeugenden Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen ein möglichst grosser Anteil auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden. Bezüglich Einschränkung möglicher Erweiterungen von Verkaufsflächen wird den Betrieben jeglicher Spielraum für die Zukunft genommen. Bereits heute gilt mit dem Gestaltungsplan Dietlikon Süd ein Plafond von 110'000m² VF. Da dieser durch die Verkehrslast begründet ist, regt die Gemeinde an, Verkaufsflächen nach dem tatsächlich induzierten Verkehr zu regeln und nicht alles über einen Leist zu brechen. Zu Spitzenzeiten belasten heute Rückstaus das übergeordnete Strassen-netz aufgrund unzureichender Parkhauskapazitäten.

Übergeordnete Gesetze und Vorgaben regeln die Entwicklung von grossen verkehrsintensiven Gebieten. Die ZPG legt keine weiteren Einschränkungen / Erleichterungen für diese Gebiete fest.

Erreichbarkeit Flughafen

1 Einwender beantragt, im Kapitel Strassenverkehr sei sowohl im Text als auch auf den Karten der Ausbau der Flughafenstrasse (südlich des Flughafens) vorzusehen.

Die Flughafenstrasse ist eine kantonale Strasse (Hauptverkehrsstrasse, HVS) und im kantonalen Richtplan festgelegt, weshalb die Region keine Aussagen zum weiteren Ausbau dieser Strassen macht.

Erreichbarkeit Flughafen

1 Einwender beantragt, im Kapitel Strassenverkehr sei sowohl im Text als auch auf den Karten der Ausbau der A51 zwischen dem Dreieck Zürich Nord und der Flughafenausfahrt auf sechs Spuren vorzusehen.

Da es sich bei der A51 um eine Nationalstrasse im Eigentum des Bundes handelt, macht die Region keine weiteren Aussagen zu Ausbauten und deren Ausgestaltung dieser Infrastrukturen.

Erreichbarkeit Flughafen

1 Einwender beantragt, im Kapitel Strassenverkehr sei sowohl im Text als auch auf den Karten die Umlegung der Ein-/Ausfahrt zum/vom Flughafen sowohl am Anschluss Flughafen als auch am Halbanschluss Werft auf den rechten Fahrstreifen vorzusehen.

Aussagen zur Verkehrsführung auf den entsprechenden kantonalen / nationalen Infrastrukturen sind aus Sicht der ZPG im regionalen Richtplan nicht stufengerecht.

Karteneintrag Eigentalstrasse, Kloten/Nürens Dorf

3 Einwender beantragen, zusätzlich die Eigentalstrasse, Kloten / Nürens Dorf einzutragen:

– *Strassenklassierung: Regionale Verbindungsstrasse zum Rückbau vorgesehen*

- *Vorhaben: Rückbau, flankierende Massnahmen zur Verhinderung Schleichverkehr sind vorgesehen*
- *Realisierungshorizont: 10 Jahre nach in Kraft treten der Verfügung zur Eigentalsstrasse (ca. 2026)*

Die Strasse ist heute eine Gemeindestrasse und soll auch zukünftig nicht als regionale Verbindungsstrasse in den regionalen Richtplan aufgenommen werden, da die Problematik nicht ein verkehrliches Anliegen sondern vielmehr ein Anliegen des Naturschutzes darstellt. Die Massnahmen zum Betrieb und Rückbau sind aus Sicht der ZPG nicht im regionalen Richtplan mit einer Aufnahme als regionale Verbindungsstrasse festzuhalten. Es wird ein Koordinationshinweis beim Veloweg mit linearer Schwachstelle ergänzt.

Kapitel 4.3 Öffentlicher Personenverkehr

GlattalBahnPLUS

Die Gemeinde Bassersdorf beantragt, als Massnahme im regionalen Richtplan sei festzulegen, dass für die GlattalBahnPLUS – bis zum Bahnhof Bassersdorf – durch den ZVV mit Mitwirkung der Planungsregion und der Stadt Kloten / der Gemeinde Bassersdorf rasch möglichst ein Vorprojekt zur Festlegung der Interessens- / Baulinien erarbeitet werden soll.

Die ZPG unterstützt die Absicht, die GlattalBahnPLUS möglichst schnell zu erstellen. Die Festhaltung der Massnahme zur Erarbeitung eines Vorprojekts ist im Verkehrsplan nicht stufengerecht und soll auf kommunaler Ebene in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben vorangetrieben werden. Die Ergänzung zur Durchführung eines gemeindeübergreifenden Gebietsmanagements unter Federführung des Kantons wurde verworfen, da nur zwei Gemeinden betroffen sind und die Planungen auf kommunaler Stufe vorangetrieben werden sollen. Die Grundlagen dafür (GlattalBahnPLUS als Schlüsselprojekt für die ZPG, Trasseesicherung, Hinweise zu den Gebieten) sind im regionalen Richtplan geschaffen.

GlattalBahnPLUS

2 Einwendende beantragen, a) Auf die GlattalBahnPLUS bis nach Bassersdorf sei solange zu verzichten, bis die Hardwald-Ringbahn realisiert wird und b) die Trasseeführung solle nicht mehr als Tram auf den Hauptstrassen erfolgen, sondern als GlattalBahn auf einem Eigentrassee.

Die Trasseesicherung wird im kantonalen Richtplan vorgenommen und von der Region übernommen. Der Antrag widerspricht dem Antrag im öffentlichen Interesse der Gemeinde Bassersdorf, möglichst rasch ein Vorprojekt zu erarbeiten und wird daher nicht berücksichtigt. Im Rahmen der Umsetzung der GlattalBahnPLUS wird in der Regel mit Busvorlaufbetrieben gearbeitet.

Brüttenertunnel

31 Einwendende beantragen, dass sich die Region als Auftrag setzt, sich dafür einzusetzen, eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Lösung (zwingend unterirdisch oder überdeckt) (~~unterirdisch, in Tieflage~~) für die Integration der Grossprojekte Glattalautobahn und Brüttenertunnel unter der Federführung des Kantons zu erwirken, um die Anliegen der betroffenen Gemeinden zu unterstützen. Die ZPG solle sich intensiv beim Kanton ZH und den entsprechenden Bundesämtern für die beiden Vorgaben einsetzen. Weiter solle sich die ZPG im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die Bauverfahrenskonzeptionen möglichst umfeld- und umweltschonend geplant und umgesetzt werden.

Die ZPG strebt im Rahmen der bereits laufenden Gebietsplanung Bassersdorf – Dietlikon – Wangen-Brütisellen an, dass die Grossinfrastrukturen siedlungs- und landschaftsverträglich (unterirdisch oder überdeckt) eingebettet werden und unterstützt die betroffenen Gemeinden

auf Anfrage auch bei weiteren Prozessen und übergeordneten Planungsträgern. Folgende Formulierung wird aufgenommen: "Die ZPG setzt sich dafür ein, eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Lösung (unterirdisch oder überdeckt) für die Integration der Grossprojekte Glattalautobahn und Brüttenertunnel unter der Federführung des Kantons zu erwirken, um die Anliegen der betroffenen Gemeinden zu unterstützen."

Erreichbarkeit Flughafen

1 Einwender beantragt, die Strategie ÖV sei zu ergänzen: „Durchgängiger Ausbau der S-Bahnstrecke Opfikon - Kloten auf Doppelspur (Abschnitt vor und nach der Station Kloten / Balsberg)“.

Es ist beabsichtigt, im Rahmen der Fortschreibung des RegioROK dieses Element als wichtiges Infrastrukturprojekt aufzunehmen. Grundsätzlich ist dies jedoch eine Bundesaufgabe, welche im kantonalen Richtplan bereits festgelegt und gesichert ist.

Kapitel 4.4 Fuss- und Veloverkehr

Veloweg Greifensee – Volketswil entlang der Grossrietstrasse

Die Gemeinde Greifensee beantragt, den mit "bei Ersatz aufzuhebender Radweg" zu erhalten und als "Radweg bestehend" zu deklarieren, weil dieser insbesondere für die Jugendlichen ein wichtiger Verbindungsweg sei.

Die bestehenden Velostreifen entlang der Grossrietstrasse bleiben weiterhin bestehen. Weiter wird entlang der Neuen Greifenseestrasse in Phase 2 (Entwicklung im Gebiet, Tempo 60) ein Velostreifen angebracht. Da es sich um eine kommunale Strasse handelt, kann die Velo-Verbindung im kommunalen Richtplan aufgenommen und gesichert werden.

Veloparkierungsanlage Haltestelle Innovationspark / Flugplatz, Dübendorf

2 Einwendende beantragen, die Veloparkierungsanlage ausserhalb des Flugplatzareals zu versetzen.

Die Anlage steht nicht im Zusammenhang mit dem Flugplatz sondern mit dem geplanten Innovationspark, welcher sich ebenfalls am Rand des Flugplatzes befindet. Dies ist eine flankierende Massnahme, um das Verkehrsaufkommen auf Verkehrsmittel zu lenken, die wenige Emissionen erzeugen.

Regionale Freizeitverbindungen (Velo) Dübendorf / Wangen-Brüttisellen / Volketswil (Flugplatzareal)

2 Einwendende beantragen, die regionalen Freizeitverbindungen zu streichen.

Die ZPG verfolgt seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampffjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.

Fil Vert und Fil Bleu – Verbindung Flugplatz Dübendorf – Hardwald

2 Einwendende beantragen, die Verbindung zu streichen.

Die ZPG verfolgt seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampffjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark

etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.

Fuss- und Wanderwegnetz Fil Vert um Regionalpark – Rundweg Flugplatzareal Dübendorf / Wangen-Brüttisellen / Volketswil

2 Einwendende beantragen, das Fuss- und Wanderwegnetz zu streichen.

Die ZPG verfolgt seit Bekanntgabe der Aufgabe der Militäraviatik (Einstellung Kampfjetbetrieb 2005) das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Siedlungsentwicklung (Innovationspark etc.) inkl. siedlungsorientierter Freiräume zu nutzen. Dies wurde zudem manifestiert in der Testplanung mit dem Kanton (Beschluss Regierungsrat 2010). Dies ist weiterhin die Zielsetzung der ZPG, da der Betrieb mit ziviler Aviatik (Flächenflugzeuge) auf dem Flugplatz Dübendorf die Siedlungsqualität im Glattal zu stark einschränken würde.

Hindernisfreier Wanderweg Nr. 2 – Flughafen-Rundweg

1 Einwendender beantragt, den hindernisfreien Wanderweg im Bereich des Flughafens Kloten sowie Glattbrugg West / Rümlang, Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang, Rohrstrasse, Rohrholzstrasse, Neue Rohrstrasse, zu streichen.

Der hindernisfreie Wanderweg ist Bestandteil des Wanderwegnetzes des Kantons Zürich, welches als eine übergeordnete Grundlage im regionalen Richtplan zu übernehmen ist. Eine negative Beeinträchtigung der Erschliessung der betreffenden Grundstücke ist im Rahmen von späteren Planungsphasen zu vermeiden, die regionalen Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind jedoch angemessen zu berücksichtigen.

Fuss- und Wanderweg Nr. 3 – Flughafen Rundweg, Ergänzung Abschnitt Fracht bis Glatt in Opfikon / Kloten

1 Einwendender beantragt, den Fuss- und Wanderweg im Bereich des Flughafens Kloten sowie Glattbrugg West / Rümlang, Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang, Rohrstrasse, Rohrholzstrasse, Neue Rohrstrasse, zu streichen.

Der bestehende Fuss- und Wanderweg ist Bestandteil des Wanderwegnetzes des Kantons Zürich, welches als eine übergeordnete Grundlage im regionalen Richtplan zu übernehmen ist. Eine negative Beeinträchtigung der Erschliessung der betreffenden Grundstücke ist im Rahmen von späteren Planungsphasen zu vermeiden, die regionalen Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind jedoch angemessen zu berücksichtigen.

Veloverkehr, Haupt- und Nebenverbindung – Bereich Flughafen Opfikon / Kloten

1 Einwendender beantragt, die Haupt- und Nebenverbindungen im Bereich des Flughafens Kloten sowie Glattbrugg West / Rümlang, Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang, Rohrstrasse, Rohrholzstrasse, Neue Rohrstrasse, zu streichen.

Die Haupt- und Nebenverbindungen sind Bestandteil des kantonalen Velonetzplans, welcher als eine übergeordnete Grundlage im regionalen Richtplan zu übernehmen ist. Eine negative Beeinträchtigung der Erschliessung der betreffenden Grundstücke ist im Rahmen von späteren Planungsphasen zu vermeiden, die regionalen Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind jedoch angemessen zu berücksichtigen.

Fil Bleu – Bereich Flughafen Opfikon / Kloten

1 Einwendender beantragt, den Fil Bleu zu überarbeiten.

Der Fil Bleu ist ein überregionales Freiraumkonzept zur Umgestaltung der Glatt, welches vom Kanton Zürich und den Standortgemeinden Dübendorf, Opfikon, Wallisellen und Zürich erarbeitet und verabschiedet wurde. Es verfolgt den Zweck, den siedlungsnahen Erholungsraum entlang der Glatt aufzuwerten und besser zugänglich zu machen. Die Region trägt dem Konzept und seinem Zweck mit dem Eintrag im regionalen Richtplan Rechnung. Detailfragen sind nicht Gegenstand der regionalen Richtplanung, sondern im Rahmen der jeweiligen Umsetzungsprojekte zu klären.

Kapitel 4.6 Parkierung

Valet-Parking

1 Einwender beantragt, dass die Festlegungen zum Valet-Parking (Ziffer 4.6.1 lit. c) ersatzlos gestrichen werden, da diese besagen, dass ohne regionalen Richtplaneintrag ausserhalb des SIL-Perimeters keine Valet-Parkings (Parkierung für Dritte gegen Entgelt) zulässig sind – tatsächlich ist kein Eintrag festgelegt. Ohne Standortevaluation bzw. überhaupt eine Definition der besagten Kriterien für ein Valet-Parking, verbietet sich ein Eintrag der einem vorsorglichen Verbot entspricht. Dies wäre nur bei gewichtigem öffentlichem Interesse statthaft. Der Eintrag sei fehlerhaft und habe groteske Ausmasse. Ohne weiterführende Überlegungen über die öffentlichen und privaten Interessen sei der Eintrag bundesrechtswidrig.

Gemäss kantonalen Vorgaben können mit Einverständnis der flughafennahen Standortgemeinden im regionalen Richtplan Standorte für Parkierungsanlagen ausserhalb des SIL-Perimeters festgelegt werden, die Passagieren des Flughafen Zürich dienen. Die betroffenen Gemeinden unterstützen eine Konzentration der Parkierung im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb (auch Valet-Parking) im SIL-Perimeter aber positionieren sich gegen den zusätzlichen Verkehr im Gemeindegebiet. Daher werden unter Berücksichtigung der Haltung der betroffenen Gemeinden, welche ihre Zustimmung für die Sicherung entsprechender Anlagen im regionalen Richtplan geben könnten, weiterhin auch von der Region vertreten.

Die Anlagen für Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters dienen nicht der Erreichbarkeit des Flughafens im Sinne des öffentlichen Interesses, sondern stellen ein wirtschaftliches Partikularinteresse dar. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen bezüglich Zonenkonformität für Anlagen des Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters liegen in der Hoheit der betroffenen Gemeinden.

Valet-Parking

1 Einwender beantragt, im regionalen Richtplan seien (auch) ausserhalb des eigentlichen Flughafenperimeters Standorte für Valet-Parking aufzunehmen, insbesondere folgende Standorte:

- *Flughafenstrasse (8 + P10 u. 11), Kloten*
- *Industriegebiet Steinackerstrasse, Kloten*
- *Obstgartenstrasse (solange Parkhausvorhaben Steinackerstrasse noch nicht bewilligt ist), Kloten*
- *Thurgauerstrasse, Glattbrugg*

Gemäss kantonalen Vorgaben können mit Einverständnis der flughafennahen Standortgemeinden im regionalen Richtplan Standorte für Parkierungsanlagen ausserhalb des SIL-Perimeters festgelegt werden, die Passagieren des Flughafen Zürich dienen. Die betroffenen Gemeinden unterstützen eine Konzentration der Parkierung im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb (auch Valet-Parking) im SIL-Perimeter aber positionieren sich gegen den zusätzlichen Verkehr im Gemeindegebiet. Daher werden unter Berücksichtigung der Haltung der betroffenen Gemeinden, welche ihre Zustimmung für die Sicherung entsprechender An-

lagen im regionalen Richtplan geben könnten, weiterhin auch von der Region vertreten. Die Anlagen für Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters dienen nicht der Erreichbarkeit des Flughafens im Sinne des öffentlichen Interesses, sondern stellen ein wirtschaftliches Partikularinteresse dar. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen bezüglich Zonenkonformität für Anlagen des Valet-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters liegen in der Hoheit der betroffenen Gemeinden.

Park + Ride Anlagen – Dietlikon (Nr. 2)

Die Gemeinde Dietlikon beantragt, die Funktion der Anlage anzupassen: "Langzeitparkierung nur für P+R, Schwimmbad und für die auf dem Areal vorgesehene Gewerbe- und allfällige Wohnnutzung" anstelle „Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R“.

Die Gemeinde Dietlikon kann neu das Angebot an Parkfeldern für P+R selber bestimmen. Dabei wird sie nicht mehr verpflichtet, alle bisherigen Parkfelder für P+R weiterhin zu sichern, falls kein Bedarf besteht. Die Regelung der Parkierung für weitere Einrichtungen kann gestützt auf das kommunale Parkierungsreglement vorgenommen werden.

Parkierung Rohrholz Kanalisierung Verkehr

1 Einwender beantragt die Aufnahme des Projektes Parkhaus Rohrholz (3'900 Parkfelder) in den regionalen Richtplan. Dieses dient On- und Off-Valet Parkplätzen, PW und den Autovermietungsfirmen mit geplanter Erschliessung direkt an Autobahnanschluss Seebach.

Das Gebiet Rohrholz liegt innerhalb des Flughafenperimeters (SIL) und liegt somit im Kompetenzbereich des Bundes / des kantonalen Richtplans.

Die ZPG ist der Ansicht, dass das Projekt hinsichtlich Dimensionierung und Erschliessung via Autobahnanschluss Seebach weitere Probleme schafft, insbesondere im Gebiet der Gebietsplanung Airport-Region.

5 Versorgung, Entsorgung

Kapitel 5.4 Energie

Ziele allgemein

*1 Einwender beantragt, die Rolle der Region bei kommunalen Energieplanungen zu ergänzen (fett): „**Besonders** wo durch die Verfügbarkeit mehrerer Energiequellen nebeneinander Nutzungskonflikte auftreten können empfiehlt sich die Erstellung einer kommunalen Energieplanung; dies trifft insbesondere auf die Seegemeinden zu. **Die Region kann bei Bedarf zwischen den Gemeinden koordinieren und / oder eine regionale Energieplanung durchführen.**“*

Die Ergänzung der Zielsetzung hinsichtlich der bedarfsabhängigen Koordination zwischen den Gemeinden erscheint sinnvoll und wird ergänzt. Eine regionale Energieplanung über die Richtplaninhalte hinaus wird durch die ZPG nicht angestrebt.

Ziele Wärmeversorgung

*1 Einwender beantragt, die Zielsetzung zu ergänzen (fett): **Bei der Erschliessung von neuen Gebieten mit leitungsgebundenen Energieträgern ist die Konkurrenzierung zwischen Gasversorgungen und Fernwärmeverbänden unter Beachtung obiger Prioritäten zu vermeiden. Bei der neuen Erschliessung mit Fernwärme von Gebieten mit bestehender Gasversorgung gilt es aus wirtschaftlichen Gründen in einem Transformationsprozess langfristig die Doppelversorgung mit leitungsgebundenen Energieträgern gegenseitig***

zu optimieren und gleichzeitig die energiepolitischen Ziele der Region und Gemeinden zu erreichen.

Die ZPG ist der Ansicht, dass die Zielsetzung im regionalen Richtplan hinreichend und stufengerecht formuliert ist.

Prioritätsgebiete für rohrleitungsgebundene Energieträger, Karteneinträge - Einleitung
*1 Einwendender beantragt, eine inhaltliche Änderung betreffend den Bedarf für kleinere Kraftwerke, Abwärmequellen und Prioritätsgebiete (fett): Im regionalen Richtplan werden mögliche Potenziale für die Abwärmenutzung festgelegt. Es besteht **kein zudem** ein Bedarf für regionale Karteneinträge für kleinere Kraftwerke und Prioritätsgebiete für rohrleitungsgebundene Energieträger, **um die Abstimmung der kommunalen Energieplanungen zu erleichtern.***

Die ZPG hält an ihrer Position fest, im Sinne einer flexiblen Positionierung auf die Festlegung von Prioritätsgebieten zu verzichten, u.a. um eine Monopolstellung einzelner Versorgungsarten / -träger zu verhindern.

Karteneinträge lit. b) – Gasversorgung

*1 Einwendender beantragt, den Begriff „Erdgastransportleitung“ durch „Gastransportleitung“ zu ersetzen (fett): „In den regionalen Richtplänen sind Ergänzungen des **Erdgas-Gastransportleitungsnetzes** der Druckstufe ≤ 5 bar festgelegt.“*

Die ZPG verwendet die gleichen Begriffe wie der kantonale Richtplan.

Karteneinträge lit. c) – Nutzung von Abwärme

1 Einwendender beantragt, dass weitere bestehende und ungenutzte Potenziale im Bereich ($\geq 1'000$ MWh/a) aufgelistet werden:

- Biomasse für Biogas
- Gewässer
- Solarthermie
- untiefe Geothermie

Analog zum Thema Abwärme und im Sinne des kantonalen Richtplans erachtet die ZPG lediglich einen regionalen Eintrag für Anlagen mit mehr als 5'000 MWh/a als zweckmässig und stufengerecht.

Abbildung 5.4c (Themenkarte Energie) – Legende

1 Einwendender beantragt, die Legende der Themenkarte anzupassen: Umbenennung „Erdgastransportleitung“ zu „Gastransportleitung“.

Die ZPG verwendet die gleichen Begriffe wie der kantonale Richtplan.

Abbildung 5.4c (Themenkarte Energie) und Karte Ver- und Entsorgung – Prioritätsgebiete für leitungsgebundene Energieträger

1 Einwendender beantragt, Prioritätsgebiete für leitungsgebundene Energieträger festzulegen und in der Karte zu bezeichnen.

Die ZPG hält an ihrer Position fest, im Sinne einer flexiblen Positionierung auf die Festlegung von Prioritätsgebieten zu verzichten, u.a. um eine Monopolstellung einzelner Versorgungsarten / -träger zu verhindern.

Abbildung 5.4c (Themenkarte Energie) und Karte Ver- und Entsorgung – Nutzung von Abwärme

1 Einwendender beantragt, bestehende und geplante Abwärmenutzungen von regionaler Bedeutung $\geq 1'000$ MWh/a festzulegen und in der Karte zu bezeichnen.

Analog zum Thema Abwärme und im Sinne des kantonalen Richtplans erachtet die ZPG lediglich einen regionalen Eintrag für Anlagen mit mehr als 5'000 MWh/a als zweckmässig und stufengerecht.

Abbildung 5.4c (Themenkarte Energie) und Karte Ver- und Entsorgung – geplante Gasleitung ≥ 5 bar in Rümlang

1 Einwendender beantragt, die geplante Gasleitung ≥ 5 bar in Rümlang in der Karte zu bezeichnen.

Transportleitungen ≥ 5 bar sind Sache des kantonalen Richtplans. Die ZPG stellt in ihrem Richtplan nur diejenigen kantonalen Inhalte dar, zu denen der Kanton Daten zur Verfügung stellt. Eigene Einträge zu Inhalten kantonalen Hoheit sind nicht zulässig.

Abbildung 5.4c (Themenkarte Energie) und Karte Ver- und Entsorgung – Gasleitungen ≥ 5 bar

1 Einwendender beantragt, die geografisch korrekte Lage der bestehenden Gastransportleitungen ≥ 5 bar einzuzeichnen.

Transportleitungen ≥ 5 bar sind Sache des kantonalen Richtplans. Die ZPG stellt in ihrem Richtplan nur diejenigen kantonalen Inhalte dar, zu denen der Kanton Daten zur Verfügung stellt. Eigene Einträge zu Inhalten kantonalen Hoheit sind nicht zulässig.

Kapitel 5.7 Abfall

Bauabfallanlage Ebenrüti, Volketswil

Die Gemeinde Volketswil beantragt, die Bauabfallanlage "Ebenrüti" im regionalen Richtplan festzulegen.

Der Region fehlt für einen Eintrag die planungsrechtliche Grundlage, da der kantonale Richtplan eindeutige Vorgaben macht, keine Abfallanlagen ausserhalb des Siedlungsgebietes festzulegen. Die Anlage geniesst im bisherigen Umfang Bestandesgarantie.

Bauabfallanlage Ebenrüti, Volketswil

1 Einwendender beantragt, die Bauabfallanlage "Ebenrüti" im regionalen Richtplan festzulegen.

Der Region fehlt für einen Eintrag die planungsrechtliche Grundlage, da der kantonale Richtplan eindeutige Vorgaben macht, keine Abfallanlagen ausserhalb des Siedlungsgebietes festzulegen. Die Anlage geniesst im bisherigen Umfang Bestandesgarantie.

Deponie- und Umschlagplatz Chügeliloch / Grossenacher, Volketswil / Uster

1 Einwendender beantragt, im regionalen Richtplan sei die planungsrechtliche Grundlage zu schaffen, den im Gebiet Chügeliloch / Grossenacher (Gemeinden Volketswil und Uster) seit Jahrzehnten bestehenden Deponie- und Umschlagplatz für sauberes Aushub- und Kiesabbaumaterial im bisherigen Umfang bestehen zu lassen bzw. diesen weiter betreiben zu können.

Der Region fehlt für einen Eintrag die planungsrechtliche Grundlage, da der kantonale Richtplan eindeutige Vorgaben macht, keine Abfallanlagen ausserhalb des Siedlungsgebietes festzulegen.