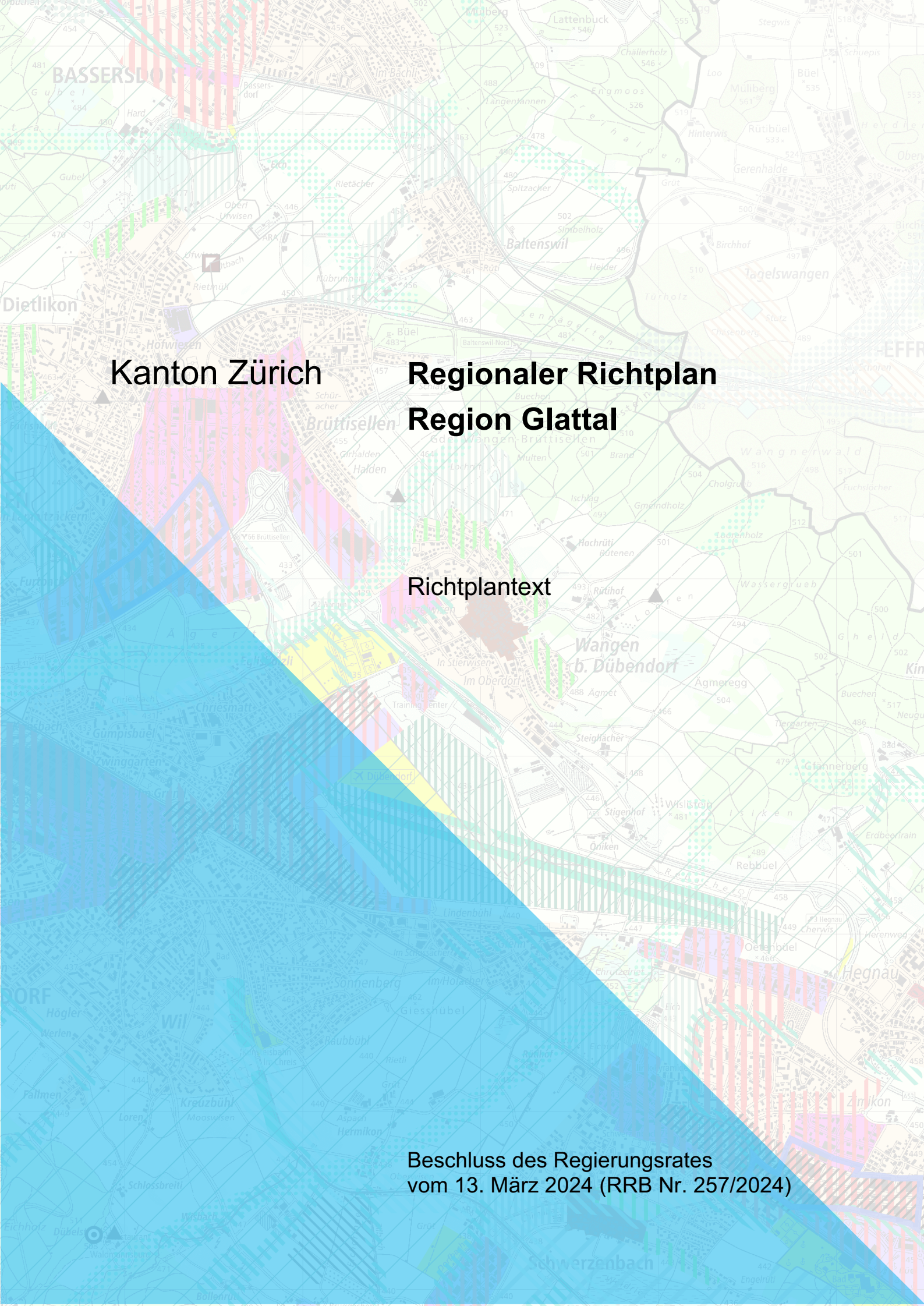




Kanton Zürich

Regionaler Richtplan Region Glattal

Richtplantext

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

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

Vorlage	Beschluss Delegiertenversammlung	Festsetzung Regierungsrat
Teilrevision 2019	24.06.2020	17.11.2021 RRB Nr. 1301/2021
Teilrevision GEFD	7. Dezember 2022	12. Dezember 2023 RRB Nr. 1451/2023
Teilrevision 2021	7. Dezember 2022	13. März 2024 RRB Nr. 257/2024

Die jeweils aktuelle Fassung des regionalen Richtplans findet sich als digitales Dokument im kantonalen GIS-Browser unter www.richtplan.zh.ch.

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

Flurin Casanova, BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieur

casanova@teamverkehr.ch

Druck:

beeinDRUCKEN AG, Industriestrasse 8, 6300 Zug, Schweiz

Bezugsquelle:

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

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

(Ablage Abbildungen: 14021_05A_RRP_Teilrev-GEFD_Text-Abbildungen und G_14021_image > RRP_RevGEFD)

Einleitung

Anlass, Stellenwert

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

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

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

Unter Federführung der Geschäftsleitung der ZPG wurden bereits im Laufe des Jahres 2018 mögliche Themen für zukünftige Teilrevisionen in einem Themenspeicher zusammengetragen. Dessen Inhalte wurden die Meilensteine Teilrevision 2019, Teilrevision 2021 und «ohne Zeithorizont» zugeordnet. Ausgehend von dieser thematischen Aufstellung wurde die Teilrevision 2019 ausgearbeitet und am 24.6.2020 von der Delegiertenversammlung verabschiedet. Ein inhaltlicher Schwerpunkt lag dabei auf der Prüfung der Zweckmässigkeit der Abgrenzung der festgelegten Gebiete niedriger baulicher Dichte.

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

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

Struktur, Verbindlichkeit

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

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

Vorlage	Festsetzung Kantonsrat	Genehmigung Bund
Teilrevision 2020 • 5870a Raumordnungskonzept, Siedlung, Öffentliche Bauten und Anlagen • 5871a Verkehr, Versorgung, Entsorgung	11. März 2024 11. März 2024	noch ausstehend noch ausstehend
Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf • 5821	5. Dezember 2021	15. September 2023
Teilrevision 2018 • 5598a Verkehr • 5597a Landschaft, Öffentliche Bauten und Anlagen	6. Februar 2023 25. Oktober 2021	22. April 2024 22. April 2024
Teilrevision 2017 • 5517c Versorgung, Entsorgung • 5518 Öffentliche Bauten und Anlagen • 5517b Versorgung, Entsorgung • 5517a Verkehr, Flughafen Zürich	22. August 2022 7. Juni 2021 29. März 2021 22. Juni 2020	3. Februar 2023 3. Februar 2023 3. Februar 2023 3. Februar 2023
Teilrevision 2016 • 5401 Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen • 5427 Verkehr, Versorgung, Entsorgung • 5396 Rosengartentram und Rosengartentunnel	28. Oktober 2019 28. Oktober 2019 25. März 2019	3. März 2021 3. März 2021 3. März 2021
Teilrevision 2015 • 5298	22. Oktober 2018	29. Mai 2020
Streichung Gateway Limmattal; Eintrag regionale Güterumschlaganlage • 4882c	4. Juli 2016	6. Mai 2019
Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum • 5180	13. März 2017	14. Dezember 2018
Teilrevision Verkehr, verschiedene Vorhaben • 5179a Glattalautobahn • 5179b Ausbau A1, Baltenswil-Töss • 5179c Lückenschliessung Oberlandautobahn • 5179d Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze • 5179e Depot Limmattalbahn	27. März 2017 27. März 2017 29. Mai 2017 7. Juli 2017 27. März 2017	15. Juni 2018 15. Juni 2018 15. Juni 2018 15. Juni 2018 15. Juni 2018
Groberschliessungsstrasse, Glattalbahn und Gebietsplanung Innovationspark, Hubstandort Dübendorf • 5105	29. Juni 2015	31. August 2016
Universität Zürich, Plattenstrasse • 5155	24. August 2015	17. Dezember 2015
Flughafen Zürich • 4788	24. März 2014	18. September 2015
Neufestsetzung 2014 (Gesamtüberprüfung) • 4882	18. März 2014	29. April 2015

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

Mit einem Erläuterungsbericht werden die wesentlichen Elemente und Änderungspunkte dargestellt.

Handlungsspielraum, Richtplanrelevanz

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

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

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

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

Inhaltsverzeichnis

1 Regionales Raumordnungskonzept.....	11
1.1 Zweck	11
1.2 Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild für die räumliche Entwicklung	11
1.3 Massnahmen.....	17
2 Siedlung	18
2.1 Gesamtstrategie	18
2.1.1 Quantitative Entwicklungsprognose und qualitative Entwicklungsziele.....	18
2.1.2 Karteneinträge	19
2.1.3 Massnahmen	21
2.2 Zentrumsgebiet	21
2.2.1 Ziele	21
2.2.2 Karteneinträge	21
2.2.3 Massnahmen	27
2.3 Schutzwürdiges Ortsbild	28
2.3.1 Ziele	28
2.3.2 Karteneinträge	28
2.3.3 Massnahmen	30
2.4 Gebiet mit Erhaltung der Siedlungsstruktur.....	30
2.4.1 Ziele	30
2.4.2 Karteneinträge	30
2.4.3 Massnahmen	32
2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben	32
2.5.1 Ziele	32
2.5.2 Karteneinträge	33
2.5.3 Massnahmen	42
2.6 Anzustrebende bauliche Dichte.....	43
2.6.1 Ziele	43
2.6.2 Karteneinträge	44
2.6.3 Massnahmen	52
2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser	54
2.7.1 Ziele	54
2.7.2 Karteneinträge	54

2.7.3	Massnahmen	58
2.8	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	58
2.8.1	Ziele	58
2.8.2	Karteneinträge	58
2.8.3	Massnahmen	60
2.9	Kulturobjekte	60
2.9.1	Ziele	60
2.9.2	Karteneinträge	60
2.9.3	Massnahmen	60
3	Landschaft	62
3.1	Gesamtstrategie	62
3.1.1	Ziele	62
3.1.2	Massnahmen	63
3.2	Landwirtschaft	63
3.2.1	Ziele	63
3.2.2	Karteneinträge	63
3.2.3	Massnahmen	64
3.3	Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung	64
3.3.1	Ziele	64
3.3.2	Karteneinträge	64
3.3.3	Massnahmen	66
3.4	Erholung	66
3.4.1	Ziele	66
3.4.2	Karteneinträge	66
3.4.3	Massnahmen	69
3.5	Aussichtspunkt	71
3.5.1	Ziele	71
3.5.2	Karteneinträge	71
3.5.3	Massnahmen	73
3.6	Naturschutz	73
3.6.1	Ziele	73
3.6.2	Karteneinträge	73
3.6.3	Massnahmen	76
3.7	Landschaftsschutzgebiet	76
3.8	Landschaftsförderungsgebiet	76
3.8.1	Ziele	76

3.8.2	Karteneinträge	76
3.8.3	Massnahmen	81
3.9	Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung	81
3.9.1	Ziele	81
3.9.2	Karteneinträge	81
3.9.3	Massnahmen	87
3.10	Freihaltegebiete	87
3.10.1	Ziele	87
3.10.2	Karteneinträge	87
3.10.3	Massnahmen	90
3.11	Gewässerrevitalisierung und Aufwertung Flusssufer Glattraum	90
3.11.1	Ziele	90
3.11.2	Karteneinträge	90
3.11.3	Massnahmen	98
3.12	Gefahren	98
3.12.1	Ziele	98
3.12.2	Karteneinträge	98
3.12.3	Massnahmen	101
4	Verkehr	102
4.1	Gesamtstrategie	102
4.1.1	Ziele	102
4.1.2	Karteneinträge	102
4.1.3	Massnahmen	103
4.2	Strassenverkehr	103
4.2.1	Ziele	104
4.2.2	Karteneinträge	105
4.2.3	Massnahmen	111
4.3	Öffentlicher Personenverkehr	112
4.3.1	Ziele	113
4.3.2	Karteneinträge	114
4.3.3	Massnahmen	121
4.4	Fuss- und Veloverkehr	122
4.4.1	Ziele	123
4.4.2	Karteneinträge	124
4.4.3	Massnahmen	144
4.5	Reitwege	145

4.5.1	Karteneintrag	145
4.6	Parkierung.....	147
4.6.1	Ziele	147
4.6.2	Karteneinträge	147
4.6.3	Massnahmen Parkierung.....	150
4.7	Güterverkehr	150
4.7.1	Ziele	150
4.7.2	Karteneinträge	150
4.7.3	Massnahmen	153
4.8	Schifffahrt	153
4.8.1	Ziele	153
4.8.2	Karteneinträge	153
5	Versorgung, Entsorgung.....	155
5.1	Einleitung	155
5.2	Wasserversorgung.....	155
5.2.1	Ziele	155
5.2.2	Karteneinträge	156
5.2.3	Massnahmen	158
5.3	Materialgewinnung.....	158
5.3.1	Ziele	158
5.3.2	Karteneinträge	158
5.3.3	Massnahmen	160
5.4	Energie	160
5.4.1	Ziele	160
5.4.2	Karteneinträge	161
5.4.3	Massnahmen	164
5.5	Kommunikation	164
5.5.1	Ziele	164
5.5.2	Karteneinträge	164
5.5.3	Massnahmen	164
5.6	Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung	165
5.6.1	Ziele	165
5.6.2	Karteneinträge	165
5.6.3	Massnahmen	167
5.7	Abfall	167
5.7.1	Ziele	167

5.7.2	Karteneinträge	167
5.7.3	Massnahmen	169
6	Öffentliche Bauten und Anlagen	170
6.1	Gesamtstrategie	170
6.1.1	Ziele	170
6.1.2	Massnahmen	170
6.2	Bildung und Forschung	171
6.2.1	Ziele	171
6.2.2	Karteneinträge	171
6.2.3	Massnahmen	173
6.3	Gesundheit	173
6.3.1	Ziele	173
6.3.2	Karteneinträge	173
6.3.3	Massnahmen	175
6.4	Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen	175
6.4.1	Ziele	175
6.4.2	Karteneinträge	175
6.4.3	Massnahmen	178
6.5	Weitere öffentliche Dienstleistungen	178
6.5.1	Ziele	178
6.5.2	Karteneinträge	178
6.5.3	Massnahmen	180
7	Grundlagen	181
7.1	Grundlagen	181

1 Regionales Raumordnungskonzept

1.1 Zweck

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

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

1.2 Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild für die räumliche Entwicklung

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

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

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

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

a) Leitlinien

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

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

Leitlinie A: Ausrichtung Besiedlung auf Zentren

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

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

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

Leitlinie B: Stabile Gebiete schützen, aber Spielräume wahren

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

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

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

Leitlinie C: Schwerpunkt S-Bahnstationen und öffentliche Verkehrslinien

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

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

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

Leitlinie D: Dimensionierung Verkehrsnetz auf mutmassliches Wachstum

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

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

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

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

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

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

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

Verkehrsorganisation einschliesslich einer koordinierten Mehrfachnutzung der Parkierung besondere Bedeutung zu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

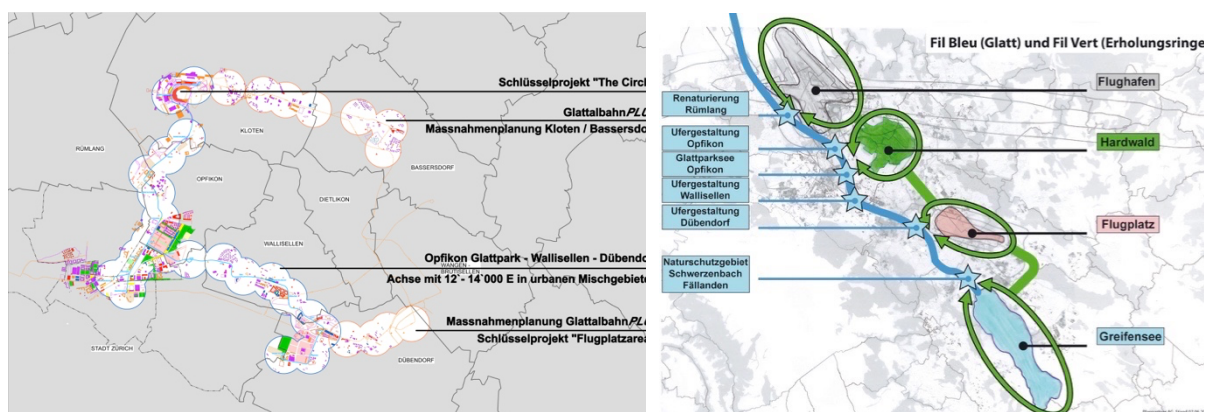


Abb. 1.2a: Fil Rouge (gemäss RegioROK 2017)

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

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

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

b) Schlüsselprojekte

Mit der Umsetzung der strategischen Reserven auf dem Flugplatzareal (geplanter Innovationspark – kantonaler Gestaltungsplan in Rechtskraft seit 15.1.2022 und «Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050» von den Prozesspartnern unterzeichnet am 31.8.2021) und in der Airport-Region (Gebietsmanagement unter Federführung des Kantons, Ergebnisbericht verabschiedet durch Behördendelegation am 03.04.2017) kann das Wachstum des Glattals, als Tor zu Zürich und als Entwicklungsregion im Flughafenbereich, akzentuiert werden. Im Raum Uster Volketswil kann die regionsübergreifende Siedlungs- und Landschaftsentwicklung im oberen Glattal gemäss den Ergebnissen des Gebietsmanagements, welches unter Federführung des Kantons durchgeführt wurde, im Lead der Gemeinden koordiniert umgesetzt werden.



Abb. 1.2c: Schlüsselprojekt Flugplatzareal (Testplanung 2010)

Abb. 1.2d: Richtprojekt für kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark (Rechtskraft seit 15.1.2022)

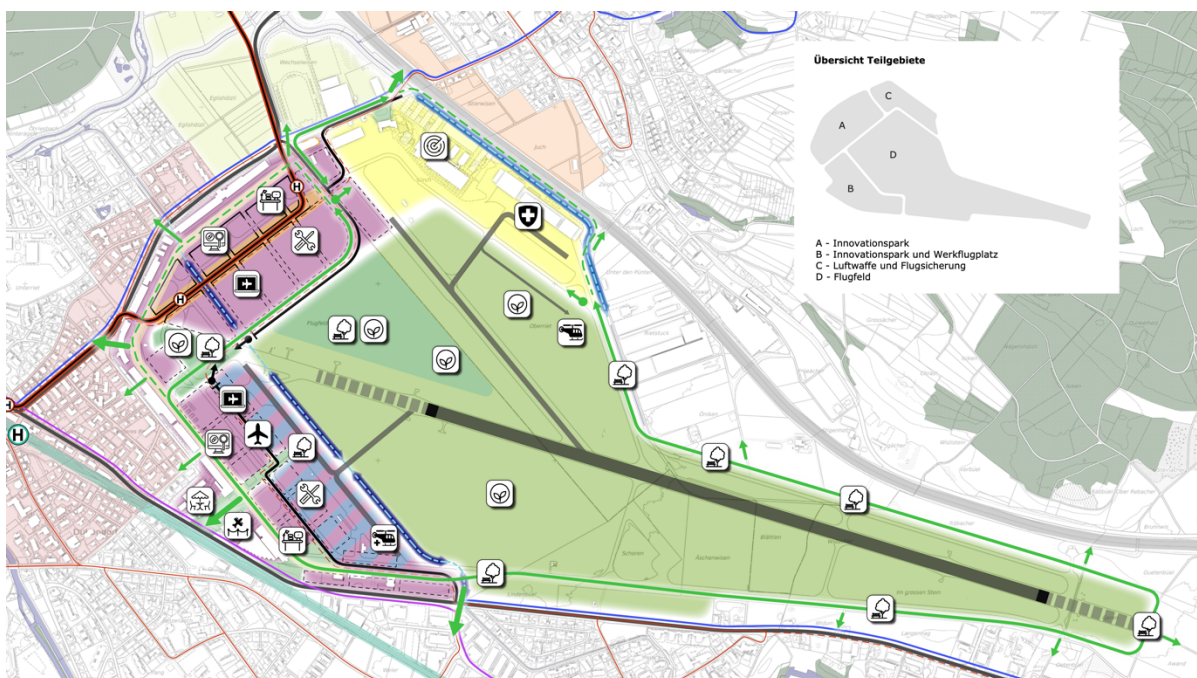


Abb. 1.2e: Schlüsselprojekt Flugplatzareal (Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050 von den Prozesspartnern unterzeichnet am 31.8.2021)

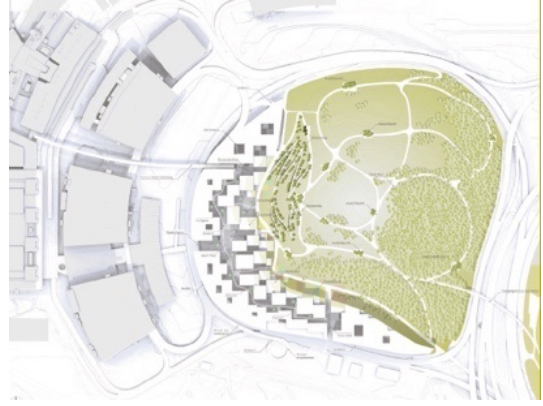


Abb. 1.2f: Schlüsselprojekt Airport-Region, First District (2015)

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

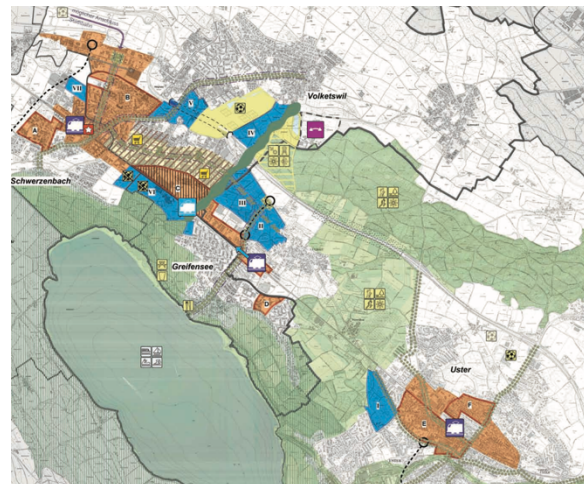
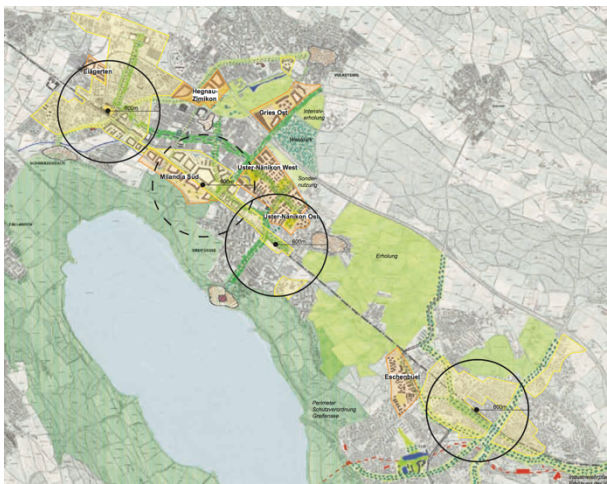


Abb. 1.2h: Schlüsselprojekt Raum Uster Volketswil, Masterplan 2050 – städtebauliches Zielbild (2013)

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

c) Zielbild 2030

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

RegioROK Glattal 2017, Fassung regionaler Richtplan 2019
(Regionales Raumordnungskonzept)

Zielbild 2030, Teilrevision GEFD
Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

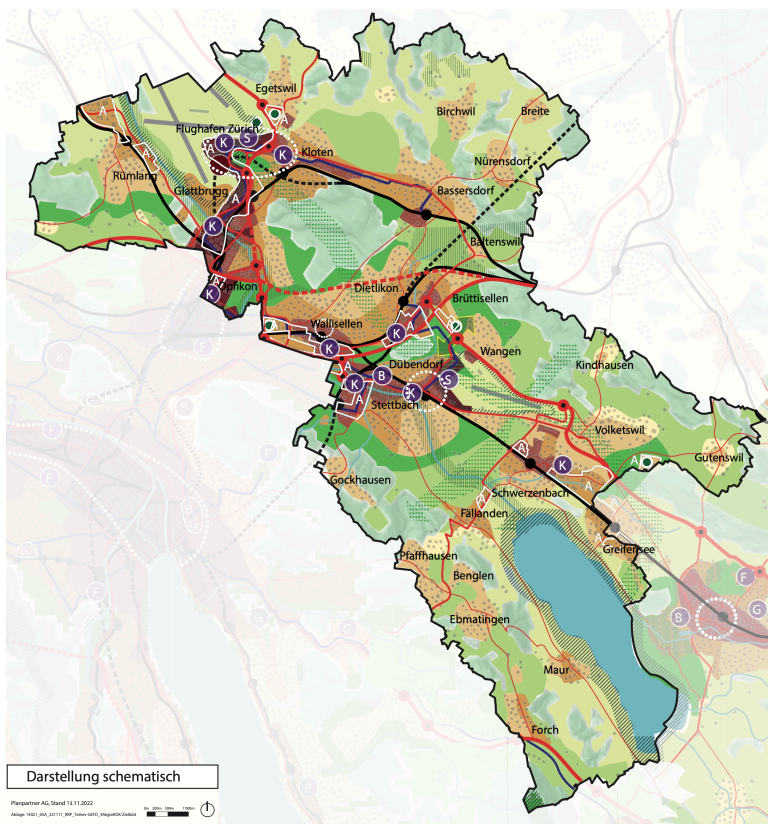


Abb. 1.2j: Zielbild 2030 (RegioROK Glattal 2017, Fassung Teilrevision 2021 und Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf des regionalen Richtplans Glattal)¹

Gemäss dem Zielbild 2030 sollen insbesondere folgende Ziele angestrebt werden:

Siedlung:

Die 1990 eingeleitete „Entwicklung am ÖV“ mit dichten urbanen Misch- und Zentrumsnutzungen an der Glattalbahn soll weiterverfolgt und mit der Glattalbahnverlängerung arrondiert werden. Hier liegen auch die Hochhausgebiete und sechs der sieben Eignungsgebiete für verkehrsintensive Einrichtungen. Die drei Schlüsselprojekte „Flugplatzareal Dübendorf“, „Airport-Region“ und „Raum Uster Volketswil“ sind von einzigartiger Bedeutung.

Weil die Neubaugrundstücke für mittlere bauliche Wohndichten rasch in Anspruch genommen werden und nur noch wenige Neueinzonungen zweckmässig sind, soll die bauliche Nachverdichtung an geeigneten Lagen und insbesondere in den Bahnhofgebieten gefördert werden. In allen anderen Wohngebieten stehen die Sicherung der Qualitäten und eine moderate Nachverdichtung zur Deckung des Mehrflächenbedarfs pro Einwohner im Vordergrund. Hochwertige Gebäudehüllen, eine gute Gestaltung der Bauten und des Freiraums sowie Kapazitätsumlegungen sollen zur Optimierung der Siedlungsstruktur im Fluglärmbereich beitragen. Eine Besonderheit im Wirtschaftsraum Zürich stellen die strategischen Reserven dar, welche für Sondernutzungen von übergeordneter Bedeutung zur Disposition stehen.

Landschaft:

Allerorts kurze Wege in die reizvolle Landschaft prägen den Lebensraum Glattal. Es gilt die Landschaft zu schonen und neue Qualitäten zu schaffen. An der Glatt sollen weitere urbane Freiräume entstehen und die Vernetzung erhöht werden (Fil Bleu). Zudem sollen die vier Er-

¹ Die Darstellung im RegioROK-Zielbild entspricht der Festsetzung des KRP Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf durch den KR am 5.12.2022 (Geschäftsnr. 5821): Willensbekundung des Kantons im Hinblick auf das zuständige SIL-Verfahren. Die Abbildung der Piste im RegioROK erfolgt gestützt auf das Commitment im Rahmen des Syntheseprozesses.

holungsringe Flughafenrand, Hardwald, Flugplatzareal und Greifensee weiterentwickelt und für den Langsamverkehr verbunden werden (Fil Vert).

Verkehr:

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

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

Fazit:

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

1.3 Massnahmen

a) Region

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

b) Gemeinden

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

2 Siedlung

2.1 Gesamtstrategie

2.1.1 Quantitative Entwicklungsprognose und qualitative Entwicklungsziele

Gemäss der kantonalen Entwicklungsprognose wird im Glattal bis 2030 eine Zunahme auf rund 194'000 Einwohner und 163'000 Beschäftigte (davon 4'500 im Innovationspark) erwartet. Dank Innenverdichtung soll sich der Bauzonenverbrauch abschwächen. Mit der angestrebten Siedlungsentwicklung resultiert ein haushälterischer Umgang mit Boden. Trotz steigendem Wohn- und Arbeitsflächenbedarf pro Kopf kann die Dichte von Einwohnern und Beschäftigten je Hektare überbaute Bauzone bis 2030 erhöht und auf 110 Köpfe pro Hektare gesteigert und damit die Stagnationsphase der letzten beiden Jahrzehnte überwunden werden.

	Bestand 1990	Bestand 2010	Prognose 2030
Einwohner			
- glow. Das Glattal	82'000 E	104'000 E	131'200 E
- oberes Glattal	39'000 E	50'000 E	62'800 E
- Total ZPG	121'000 E	154'000 E	194'000 E
Beschäftigte			
- glow. Das Glattal	86'000 B	109'000 B	132'000 B
- oberes Glattal	16'000 B	21'000 B	26'500 B
- Innovationspark	0 B	0 B	4'500 B
- Total ZPG	102'000 B	130'000 B	163'000 B
Köpfe	223'000 K	285'000 K	357'000 K
überbaute Bauzonen (übZ)	2'290 ha	2'930 ha	3'250 ha
Dichte K / ha übZ	97 K / ha	97 K / ha	110 K / ha

Abb. 2.1a: Einwohner (zivilrechtlich), Beschäftigte (1.-3. Sektor, gemäss STATENT) und Dichte (K / ha übZ): Entwicklung 1990 - 2010 / Prognose 2030

Das Glattaler Siedlungsgebiet weist eine duale, sich ergänzende Siedlungsstruktur auf:

- Wohnlagen mit einer geringen bis mittleren baulichen Dichte mit guten bis vorzüglichen Lagequalitäten. Gegenüber dem heutigen Bestand ist – mit Ausnahme von Gebieten mit erhaltenswürdigen Strukturen – eine bauliche Verdichtung erwünscht.
- dichte urbane Nutzungen für Arbeiten und Wohnen bzw. Mischnutzungen. Hier gilt es grundsätzlich die Innenverdichtung zu fördern, insbesondere in Umnutzungsgebieten wie ehemaligen Industriearealen und Dienstleistungsbrachen.

Die Nutzung baulicher Potenziale hat durch eine räumlich differenzierte bauliche und program-matische Verdichtung und Entwicklung zu erfolgen. Je nach Ausgangslage, Charakter und Funktion sind die Siedlungsgebiete gemäss den Strategien „Erhalten“, „Weiterentwickeln“ oder „Umstrukturieren“ zu entwickeln.

Zudem enthält der Richtplan städtebauliche Festlegungen zu Gebieten „hoher baulicher Dichte“ und „niedriger baulicher Dichte“ sowie „Dichtestufen gemäss RegioROK“ (vgl. Kapitel 2.6).

Die Dichtestufen gemäss RegioROK weisen genügend Kapazitätsreserven auf für die prognostizierte Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung. Auf der Stufe der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung sind phasengerechte Verdichtungs-, Umnutzungs- und Arrondierungs-massnahmen erforderlich, um die erforderlichen Kapazitätsreserven für Wohnen und Nicht-wohnen eigentümerverbindlich festzulegen (vgl. Kap. 2.6).

Die Siedlungsentwicklung im Glattal wird besonders im Lichte der raumplanerischen Vorgaben (Verdichtung und Innenentwicklung sowie Fokus auf die kantonalen ROK-Handlungsräume

„Stadtlandschaft“ + „urbane Wohnlandschaft“) in Koexistenz zur Flughafenentwicklung und zu lärmigen Verkehrswegen stattfinden. Neben Bestrebungen, die störenden Einflüsse der Aviatik und der lärmigen Verkehrswege mittels technischen und konzeptionellen Massnahmen zu reduzieren wird der Grundsatz verfolgt, Trittsteine für Natur und Aufenthalt (als Identitätsträger und lärmfreie Inseln) im Siedlungs- und Landschaftskontext zu schaffen und erhalten, um ein Gegengewicht zum Fluglärm und sonstigen akustischen Siedlungsemissionen zu bilden.

2.1.2 Karteneinträge

Die Strategien zur differenzierten Siedlungsentwicklung (Erhalten, Weiterentwickeln, Umstrukturieren) richten sich an der städtebaulichen Struktur aus, die sich in einen „durchgrünter Stadtkörper“ und einen „komplexen Stadtkörper“ gliedern lässt. In der folgenden Tabelle werden die Kategorien erläutert und die Handlungsspielräume aufgezeigt:

Stadtkörper	Beschreibung / Zielsetzung
Durchgrünter Stadtkörper	• geringe bis mittlere bauliche Dichten • Bebauung vom Strassenraum losgelöst, offene Anordnung • markante Durchgrünung / Gärten und Bäume • mehrheitlich ausgedehnte Wohngebiete
Komplexer Stadtkörper	• mittlere bis sehr hohe bauliche Dichten • Bebauung ist meist komplex / heterogen und teilweise geschlossen, bezieht sich auf den Strassenraum und definiert den öffentlichen Raum • Anlage angemessener Grünräume • Nutzungsmischung
Veränderungsstrategie	Planerische Absicht
Erhalten	Die bestehenden Nutzungsstrukturen sind bewährt und verändern sich wenig. Die Gebiete haben ausgewiesene räumliche Qualitäten und eine hohe Bedeutung für die Identität des Glattals. Bei der Erneuerung wird der Erhaltung baulicher Substanz und Strukturen deshalb hohe Beachtung geschenkt. Verdichtung findet äusserst zurückhaltend statt.
Weiterentwickeln	Die Nutzungsstrukturen können sich verändern. Eine vielfältige Durchmischung insbesondere von Wohnquartieren wird angestrebt. Bei der Erneuerung und Verdichtung gilt es ein Gleichgewicht zu finden zwischen Alt und Neu sowie zwischen Respektieren und Weiterentwicklung der spezifischen Quartierstrukturen.
Umstrukturieren	Die Gebiete bieten Raum für neue Nutzungen und Funktionen. Grosses Veränderungs- und Verdichtungspotenzial ist vorhanden, insbesondere in Zentrumsgebieten und teilweise in Ortszentren. Neue städtebauliche Strukturen integrieren wichtige bauliche Zeitzeugen.

Die Umsetzung dieser Ziele erfordert eine differenzierte Siedlungsentwicklung. Ausgehend von den im RegioROK angestrebten baulichen Dichten (vgl. Kap. 2.6) soll sich das überbaute Gebiet im Glattal wie folgt verändern:

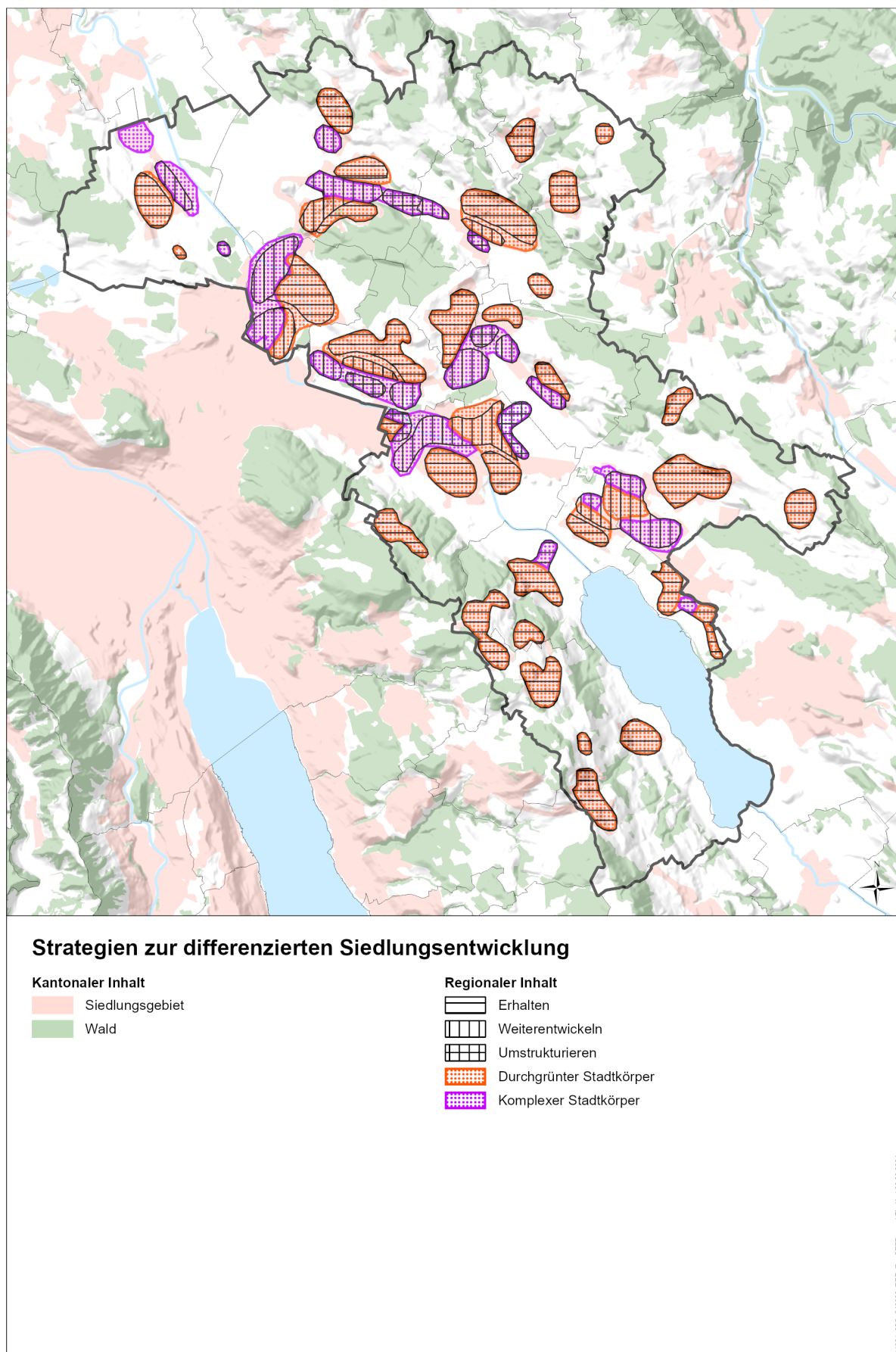


Abb. 2.1b: Übersicht Karteneinträge

2.1.3 Massnahmen

a) Region

- Die Region unterstützt die Gemeinden auf Anfrage bei strategischen Planungen für die Entwicklung des Siedlungsgebietes und setzt sich für die Durchführung von Gebietsplanungen ein; zur Strukturierung der Gebiete, welche in mehreren Gemeinden liegen.

c) Gemeinden

- Die Gemeinden konkretisieren die Strategien für die Entwicklung des Siedlungsgebietes als Grundlage für die Überprüfung der Nutzungsplanung.

2.2 Zentrumsgebiet

2.2.1 Ziele

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

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

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

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

2.2.2 Karteneinträge

Die im kantonalen Richtplan festgelegten Zentrumsgebiete werden wie folgt differenziert:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Gebiet Hochbord, Dübendorf	Bestehendes Zentrumsgebiet mit erheblichen Kapazitätsreserven Als Gegengewicht zu den Arbeitsplatznutzungen sind gemischte Zonen oder Wohnzonen sowie Erholungsgebiete (u.a. Glattraum) zu prüfen. Die Überwindung der Bipolarität von Dübendorf (Zentrumsgebiete Bahnhof / Ortskern und Stettbach / Hochbord) erfordert vorzügliche Verbindungen für den öffentlichen Verkehr sowie für Fussgänger / Velos zwischen den beiden Gebieten. Die Nutzung hat sich an der regionalen Verkehrssituation zu orientieren und die Parkplätze	KRP: Zentrumsgebiet Nr. 5 Wallisellen / Zürich / Dübendorf-Stettbach – Entwicklungsgebiet VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 36) RRP Stadt Zürich

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

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Die Qualität der MIV-Anbindung (insbesondere Anschluss Autobahn) ist aufrechtzuerhalten. Der Erholungsring (Fuss- und Velowege, Erholung) ist aufzuwerten.	
4	Gebiet Balsberg / Flughafenstrasse, Kloten / Opfikon	Bestehendes Zentrumsgebiet mit erheblichen Kapazitätsreserven Die Stationsbereiche der S-Bahn und der Glattalbahnen (schneller Feinverteiler) sowie der geplanten Tramverlängerung (Achse Schaffhauserstrasse) sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern. Eine städtebauliche Aufwertung der Hauptverkehrszüge und eine bessere gestalterische Integration der Autobahn (bauliche Fassung Autobahnvollanschluss, städtebaulich / gestalterischer Übergang Strassenraum / Siedlung) sind anzustreben. Möglicher Standort für Kongressfaszilitäten Mit Ausnahme von Sonderwohnungen (Hotel) ist von Wohnnutzungen abzusehen. Die Machbarkeit und Form eines neuen ÖV-Systems auf der Schaffhauserstrasse wird in Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden geprüft. Die Anbindung je Verkehrsträger wird optimiert.	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG) KRP: Zentrumsgebiet Nr. 4 Kloten / Opfikon – Entwicklungsgebiet VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 37)
5	Glattpark, Opfikon	Bestehendes Zentrumsgebiet mit erheblichen Kapazitätsreserven Die Glattalbahnen (schneller Feinverteiler) hat stadtraumbildende Funktionen zu erfüllen. Der Glattraum ist aufzuwerten.	KRP: Zentrumsgebiet Nr. 3 Zürich-Nord / Opfikon – Entwicklungsgebiet
6	Glattbrugg West / Rümlang Eich-Bäuler, Opfikon / Rümlang	Die Glattalbahnen (schneller Feinverteiler) hat stadtraumbildende Funktionen zu erfüllen. Die Stationsbereiche der S-Bahn und der Glattalbahnen sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern. Der Glattraum ist aufzuwerten. Für das Gebiet Rümlang Eich gilt es eine neue Erschliessung an das übergeordnete Strassenetz vorzusehen (vorzugsweise an die Birchstrasse). Teilweise Gebiet mit starker Lärmbelastung Die Machbarkeit und Form eines neuen ÖV-Systems auf der	KRP: Zentrumsgebiet Nr. 4 Kloten / Opfikon – Entwicklungsgebiet VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 38)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Schaffhauserstrasse wird in Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden geprüft. Die Anbindung je Verkehrsträger wird optimiert.	
7	Dorfkern / Industriegebiet / Glattzentrum, Wallisellen	Die Stationsbereiche der S-Bahn, der Glattalbahn (schneller Feinverteiler) und der geplanten Tramverlängerung sind entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern. Das Glattzentrum ist als wichtiger monofunktionaler Schwerpunkt wesentlich besser einzubinden (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Radwegnetz). Der Glattraum ist aufzuwerten.	KRP: Zentrumsgebiet Nr. 5 Wallisellen / Zürich / Dübendorf-Stettbach – Entwicklungsgebiet Agglomerationsprogramm „Platzgestaltung Glattzentrum / Richti“ VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 40)

Abkürzungen

MIV: motorisierter Individualverkehr

ÖV: öffentlicher Verkehr

SIL: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

KRP: kantonaler Richtplan

RRP: regionaler Richtplan

LFG: Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz)

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

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
8	Zentrum Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Wangenstrasse – Überlandstrasse, Dübendorf	Die Zentrumsfunktion ist zu fördern (dichte urbane Mischnutzung, attraktive Fussgängerbereiche, vorzügliche Erschliessung auch mit öffentlicher Feinerschliessung). Die Wangenstrasse und die Überlandstrasse sind als städtebauliche Achse auszuweiten. Der Bushof Dübendorf ist als städtischer Platz auszubilden. Der Glattraum ist aufzuwerten.	Misch-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nrn. 22 und 23)
8a	Gebiet Flugplatzrand / Innovationspark, Dübendorf	Transformationsgebiet mit für Forschung und Entwicklung, Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung. Ergänzenden Nutzungen für Freizeit und Erholung, sowie Wohnen und Betreuung, für im Innovationspark tätige Akteure zulässig. Maximaler Wohnanteil 20 % der GNF. Dichte urbane Mischnutzung (Schwerpunkt Forschung und Entwicklung) mit attraktiven Begegnungs- und Aufenthaltsbereichen, vorzügliche Erschliessung auch mit öffentlicher Feinerschliessung.	KRP: Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen (Kap. 6.1 Nr. 10) kGP Innovationspark (2017) Einhaltung der Planungswerte nach Art. 29 LSV für die noch nicht eingezonten Gebiete im Nutzungsplanungsverfahren prüfen bzw. sichern

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Modalsplit mind. 60 % ÖV und max. 40 % MIV.	
9	Zentrum Volketswil Süd / Schwerzenbach Bahnhof, Schwerzenbach / Volketswil	Hauptstrassenzug mit Einkaufsschwerpunkt (Einkaufsmeile Industriestrasse Volketswil). Im Zusammenhang mit dem Ausbau des ÖV-Angebots sind öffentliche Räume zu schaffen (insbesondere eine städtebauliche Achse zwischen Volketswil Zürichstrasse und Bahnhof Schwerzenbach). Die bauliche Verdichtung der Wohnquartiere ist zu fördern.	VE-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 39) Misch-Gebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 29) Betriebs- und Gestaltungskonzept Industriestrasse

Abkürzungen

MIV: motorisierter Individualverkehr
ÖV: öffentlicher Verkehr
KRP: kantonaler Richtplan
kGP: kantonaler Gestaltungsplan

Regionalzentren von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Ortszentrum (Netzpunkt)	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
10	Regionalzentrum Dübendorf, Dübendorf	Regionale Versorgung	KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11) Zentrumsgebiet von regionaler Bedeutung (vgl. Kap. 2.2, Nr. 8)
11	Regionalzentrum Kloten, Kloten	Regionale + kommunale Versorgung Entwicklung und starke Verdichtung in den Gebieten Bahnhof und Lagerhausareal	KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)

Abkürzungen

KRP: kantonaler Richtplan

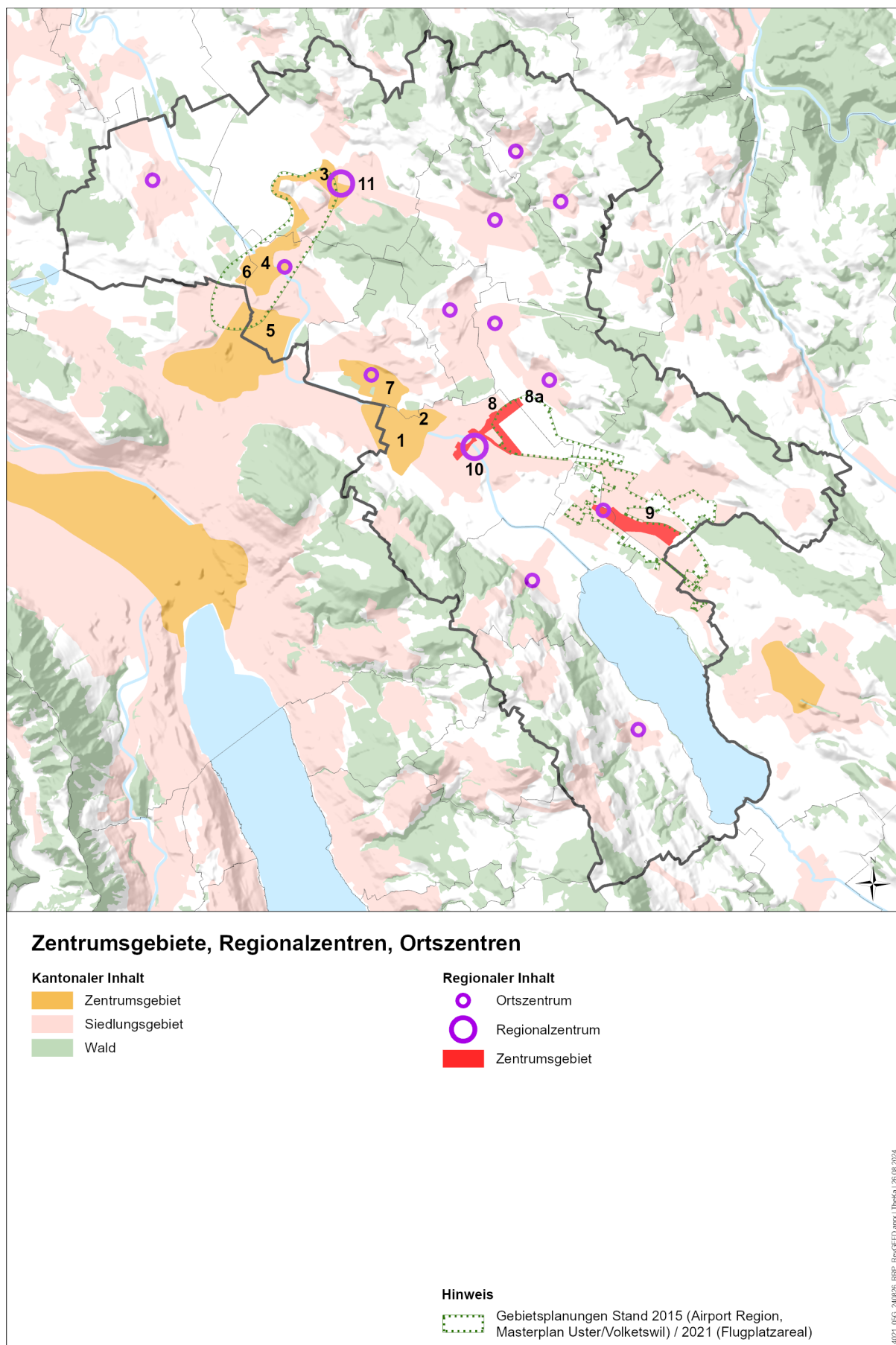


Abb. 2.2: Übersicht Karteneinträge

2.2.3 Massnahmen

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

Zentrumsgebiete:

a) Region

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

b) Gemeinden

- Die Strukturierung der einzelnen Zentrumsgebiete ist mit einem Gebietsrahmenplan (auch Masterplan oder Entwicklungsrichtplan genannt) festzuhalten und mit den geeigneten Instrumenten eigentümerverbindlich festzulegen.
- Im Zentrumsgebiet Gebiet Flugplatzrand / Innovationspark, Dübendorf wird das grundeigentümerverbindliche Planungsrecht gemäss kantonalem Richtplan mit kantonalen Gestaltungsplänen gemäss § 84 Abs. 2 PBG gesichert. Die Gemeinden ergänzen nutzungsplanerisch die Gestaltungsplanvorschriften wo nötig präzisierend.
- Die Gemeinden sichern in den Zentrumsgebieten nutzungsplanerisch je mind. 25 % der Gesamtnutzflächen für Wohnen bzw. Arbeiten. Vom Mindestwohnanteil ausgenommen sind Gebiete mit starker Fluglärmbelastung, das Gebiet Flugplatzrand / Innovationspark, Dübendorf und der Einkaufsschwerpunkt Dietlikon.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.

Regionalzentren:

a) Region

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

b) Gemeinden

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

Ortszentren (Netzpunkte):

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- Bei baulichen Vorhaben legen die Gemeinden Wert auf eine besondere Sorgfalt und umfassende Prüfung in Bezug auf das Orts- und Strassenbild, die kubische Einordnung und die Erhaltung wertvoller Siedlungsstrukturen sowie den Fortbestand der Versorgungsausstattung.
- Die Ortszentren sind behutsam weiterzuentwickeln mit zurückhaltender Erschliessung und Stärkung des öffentlichen Verkehrs.
- Bei räumlichem und städtebaulichem Zusammenhang mit Bahnhofgebieten bzw. Ästen der Glattalbahn / Glattalbahnverlängerung fördern die Gemeinden die bauliche Verdichtung und Mischnutzung im Einklang mit wertvollen Siedlungsstrukturen.

2.3 Schutzwürdiges Ortsbild

2.3.1 Ziele

Als schutzwürdige Ortsbilder sind jene Gebiete bezeichnet, in denen zusammengehörende Gruppen von Gebäuden in besonderem Masse Zeugen einer politischen wirtschaftlichen, sozialen oder baukünstlerischen Epoche sind (Dorfkerne, Weiler, Quartiere, Strassenräume, Plätze etc.). Diese Ortsbilder sind grundsätzlich als Gesamtheit vor Zerstörung oder Beeinträchtigung zu bewahren.

Der Schutz erfolgt in erster Linie durch Massnahmen des Planungsrechts. Die Massnahmen sind weitgehend umgesetzt.

2.3.2 Karteneinträge

Schutzwürdige Ortsbilder von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gemeinde	Funktion / Schutzziel	Koordinationshinweise
1	Gerlisberg, Kloten	übergeordnetes Ortsbild	ISOS Ortsbild (BDV Nr. 1220 vom 15.11.2002)
2	Maur, Maur	übergeordnetes Ortsbild	ISOS Ortsbild (BDV Nr. 1220 vom 15.11.2002)
3	Weiler Chatzenrüti, Rümlang	übergeordnetes Ortsbild	ISOS Ortsbild (BDV Nr. 1220 vom 15.11.2002)
4	Schwerzenbach, Schwerzenbach	übergeordnetes Ortsbild	ISOS Ortsbild (BDV Nr. 1220 vom 15.11.2002)
5	Wangen, Wangen-Brüttisellen	übergeordnetes Ortsbild	Ortsbild (BDV Nr. 1220 vom 15.11.2002)
<i>Abkürzungen</i>			
ISOS: Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung			

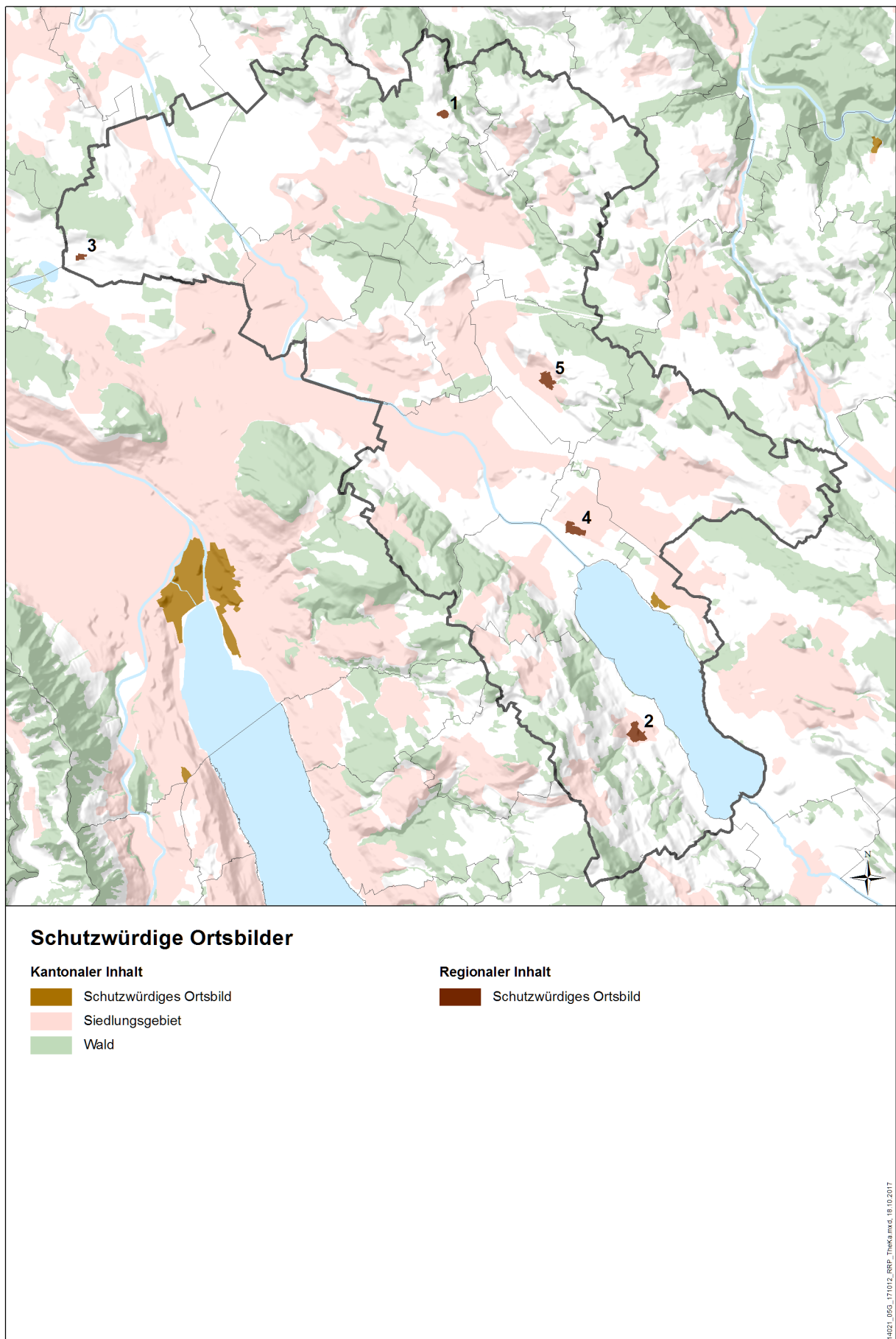


Abb. 2.3: Übersicht Karteneinträge

2.3.3 Massnahmen

a) Region

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

b) Gemeinden

- Schutzwürdige Ortsbilder sind, wo nicht bereits erfolgt, in der Regel mittels Festsetzung von Kern- und Freihaltezonen oder Gestaltungsplänen zu schützen. Sofern neben dem Ortsbild auch konkrete Bauten zu schützen sind, erlassen die Gemeinden die nötigen Schutzverfügungen.
- Allfällige nachteilige Auswirkungen durch zusätzliche Nutzungspotenziale sind zu prüfen und mit geeigneten Bestimmungen zu verhindern.
- Weitere Möglichkeiten sind eine geeignete Verkehrs- und Parkraumplanung.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.

2.4 Gebiet mit Erhaltung der Siedlungsstruktur

2.4.1 Ziele

Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur sind Ortsteile oder Gebäudegruppen mit hoher Siedlungsqualität, deren bauliche Eigenart, Erscheinung und Nutzungsstruktur erhalten oder erweitert werden soll.

2.4.2 Karteneinträge

Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Benglen, Fällanden	Ortsteil mit modernen Baustrukturen / Siedlungsstruktur (Gebäude und Aussenraum), moderate Anpassungen zulassen	
2	Sängglen (Pfaffhausen), Fällanden	Gartensiedlung in verdichteter Bauweise / Erhalt der Siedlungsstruktur (Gebäude und Aussenraum), moderate Anpassungen zulassen	
3	Wohnsiedlung Swissair, Kloten	Siedlung der Moderne / Erhalt der Siedlungsstruktur (Gebäude und Aussenraum), angemessene Verdichtung zulassen	
4	Zentralstrasse / Kindhauserstrasse (Sunnebühl), Volketswil	Grosssiedlung / Erhalt der Siedlungsstruktur (Gebäude und Aussenraum), moderate Anpassungen zulassen Einkaufszentrum als Teil des Quartiers	Quartiererhaltungszone gemäss Zonenplan

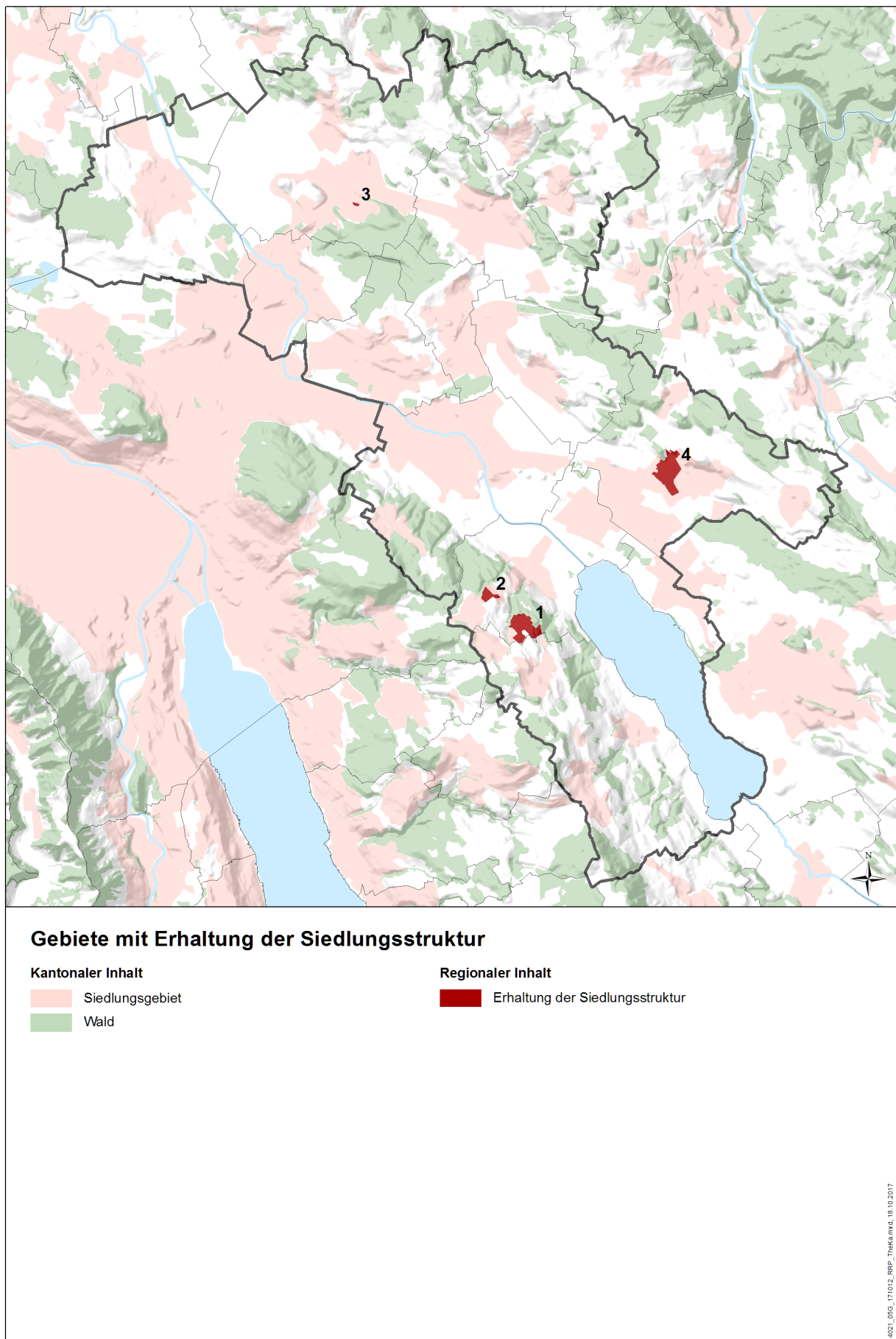


Abb. 2.4: Übersicht Karteneinträge

2.4.3 Massnahmen

a) Region

- Die Region unterstützt die Gemeinden auf Anfrage bei Fragen des planungsrechtlichen Erhalts der Siedlungsstruktur in den bezeichneten Gebieten.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden setzen die nötigen Gebiete in den Zonenplänen fest und sichern mit weiteren planungsrechtlichen Massnahmen das Siedlungsbild. Sofern neben dem Gebiet mit Erhaltung der Siedlungsstruktur auch konkrete Bauten zu schützen sind, erlassen die Gemeinden die nötigen Schutzverfügungen.
- Allfällige nachteilige Auswirkungen durch zusätzliche Nutzungspotenziale sind zu prüfen und mit geeigneten Bestimmungen zu verhindern.
- Weitere Möglichkeiten sind eine geeignete Verkehrs- und Parkraumplanung.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.

2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

2.5.1 Ziele

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

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

a) Arbeitsplatzgebiete

Das Glattal soll als dynamischer Arbeitsplatzstandort weiterentwickelt werden.

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

b) Mischgebiete

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

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

c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

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

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen sichern genügend grosse, zusammenhängende und gut erschlossenen Flächen für den Bestand oder die langfristige Ansiedelung von überkommunalen öffentlichen Bauten und Anlagen.

d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen

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

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

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

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

2.5.2 Karteneinträge

a) Arbeitsplatzgebiete

Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung sind:

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

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
2b	Arbeitsplatzgebiet Innovationspark, Dübendorf / Wangen-Brütisellen	Transformationsgebiet für Forschung und Entwicklung, Industrie, Gewerbe und Dienstleistung. Ergänzenden Nutzungen für Freizeit und Erholung insbesondere für im Innovationspark tätige Akteure zulässig. Keine Wohnnutzung Modalsplit mind. 60 % ÖV und max. 40 % MIV.	KRP: Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen (Kap. 6.1 Nr. 10)
2c	Arbeitsplatzgebiet Forschungs-, Test- und Werkflugplatz, Dübendorf	Transformationsgebiet für Forschungs-, Test- und Werkflugplatz, Industrie, Gewerbe und Dienstleistung. Keine Wohnnutzung Modalsplit mind. 60 % ÖV und max. 40 % MIV.	KRP: Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen (Kap. 6.1 Nr. 10) Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)
3	Industriegebiet Fällanden, Fällanden	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Eine Differenzierung des Gebietes nach Nutzungsverteilung in Misch- und Arbeitsplatzgebiet ist zu prüfen.	
4	Industriegebiet Bruggacher, Fällanden	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Eine Differenzierung des Gebietes nach Nutzungsverteilung in Misch- und Arbeitsplatzgebiet ist zu prüfen.	
5	Gebiet Langacher, Greifensee	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Keine Wohnnutzung	Koordination mit benachbartem Arbeitsplatzgebiet in der Region Oberland.
6	Kasernenareal, Kloten	Bestehendes Armeegelände mit Entwicklungspotenzialen flughafenaffine Nutzungen (Gewerbe, Dienstleistungen, Logistik, Sport-Cluster etc.) Ausschluss von Verkaufsnutzungen Keine Wohnnutzung	Sachplan Militär
7	Glattpark West, Opfikon	Bestehendes Gewerbegebiet mit Umnutzungspotenzial und Kapazitätsreserven Keine Wohnnutzung,	
8	Industriegebiet Riedmatt, Rümlang	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven primäre Nutzungseignung: Industrie, Gewerbe, Logistik; sekundäre Nutzungseignung: Dienstleistung, Verkauf Der Einzugsbereich der S-Bahnstation Rümlang ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Velowegbindung ist zu verbessern.	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Glattrenaturierung / geplante Pistenverlängerung: Der Glatt- raum ist aufzuwerten. Keine Wohnnutzung	
9	Industriegebiet Hofwisen, Rüm- lang	Bestehendes Industrie- / Gewer- begebiet mit Kapazitätsreserven Der Einzugsbereich der S-Bahn- station Rüm-lang ist mit städte- baulichen Massnahmen zu för- dern; die Fuss- und Velowegan- bindung ist zu verbessern. Keine Wohnnutzung, ausge- nommen Hotels als Sonderwoh- nen	
10	Zentrum / Schmidbreiten, Rüm- lang	Bestehendes Industrie- / Gewer- begebiet mit Kapazitätsreserven Keine Wohnnutzung	
11	Arbeitsplatzgebiet Eichteil, Schwerzenbach	Bestehendes Industrie- / Gewer- begebiet Die Fuss- und Veloweganbin- dung an die S-Bahnstation Schwerzenbach ist zu verbes- sern. Die anstehenden Verkehrsprob- leme sind einer Lösung zuzufüh- ren. Keine Wohnnutzung	
12	Industriegebiete Zürcherstrasse, Volketswil	Bestehendes Industrie- / Gewer- begebiet Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel und Logistik. Der Einzugsbereich der S-Bahn- station Schwerzenbach ist mit städtebaulichen Massnahmen zu fördern; die Fuss- und Rad- weganbindung ist zu verbessern und mit der Nachbargemeinde zu koordinieren. Die anstehenden Verkehrsprob- leme sind einer Lösung zuzufüh- ren. Keine Wohnnutzung	
13	Industriegebiet Hard, Volketswil	Bestehendes Industrie- / Gewer- begebiet mit Kapazitätsreserven Eignung für Industrie, Gewerbe und Logistik, Ausschluss von Handels-, Dienstleistungs- und Verkaufsnutzung. Berücksichtigung / Koordination Fil Vert bei Fixierung Strecken- verlauf Keine Wohnnutzung	
14	Industriegebiet Brunnenstrasse, Volketswil	Bestehendes Industrie- / Gewer- begebiet mit Verdichtungspoten- zial Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Lo- gistik.	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Keine Wohnnutzung	
15	Industriegebiet Greifensee- strasse, Volketswil	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Verdichtungspotenzial Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Logistik. Keine Wohnnutzung	
16	Gebiet Grossrietstrasse / Bahn- geleise / Guntenbach, Volketswil	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Verdichtungspotenzial Eignung für Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistung und Logistik. Sicherung ökologischer Trittstein für Vernetzung vom Wildtierkorridor über A53 (Landschaftsverbindung) bis zum Greifensee Guntenbach aufwerten Keine Wohnnutzung	
17	Gebiet Hertistrasse (Aubrugg) / Birgi, Wallisellen	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven (bestehende Arbeitszonen) primäre Nutzungseignung: Industrie, Gewerbe, Logistik; sekundäre Nutzungseignung: Dienstleistung Der Stationsbereich der Glattalbahn ist entwicklungsplanerisch / städtebaulich zu fördern. Keine Wohnnutzung	
18	Gebiet Weststrasse (Stierriet), Wallisellen	potenzielles Entwicklungsgebiet (Reservezone Herti West) Keine Wohnnutzung	
19	Gebiet Mitte (Blumenmarkt), Wangen-Brüttisellen	Bestehendes Industrie- / Gewerbegebiet (bestehende Arbeitszonen / Blumenmarkt) mit Entwicklungspotenzialen (Reservezone) Mit Landschaftsverbindung und Vernetzungskorridor zu koordinieren. Keine Wohnnutzung	
19a	Gebiet Flugsicherung, Wangen- Brüttisellen	Bestehendes Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven. primäre Nutzungseignung für Betriebe der Flugsicherung; sekundäre Nutzungseignung für Betriebe der aviatischen Navigation, Kommunikation und Datenbereitstellung sowie andere aviatiknahe Betriebe Keine Wohnnutzung Modalsplit mind. 60 % ÖV und max. 40 % MIV.	privater Gestaltungsplan Nr. 12 Areal Flugplatz Dübendorf, Wangen (Skyguide)
Abkürzungen SIL: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt KRP: kantonaler Richtplan			

b) Mischgebiete

Mischgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
20	Bahnhofgebiet Bassersdorf Süd, Bassersdorf	Bestehendes Siedlungsgebiet mit Verdichtungspotenzialen Städtebauliche Aufwertung und Verdichtung am Bahnhof Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen.	
21	Bahnhofgebiet Dietlikon Süd / Brüttisellen Brüttisellerstrasse, Zürichstrasse, Brüttisellen und Haldenstrasse, Dietlikon / Wangen-Brüttisellen	Bestehendes Mischgebiet mit Verdichtungspotenzialen Städtebauliche Aufwertung und Verdichtung am Bahnhof (multi-modaler Umsteigeknoten) und entlang der Hauptachse (Neue Winterthurerstrasse / Zürichstrasse) Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen.	KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)
22	Gebiet Giessen-Ost / östlich Empa, Dübendorf	Bestehendes Mischgebiet, teilweise mit Verdichtungspotenzialen Die bedeutenden Hauptstrassenzüge Überlandstrasse und Ringstrasse sind städtebaulich aufzuwerten. Der Glattlauf ist als Erholungsgebiet aufzuwerten. Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen.	Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 8)
23	Gebiet Zürichstrasse / Neugutstrasse, Dübendorf	Bestehendes Mischgebiet, teilweise mit Verdichtungspotenzialen Diesem Mischgebiet kommt die Aufgabe zu, das historische Regionalzentrum Dübendorf und das neue Zentrumsgebiet Hochbord miteinander zu verbinden. Die Strassenzüge sind städtebaulich aufzuwerten. Gemischte Zonen und dichtere Wohnzonen sind zu prüfen. Der Glattlauf ist als Erholungsgebiet aufzuwerten.	Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 8)
24	Gebiet Huebwisstrasse / Unterdorfwäg, Fällanden	Urbane Mischnutzung Fällander Dorfbach aufwerten	
25	Gebiet Mülächer, Kloten	Transformationsgebiet Urbane Mischnutzung ist zu prüfen; für Wohnnutzungen sind Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung vorzusehen (z.B. den Mindestwohnanteil innerhalb des Gebiets jedoch ausserhalb der AGL sichern) Städtebauliche Aufwertung Übergang Bahnhof- zu Industriegebiet	KRP (Lage teilweise innerhalb AGL) KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
26	Gebiet Steinackerstrasse, Kloten	Transformationsgebiet Urbane Mischnutzung ist zu prüfen; für Wohnnutzungen sind Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung vorzusehen (z.B. den Mindestwohnanteil innerhalb des Gebiets jedoch ausserhalb der AGL sichern) Die Potenziale aus der dezentralisierten Bahnhofstruktur (geplante Glattalbahnhof-Stationen) sind auszuschöpfen. Die Siedlungsentwicklung ist auf die Glattalbahnhofverlängerung abzustimmen; städtebauliche Aufwertung entlang des zukünftigen Trassees Integration der Bahnbauten (Streckenausbau)	KRP (Lage teilweise innerhalb AGL) KRP: Erweiterung Glattalbahnhof (Kap. 4.3 Nr. 11)
27	Gebiet Schaffhauserstrasse sowie Rohr- / Wallisellerstrasse zwischen Autobahn und Bahngeleisen (Glattbrugg), Kloten / Opfikon	Transformationsgebiet Verdichtung mit Gewerbenutzung, da mit Wohnnutzung aufgrund des Fluglärms nicht verdichtet werden kann.	KRP: Erweiterung Glattalbahnhof (Kap. 4.3 Nr. 11)
28	Glattpark Süd, Opfikon	Geplantes Mischgebiet Urbane Mischnutzung prüfen; für Wohnnutzung ist der Bedarf an Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Nutzungsplanung zu prüfen	
28a	Zentrum / Schmidbreiten, Rümlang	Bestehendes Wohn- und Gewerbegebiet mit Kapazitätsreserven Städtebauliche Aufwertung Übergang Bahnhof zu Dorfkern und Industriegebiet Mit der BZO ist zu regeln, dass im Rahmen des Verdichtungsprozesses keine zusätzlichen Wohnnutzungspotenziale entstehen.	KRP (Lage innerhalb AGL)
29	Bahnhofgebiet Schwerzenbach, Schwerzenbach / Volketswil	Bestehendes Mischgebiet Gemischte oder Wohnnutzungen prüfen Längs der Bahnlinie Fuss- und Veloverbindungen zur S-Bahn verbessern Anstehende Verkehrsprobleme einer Lösung zuführen	Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 9)
30	Gebiet Bahnstrasse, Schwerzenbach	Bestehendes Gewerbegebiet mit Potenzial für Mischnutzung Gemischte oder Wohnnutzungen prüfen Längs der Bahnlinie Fuss- und Veloverbindungen zur S-Bahn verbessern Anstehende Verkehrsprobleme einer Lösung zuführen	privater Gestaltungsplan Bahnstrasse 23 und 25 Zentrumsgebiet (vgl. Kap. 2.2 Nr. 9)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
31	Gebiet Höh / Zimikon, Volketswil	Bestehendes Mischgebiet, mit Entwicklungspotenzial (Reservezone) Anstehende Verkehrsprobleme einer Lösung zuführen	Gebietsrahmenplan / Gestaltungsplan für Teilgebiet
32	Bandstock, Wangen-Brüttisellen	Geplantes Mischgebiet Städtebauliche Aufwertung Übergang Dorfkern Wangen und Innovationspark Flugplatzareal	
33	Gebiet Mitte (Neuwisen), Wangen-Brüttisellen	Geplantes Mischgebiet Übergangsgebiet von Wohnen zu Arbeiten mit Reserven für grossteilige Nutzerstrukturen	
Abkürzungen KRP: kantonaler Richtplan			

c) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
34	Gebiet Empa / Eawag, Dübendorf	Bestehende Materialprüfungs- und Forschungseinrichtungen Gebiet mit Eignung für weitere öffentliche Bauten und Anlagen	kantonales Zentrumsgebiet
Abkürzungen Empa: Eidgenössische Materialprüfanstalt Eawag: Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz			

d) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen

Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
35	Zentrum Dietlikon Süd, Dietlikon	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Bestehendes Einkaufsgebiet qualitativ aufwerten (differenzierte Nutzung und Freiraumgestaltung) Förderung ÖV-Erschliessung (Eigentassierung, geplante Haltestelle Glattalbahn integrieren) zur Verbesserung des Modalsplits; MIV-Führung optimieren	KRP: Erweiterung Glattalbahn und Verlängerung Tramlinie Schwamendingen-Altried – Dietlikon (Kap. 4.3 Nr. 11 und Nr. 12) Arbeitsplatzgebiet (vgl. Kap. 2.5 Nr. 2)
36	Hochbord, Dübendorf	Eignungsgebiet VE-Verkauf Bestehendes Einkaufsgebiet qualitativ aufwerten (urbane Mischnutzung, Freiraumgestaltung). Massnahmenplanung zur Verbesserung des Modalsplits	kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung
37	„The Circle“, Kloten	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Bestehendes Einkaufsgebiet (Flughafenshopping land- und	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		luftseitig), mit Eventeinrichtungen; Ausbau in Ausführung Für „The Circle“ bimodaler ÖV-Anteil von mindestens 50%	kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung
38	Bäuler, Opfikon / Rümlang	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Neues Einkaufsgebiet hoher Qualität (vielfältige Konsum- und Arbeitsnutzungen, attraktive Freiraumgestaltung mit hochwertigem Erholungsbereich an der Glatt – erhöhte gestalterische Anforderungen an den Aussenraum bis zum Naherholungsraum Glatt) ÖV- und Langsamverkehrs-(LV)-Anteil von gesamthaft mindestens 50%	kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung
39	Industrie, Volketswil	Eignungsgebiet VE-Verkauf Einkaufsgebiet qualitativ aufwerten (urbane Mischnutzung, Freiraumgestaltung) Förderung ÖV-Erschliessung zur Verbesserung des Modalsplits, MIV-Führung optimieren Langfristig ist die Nutzung mit der ÖV-Strategie (Szenarien „Glattalbahn-Achse“ oder „Bus-Stadt eigentrasstiert“) abzustimmen.	
40	Gebiet Glattzentrum, Wallisellen	Eignungsgebiet VE-Verkauf und VE-Event Bestehendes Einkaufsgebiet qualitativ sichern (urbane Mischnutzung Glatt und Richti) und aufwerten (Freiraumgestaltung, Anbindung an Fil Bleu) Massnahmenplanung zur Verbesserung des Modalsplits	kant. Zentrumsgebiet mit reg. Differenzierung
<i>Abkürzungen</i> KRP: kantonaler Richtplan VE: Verkehrsintensive Einrichtung LFG: Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz)			

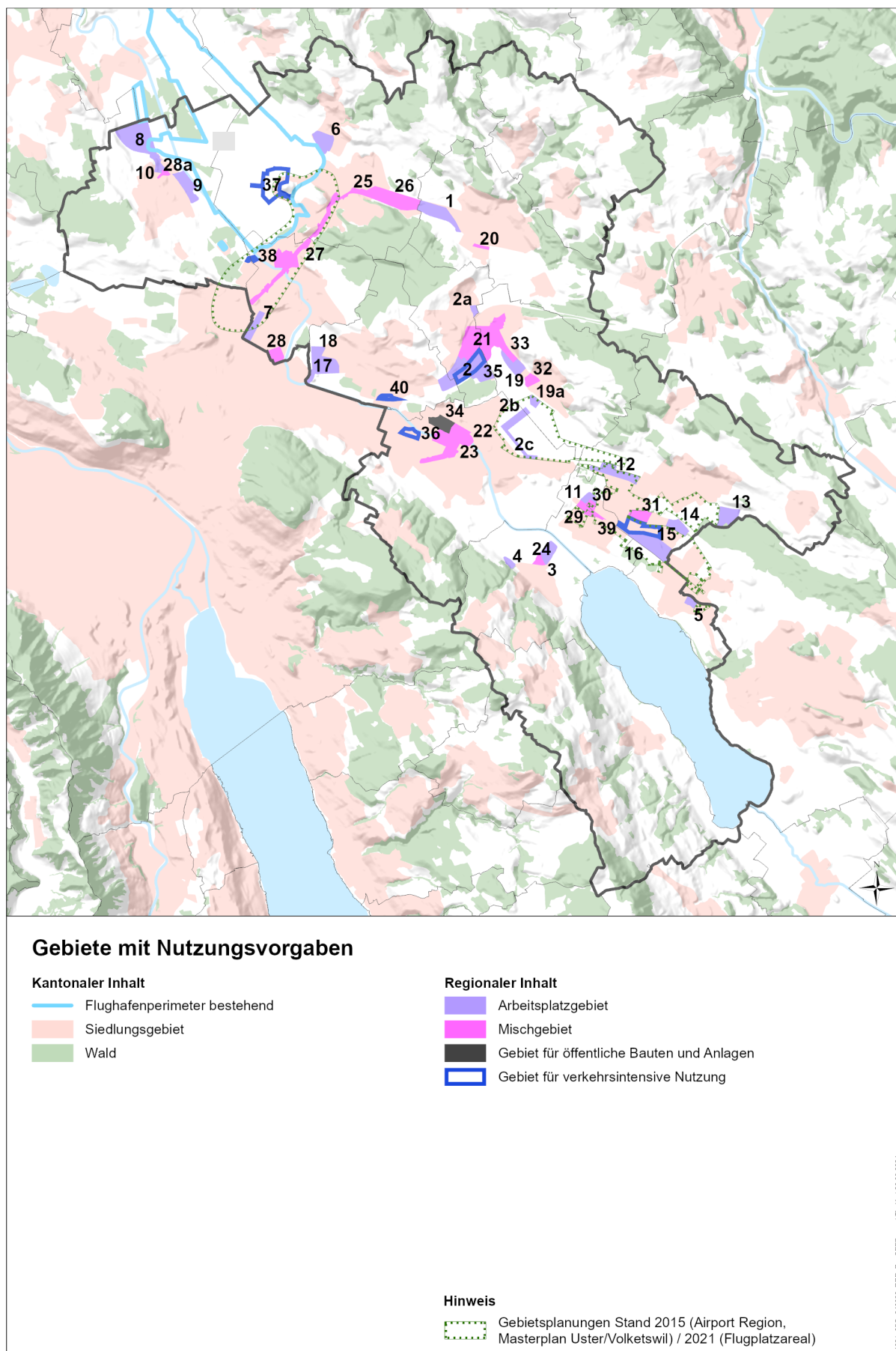


Abb. 2.5: Übersicht Karteneinträge

2.5.3 Massnahmen

Allgemein:

Die Arbeitsplatz- und Mischgebiete sowie die Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen und die Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen sollen vorzugsweise mittels Gebietsrahmenplanung (auch Entwicklungsplan, Leitbild, Masterplan genannt) zukunftstauglich strukturiert werden. Der nicht behörden- und eigentümerverbindliche Gebietsrahmenplan zeigt auf, welche Massnahmen zu ergreifen sind und wie sie – zweckmässigerweise mit dem jeweils weichsten Mittel – umgesetzt werden können.

Arbeitsplatzgebiete:

a) Region

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

b) Gemeinden

- Die Gemeinden scheiden die nötigen Zonen aus und differenzieren die Nutzweise.
- In der Nutzungsplanung sind Arbeitsplatzgebiete mit Industrie- und Gewerbezonem umzusetzen.
- In den Arbeitsplatzgebieten Innovationspark, Dübendorf / Wangen-Brüttisellen und Forschungs-, Test- und Werkflugplatz, Dübendorf wird das grundeigentümerverbindliche Planungsrecht gemäss kantonalem Richtplan mit kantonalen Gestaltungsplänen gemäss § 84 Abs. 2 PBG gesichert. Die Gemeinden ergänzen nutzungsplanerisch die Gestaltungsplanvorschriften wo nötig präzisierend.
- Dienstleistungen dürfen zugelassen werden, wenn:
 - die öffentliche Verkehrserschliessung in dem Gebiet der Güteklasse C oder besser entspricht;
 - genügend Kapazität zur Erschliessung mit dem Individualverkehr vorhanden ist.
- Für emissionsintensive Logistik- und Industrietätigkeiten sowie grossflächige Intensivlandwirtschaft sind Eignungsgebiete auszuscheiden.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.

Mischgebiete:

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

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

Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen:

a) Region

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

b) Gemeinden

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

Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen:

a) Region

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

b) Gemeinden

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

2.6 Anzustrebende bauliche Dichte

2.6.1 Ziele

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

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

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

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

2.6.2 Karteneinträge

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

Gebiete niedriger und hoher baulicher Dichte:

a) Gebiete niedriger baulicher Dichte

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

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

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

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

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

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

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

b) Gebiete hoher baulicher Dichte

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

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

Gebiete hoher baulicher Dichte von regionaler Bedeutung sind:

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

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
29	Gebiet Allmend Stettbach / Neugut, Dübendorf / Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	kantonales Zentrumsgebiet
30	Gebiet Neugutstrasse / Breitibach, Dübendorf	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
31	Gebiet Überlandstrasse / Rechweg / Flugplatz, Dübendorf / Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	KRP: Gebietsplanung Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)
32	Gebiet Industriestrasse, Fällanden	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
33	Gebiet Langacher, Greifensee	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	Koordination mit benachbartem Arbeitsplatzgebiet in der Region Oberland
34	Gebiet Kreuzung Wilder Mann, Kloten	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
35	Gebiet Breitistrasse, südlich Bahngleise, Kloten	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
36	Kasernenareal, Kloten	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	Sachplan Militär
37	Schaffhauserstrasse, Kloten / Opfikon	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise kantonales Zentrumsgebiet
38	Gebiet Eich / Frohbühl / Hohenstieglan, Opfikon / Rümlang	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise kantonales Zentrumsgebiet
39	Gebiet Glattpark / Fallwiesen / Talackerstrasse / Bahnlinie, Opfikon	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	teilweise kantonales Zentrumsgebiet
40	Gebiet Riedmatt, Rümlang	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG)
41	Gebiet Hofwisenstrasse, Rümlang	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
42	Gebiet Eichteil und Grabenstrasse, Schwerzenbach	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
43	Stations- / Zentralstrasse, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
44	Gebiet Chimli, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
45	Gebiet Brunnenstrasse, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
46	Gebiet Greifensee / Erlenwiesen, Volketswil	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
47	Bahnhof Nord / Rosenberg- / Weststrasse, Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	mehrheitlich kantonales Zentrumsgebiet
48	Wallisellen West (Stierriet), Wallisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
49	Gebiet Mitte, Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
50	Brüttisellen Zürichstrasse, Brüttisellen Haldenstrasse, Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
51	Gebiet Bandstock, Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	
51a	Gebiet Flugsicherung, Wangen-Brüttisellen	Hohe Dichte / qualitative und quantitative Förderung der Verdichtung	pGP Nr. 12 Areal Flugplatz Dübendorf, Wangen (Skyguide)

Abkürzungen

SIL: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

KRP: kantonaler Richtplan

pGP: privater Gestaltungsplan

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

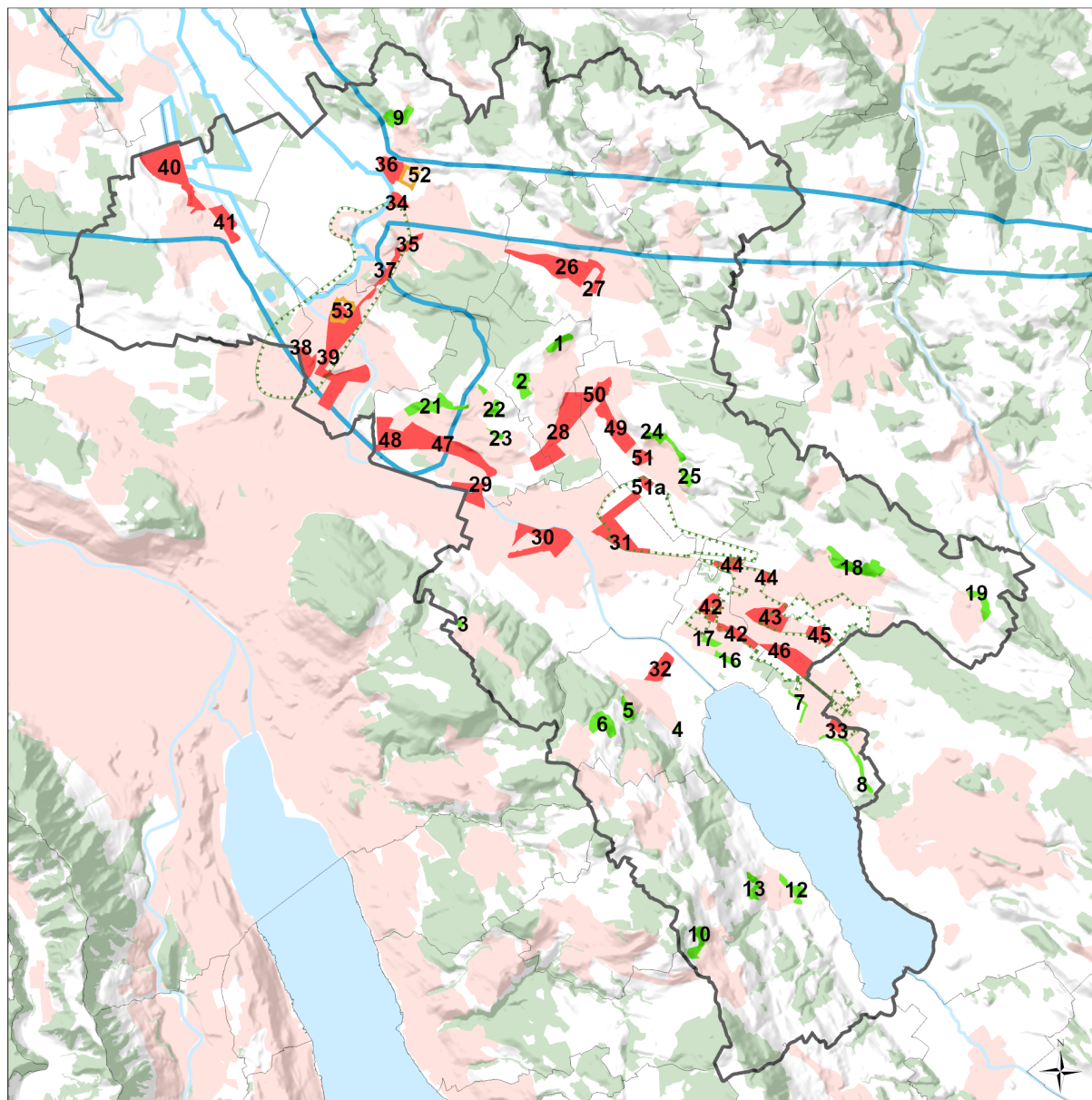
Im Richtplan werden unabhängig der Kriterien gemäss Ziff. 4.7.1.2 lit. a) KRP (Lärmbelastung nur durch Flugbetrieb in der 1. Nachtstunde und sehr gute ÖV-Erschliessung) grossräumige Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten im Sinne Ziff. 4.7.1.3 lit. b)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

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

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

Abkürzungen

KRP: kantonaler Richtplan



Anzustrebende bauliche Dichte

Kantonaler Inhalt

- Flughafenperimeter bestehend
- Abgrenzungslinie Flughafen
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

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

Hinweis

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

14021_05A_240828_RRP_RevGEFD_inkl_Theka | 28.09.2024

Abb. 2.6a: Übersicht Karteneinträge

d) Dichtestufen

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

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

Folgende Dichtestufen sind begleitend:

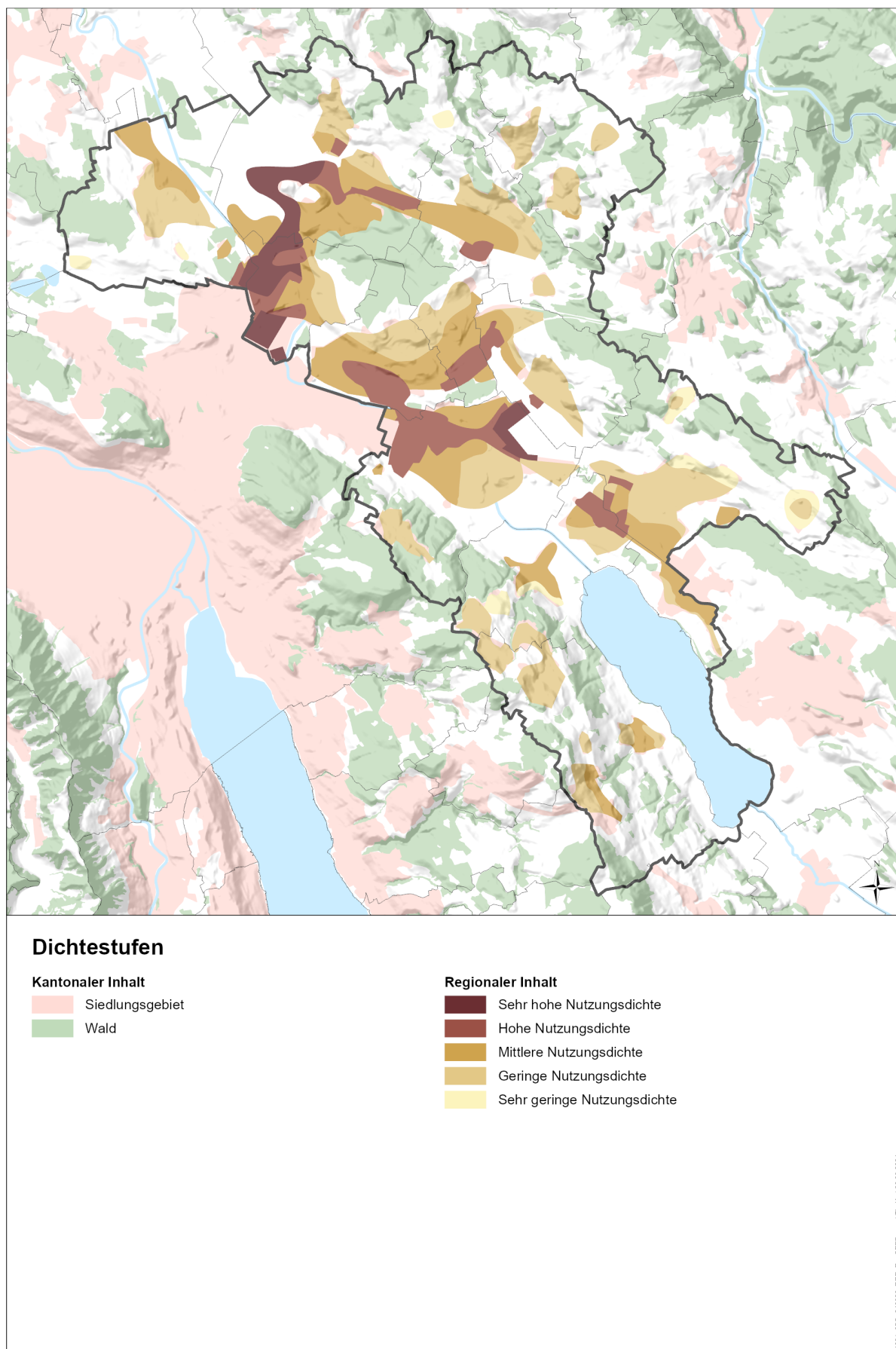


Abb. 2.6b: Dichtestufen (K / ha üBZ), Zielbild 2030 gemäss RegioROK 2017, Fassung Teilrevisionen 2021 und GEFD des regionalen Richtplans Glattal

2.6.3 Massnahmen

Gebiete niedriger baulicher Dichte:

a) Region

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

b) Gemeinden

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

Gebiete hoher baulicher Dichte:

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

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

Nutzungsdichtediagramm

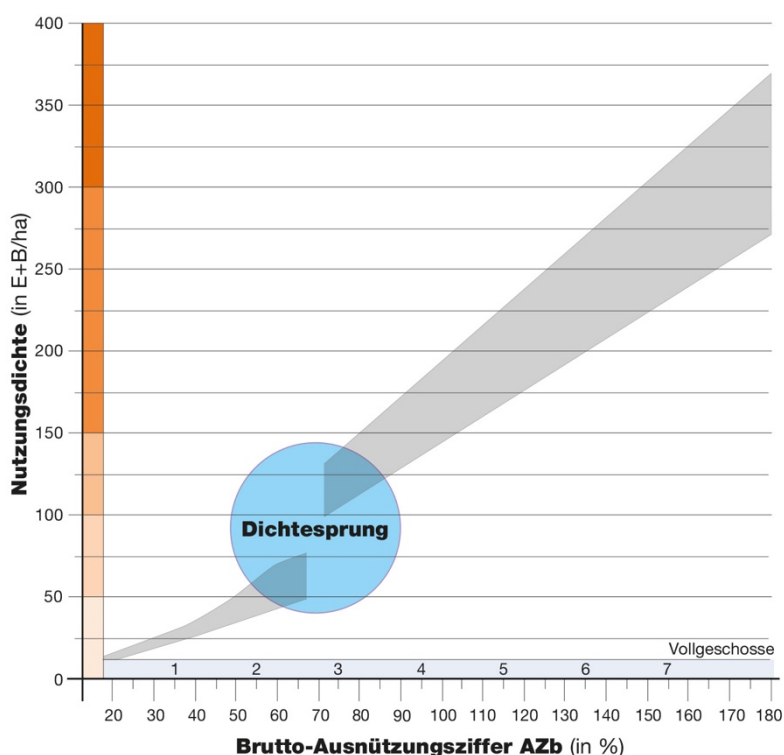


Abb. 2.6c: Nutzungsdichtediagramm

Umrechnungshilfe Nutzungsziffern

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

Abb. 2.6d: Umrechnungshilfe Nutzungsziffern

Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten:

a) Region

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

b) Gemeinden

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

Anzustrebende Nutzungsdichte:

a) Region

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

b) Gemeinden

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

2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser

2.7.1 Ziele

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

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

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

2.7.2 Karteneinträge

Eignungsgebiete Hochhäuser von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Hochhausgebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Achse Industriegebiet / Gebiet Hard (bei Bahnhof), Bassersdorf	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Mit der Nachbargemeinde Kloten hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.
2	Dietlikon	Eignung für Hochhäuser	Mit der Nachbargemeinde Wangen-Brüttisellen hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.
3	Hochbord / Giessen bis Flugplatzkopf / Innovationspark, Dübendorf	Gebiet mit geplanten Hochhäusern Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Mit den Nachbargemeinden Wallisellen und Wangen-Brüttisellen hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen. Sicherheitszonenplan und Hindernisbegrenzungskataster

Nr.	Hochhausgebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
			Flugplatz Dübendorf, SIL-Objektblatt ... (20xx)
4	Achse Industriegebiet, Kloten	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung gem. SIL Objektblatt Flughafen Zürich Teil IIIC: Ausscheidung neuer oder Revision bestehender Bauzonen nur unter Einhaltung des Sicherheitszonenplans Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
5	Flughafenkopf, Kloten	Gebiet mit erheblichem Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	SIL (2015); im SIL-Perimeter gelten die regionalen Festlegungen nur für Nebenanlagen Anhörung BAZL (Art. 37m Abs. 2 LFG) Sicherheitszonenplan Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
6	Balsberg Nord, Kloten	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung gem. SIL Objektblatt Flughafen Zürich Teil IIIC: Ausscheidung neuer oder Revision bestehender Bauzonen nur unter Einhaltung des Sicherheitszonenplans Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
7	Balsberg Süd, Kloten	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung gem. SIL Objektblatt Flughafen Zürich Teil IIIC: Ausscheidung neuer oder Revision bestehender Bauzonen nur unter Einhaltung des Sicherheitszonenplans Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
8	Opfikon – Glattbrugg, Opfikon	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung gem. SIL Objektblatt Flughafen Zürich Teil IIIC: Ausscheidung neuer oder Revision bestehender Bauzonen nur unter Einhaltung des Sicherheitszonenplans Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
9	Glattpark / Gebiet Leutschenbach, Opfikon	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	Innerhalb des Gebiets mit Hindernisbegrenzung gem. SIL Objektblatt Flughafen Zürich Teil IIIC: Ausscheidung neuer oder Revision bestehender Bauzonen nur unter Einhaltung des Sicherheitszonenplans Flughafen Kloten, Flughafen Zürich AG
10	Bahnhofsgebiet, Schwerzenbach	Achsenbetonung für potenzielle zukünftige ÖV-Achse gem. MP Uster – Volketswil und REK Schwerzenbach Koordination mit der Neugestaltung von Bushof und Bahnhofplatz	
11	Zürcherstrasse bis Bahnhof Schwerzenbach / Volketswil, Volketswil	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	

Nr.	Hochhausgebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Achsenbetonung für potenzielle zukünftige ÖV-Achse	
12	Industriestrasse, Volketswil	Eignung für Hochhäuser	
13	Glattzentrum / Richtiareal, Wallisellen	Gebiet mit Hochhausbestand Eignung für zusätzliche Hochhäuser	
14	Zürichstrasse / Stationsstrasse, Wangen-Brüttisellen	Eignung für Hochhäuser	Mit der Nachbargemeinde Dietlikon hat eine Abstimmung bezüglich der Fortsetzung des Hochhausbandes zu erfolgen.
<i>Abkürzungen</i>			
REK: Raumentwicklungskonzept			

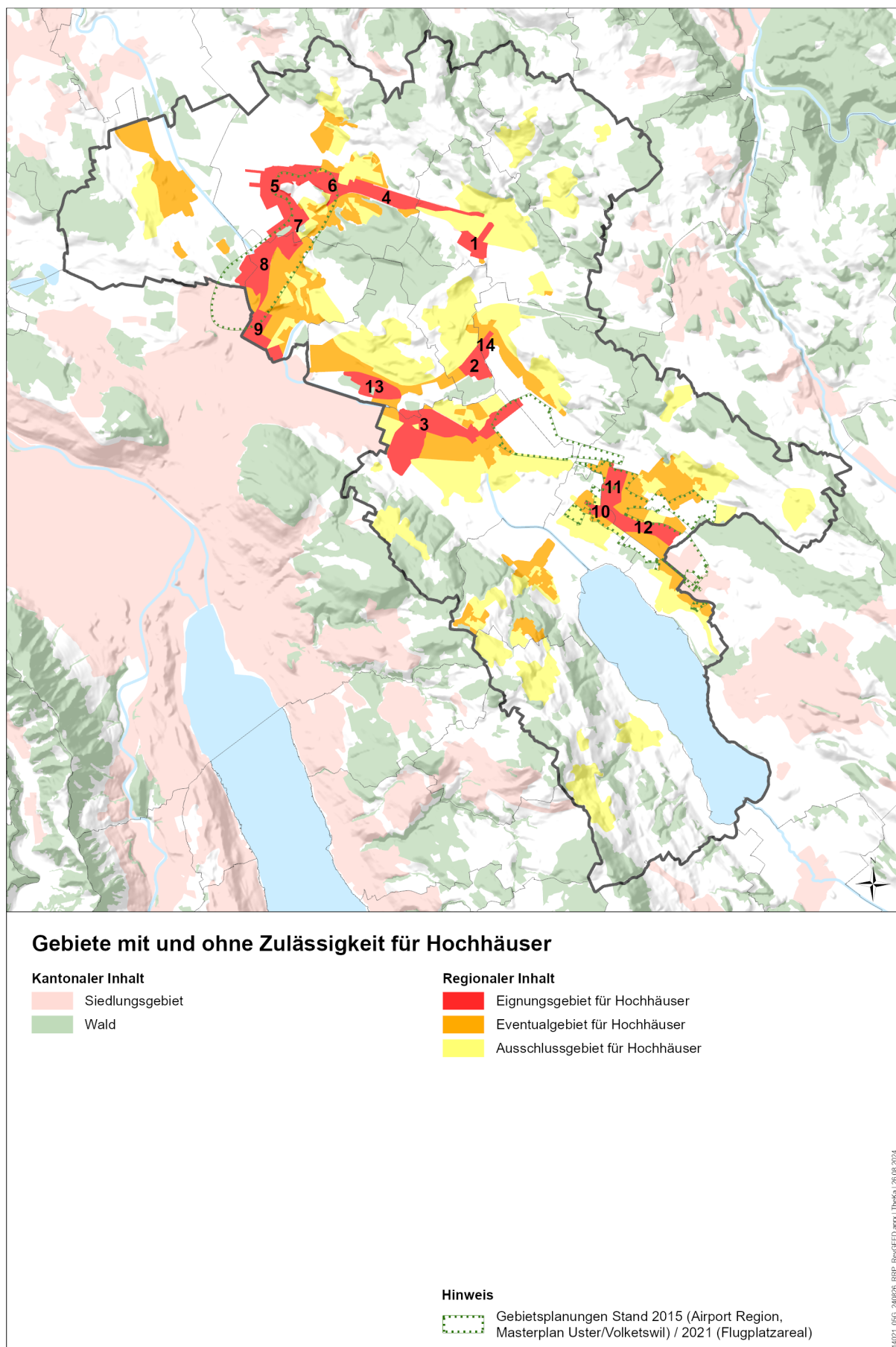


Abb. 2.7: Übersicht Karteneinträge

2.7.3 Massnahmen

a) Region

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

b) Gemeinden

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

2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

2.8.1 Ziele

Bestehende und allfällig neue Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende sind zu bezeichnen und planungsrechtlich zu sichern, um den Fahrenden für die Ausübung ihrer traditionellen Lebensweise genügend Platz zur Verfügung zu stellen.

2.8.2 Karteneinträge

Standplätze für Fahrende von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Stand- / Durchgangsplatz	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Standplatz, Nähe Flughafen, Kloten	Bestehender Standplatz	Nebenanlage im SIL-Perimeter
<i>Abkürzungen</i>			
SIL: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt			

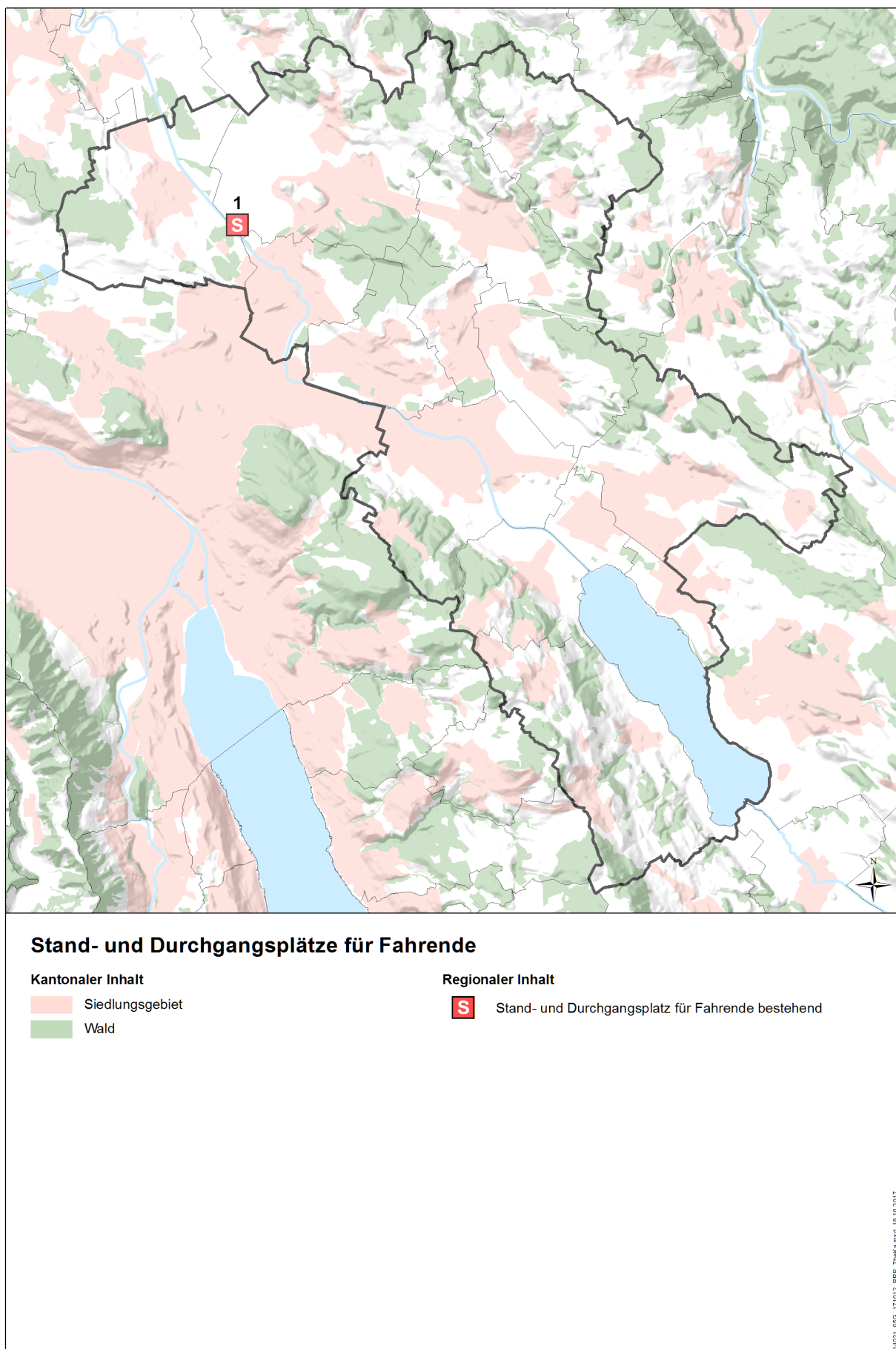


Abb. 2.8: Übersicht Karteneinträge

2.8.3 Massnahmen

Stand- und Durchgangsplätze sind mit zeitgemässer Infrastruktur zu versehen und durch die Gemeinden zu betreiben. Dabei übernimmt der Kanton gemäss Pkt. 2.5.2.a des kantonalen Richtplans die Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur und die anfallenden Betriebskosten.

a) Region

- Die Region evaluiert und selektiert geeignete Standorte im Dialog mit den Gemeinden und legt einen Durchgangsplatz im Richtplan fest.

b) Gemeinden

- -.-

2.9 Kulturobjekte

2.9.1 Ziele

Kulturobjekte sind gemäss § 203 PBG vorgeschichtliche und geschichtliche Stätten sowie archäologische Gebiete. Zu bezeichnen sind diejenigen Gebiete, die ausserhalb des Siedlungsgebietes liegen, die entweder von besonderer Bedeutung sind oder für deren Erhaltungs- oder Änderungsmassnahmen ein regionaler Richtplaneintrag erforderlich ist.

2.9.2 Karteneinträge

Kulturobjekte von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Kulturobjekt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Lazariterkirche Gfenn, Dübendorf	Kirchenbau aus dem 13. Jh.	Eintrag im kantonalen Inventar kunst- und kulturhistorischer Schutzobjekte

2.9.3 Massnahmen

Die Kulturobjekte sind zu erhalten und bei der Erteilung von Baubewilligungen aller Art ist darauf Rücksicht zu nehmen. In Einzelfällen ist auch ein Schutz gemäss § 203 ff. PBG möglich.

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- Die Gemeinden unterhalten diese Objekte, soweit sie dafür zuständig sind und nehmen bei der Erteilung von Baubewilligungen aller Art Rücksicht auf diese Objekte.

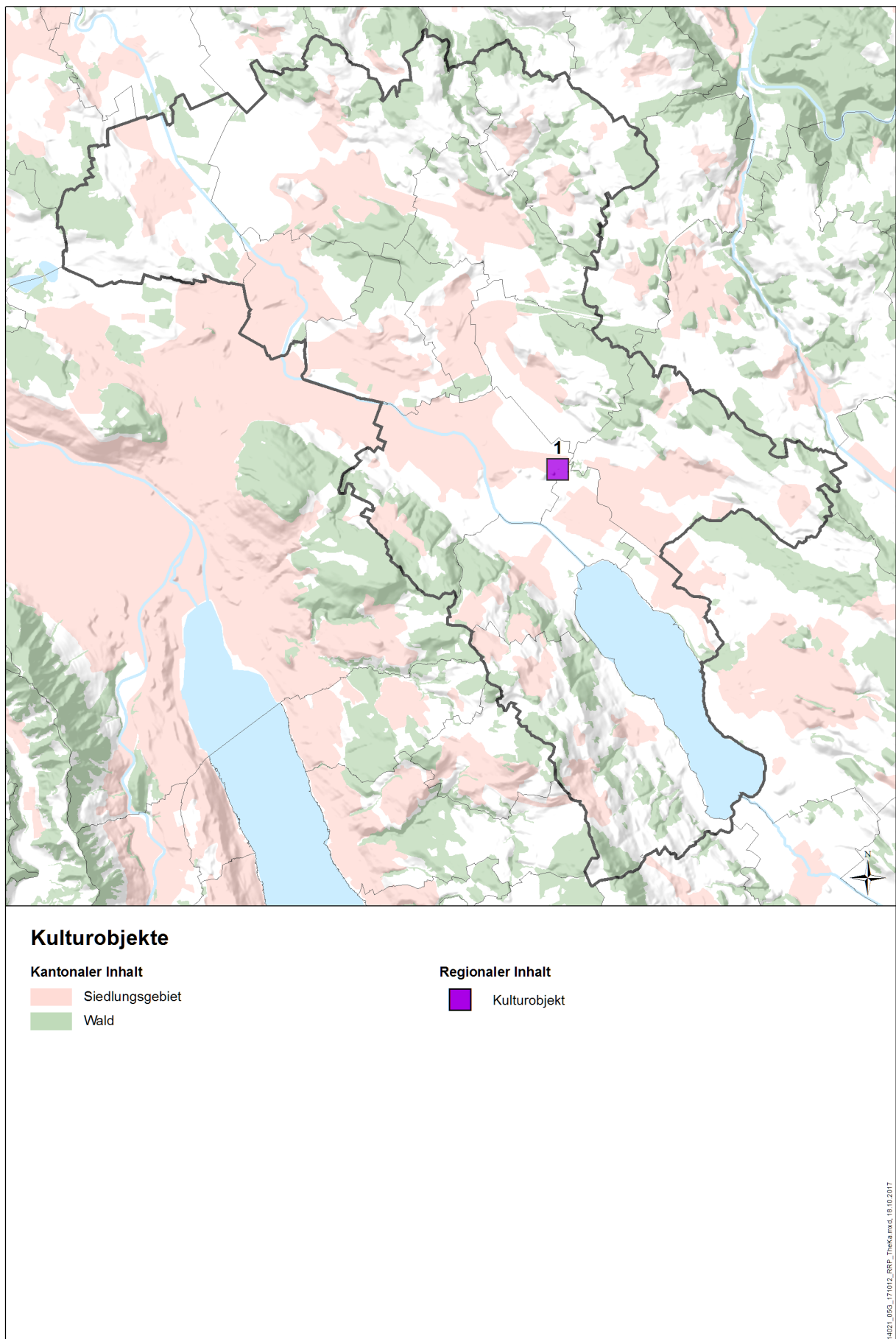


Abb. 2.9: Übersicht Karteneinträge

3 Landschaft

3.1 Gesamtstrategie

3.1.1 Ziele

Die Region Glattal wurde in den letzten Jahrzehnten durch eine starke Entwicklung der Siedlungsgebiete, Infrastrukturanlagen und Intensivierung in der Landwirtschaft geprägt, die in weiten Teilen der Region zur Verschärfung von Umweltproblemen und zu Beeinträchtigungen der Landschaften und der Naturwerte geführt hat. Diese Entwicklung geht weiter.

Andererseits bestehen in der unmittelbaren Umgebung auch von dicht besiedelten Gebieten verschiedene reizvolle Landschaften und etliche Naturwerte. Die Nähe der Landschaft und Natur zu den Siedlungen ist eine grosse Qualität der Region, die es auch im Rahmen der laufenden Richtplanrevision aktiv für den Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität und der Erholungseignung der Siedlungs- und Landschaftsräume im Planungsgebiet zu nutzen gilt. Weiter ist der kantonalen Leitlinie 3 und den regionalen Leitlinien E und F Rechnung zu tragen. Es sind deshalb Massnahmen zu folgenden Zielsetzungen zu formulieren:

- Erhaltung und Aufwertung der Landschaft als Lebens- und Erholungsraum für die Bevölkerung in ihrer Vielfalt, Schönheit und Eigenart sowie der biologisch wertvollen Gebiete im Planungsgebiet als Lebensraum für die Tier- und Pflanzenwelt;
- Erhaltung und Förderung der Vernetzung der Siedlungsräume mit der Landschaft und der Landschaftsräume sowie der biologisch wertvollen Gebiete untereinander;
- Erhaltung und Aufwertung der Siedlungsräume als Lebens- und Erholungsraum für die Bevölkerung sowie als Lebensraum für die Tier- und Pflanzenwelt;
- Schaffung von Trittsteinen für Natur und Aufenthalt (als Identitätsträger und lärmarme Inseln) als Verbindungselemente vom Siedlungsraum zur Landschaft, um ein Gegengewicht zum Fluglärm und sonstigen akustischen Siedlungsemissionen zu bilden.

Mit der Ausscheidung von Gebieten für Vernetzungskorridore / Landschaftsverbindung (siehe Kap. 3.9) und Landschaftsförderung (Kap. 3.8) sowie den Zielsetzungen für den Landschaftsschutz werden ergänzende Anforderungen zur Umsetzung der wichtigsten Naturschutz- (Kap. 3.6 und 3.7) und Erholungsansprüche (Kap. 3.3) sichergestellt.

Im kantonalen Richtplan ist das Landwirtschaftsgebiet abschliessend festgelegt. Darin enthalten sind die Fruchtfolgeflächen gemäss Art. 20 der Verordnung über die Raumplanung (RPV). Der Wald ist aufgrund der Landeskarte 1:25'000 festgelegt. Im Einzelfall ist jedoch die Frage, welche Fläche als Wald im rechtlichen Sinne zu qualifizieren ist, nach der eidgenössischen und kantonalen Waldgesetzgebung zu entscheiden.

Prioritär sind folgende Ziele:

- Die schrittweise Aufwertung der Landschaft hat vorrangig in den im regionalen Richtplan bezeichneten Landschaftsförderungsgebieten und Vernetzungskorridoren (ökologische Vernetzung) zu erfolgen.
- Bei der Aufwertung des Glattraums (Fil Bleu) gilt es neben der Förderung der Naturwerte und des Hochwasserschutzes auch der Erholung eine besondere Bedeutung einzuräumen.
- Neue Frei- und Grünraum-Schwerpunkte sollen geschaffen werden, insbesondere für die Erholung in den Entwicklungsgebieten. Die Erholungsringe (Flughafen, Hardwald, Flugplatzareal, Greifensee) sollen mit attraktiven Langsamverkehrswegen verbunden werden (Fil Vert).
- Zukünftige Grossinfrastrukturprojekte sollen sich besonders gut in die bestehende Siedlung und Landschaft integrieren.
- Der Natur- und Erholungsraum am Greifensee ist zu erhalten und zu fördern.

- Die Vernetzung naturnaher Landschaftsbereiche und Erholungsräume, vorrangig in den im regionalen Richtplan bezeichneten Landschaftsförderungsgebieten und Vernetzungskorridoren (ökologische Vernetzung), ist zu erhalten und zu fördern.
- Offene, wenig zerschnittene Räume sind möglichst ungeschmälert zu erhalten.

3.1.2 Massnahmen

a) Region

- Die Region verfolgt im Rahmen ihrer Planungen die formulierten Ziele und vertritt diese in den Planungen der über- und nebengeordneten Planungsträger.
- Die Region setzt sich dafür ein, dass bei Bedarf Gebietsplanungen unter der Federführung des Kantons durchgeführt werden, um zukünftige Grossinfrastrukturprojekte siedlungs- und landschaftsverträglich auszubilden.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden wirken bei der Planung auf die formulierten Ziele hin. Mit der kommunalen Nutzungsplanung nehmen die Gemeinden Einfluss auf die Gestaltung der Siedlungsränder sowie der Übergänge zum Fil Bleu und Fil Vert.
- Die Gemeinden erarbeiten in geeigneten Räumen – vorzugsweise im Gemeindeverbund – Vernetzungs-, Landschaftsentwicklungs- und Freiraumkonzepte resp. -projekte.
- Für das Siedlungsgebiet sind der Landschaftstypologie angepasste baurechtliche Regelungen in der Bau- und Zonenordnung und in den Sondernutzungsplänen zu treffen: niedrige bauliche Dichten an empfindlichen Lagen, sorgfältige Gestaltung der Siedlungsränder und Übergänge zum Fil Bleu und Fil Vert, Flächen zur Vernetzung und zum ökologischen Ausgleich, Raumsicherung entlang von Gewässern, Erholungseinrichtungen usw.

3.2 Landwirtschaft

3.2.1 Ziele

Der Kanton Zürich strebt eine nachhaltige Landwirtschaft an, die neben einer konkurrenzfähigen Produktion auch einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung und Gestaltung einer lebendigen Kulturlandschaft mit hohem Erholungs- und Erlebniswert für die Zürcher Bevölkerung leistet. Dazu sind der Landwirtschaft die geeigneten Flächen zu sichern.

Das Landwirtschaftsgebiet dient der langfristigen Sicherung der Ernährungsbasis, dem Erhalt der Landschaft und des Erholungsraums sowie als Lebensraum für Flora und Fauna und soll von Überbauungen weitgehend freigehalten werden.

3.2.2 Karteneinträge

Die gesamte offene Landschaft ausserhalb des Siedlungsgebietes wird grundsätzlich dem Landwirtschaftsgebiet zugewiesen. Hier gilt – im Gegensatz zum Siedlungsgebiet – kein zeitlich beschränkter Planungshorizont. Das Landwirtschaftsgebiet wird anschliessend durch verschiedene, in den nachfolgenden Kapiteln dargestellte Anordnungen differenziert:

- Flächig bezeichnete Gebiete für Erholung, Naturschutz und Materialgewinnung durchstossen die Festlegung für landwirtschaftliche Nutzung vorübergehend oder dauernd.
- Landschaftsförderungsgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Freihaltegebiete und teilweise auch Festlegungen des Naturschutzes werden der landwirtschaftlichen Grundnutzung überlagernd festgelegt. Bei der Umsetzung dieser Festlegungen sind die Interessen der Landwirtschaft sachgerecht zu berücksichtigen. In der kantonalen Richtplankarte werden die Fruchtfolgeflächen (für ackerbauliche Nutzung am besten geeignete Böden ausserhalb des Siedlungsgebietes) und das übrige Landwirtschaftsgebiet als kantonale Festlegung bezeichnet. Entsprechende Nutzungen sind auf landschaftsverträgliche Standorte zu konzentrieren und im Bedarfsfall projektweise zu prüfen. Die Region hat hierzu

Grundlagen erarbeitet. Auf die Ausscheidung von Intensivlandwirtschaftszonen wird verzichtet. Erweiterungen von Bauten und Anlagen der Intensivlandwirtschaft in Landwirtschaftszonen erfolgen, sofern erforderlich, mittels Gestaltungsplänen.

3.2.3 Massnahmen

a) Region

- Im regionalen Richtplan werden die Festlegungen des kantonalen Richtplans übernommen.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden gewährleisten, dass im Rahmen der Nutzungsplanung die Qualität der zu beanspruchenden Böden in die Interessenabwägung einbezogen wird.

3.3 Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung

3.3.1 Ziele

Der Eintrag „Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung“ dient der Verbesserung von landwirtschaftlichen Böden mit anfallendem, der gesetzlichen Verwertungspflicht obliegendem Bodenmaterial, der Schaffung neuer Fruchtfolgeflächen und der nachhaltigen Sanierung des vorhandenen Drainagesystems unter Berücksichtigung der weiteren öffentlichen Schutzinteressen.

Nach erfolgtem Richtplaneintrag ist zur Umsetzung des Vorhabens ein baurechtliches Bewilligungsverfahren notwendig oder alternativ ein meliorationsrechtliches Verfahren oder ein kantonales Gestaltungsplanverfahren möglich. Dabei werden Aussagen zu allen umweltrelevanten Auswirkungen zu treffen sein. Ebenso gilt es, allfällige Konflikte mit anderen öffentlichen Interessen sowie Massnahmen zur Konfliktminimierung aufzuzeigen. Es ist nötig, ein Detailprojekt zur Bodenverbesserung inkl. Angaben zu Dauer und Etappierung, zum Verkehr sowie der Erschliessung im nachgelagerten Verfahren auszuarbeiten.

Für drainierte Feuchtgebiete, deren Regenerationspotenzial zu hochwertigen, feuchten Lebensräumen durch die Bodenverbesserung verloren geht, soll ein ökologischer Ausgleich (hochwertige naturnahe Flächen) in angemessenem Umfang von der Fläche mit baulichen Eingriffen in Böden geschaffen werden.

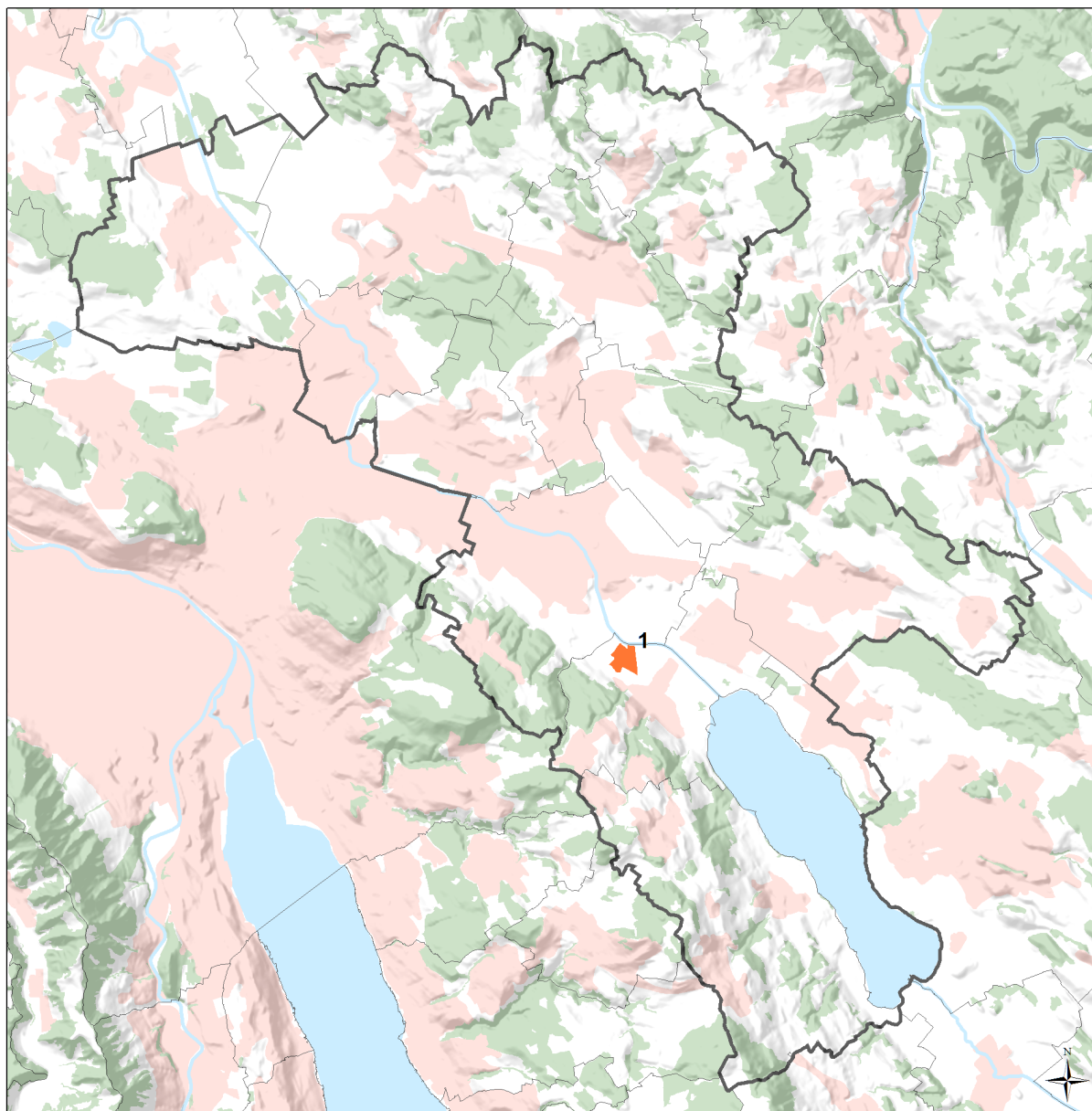
3.3.2 Karteneinträge

Gebiete zur Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung sind:

Nr.	Gebiet / Anlage	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Eichgrindel, Fällanden	Gebiet zur Verbesserung des landwirtschaftlichen Bodens, geplant Fläche: ca. 19,4 ha Volumen: 250'000–500'000 m ³ Schaffung naturnaher Flächen im Umfang von 10 % der Fläche mit baulichen Eingriffen in Böden archäologische Begleitmassnahmen bestehendes Drainagesystem bekannte Gefährdung durch Hochwasser und Hinweisprozesse (Gefahrenabklärung nötig)	regionales Landschaftsförderungsgebiet (Kap. 3.8 Nr. 5) Gewässerrevitalisierung und Aufwertung Flusssufer Glattraum (Kap. 3.11 Nrn. 10, 12, 19 und 56) Freizeitverbindung / Nebenverbindung Veloverkehr (Kap. 4.4 Nr. 1 und Datenblatt Nr. 02-158)

Abkürzungen

–.–



Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Gebiet mit Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung geplant

14021_05G_200421_RRP_Theka.mxd, 21.04.2020

Abb. 3.3: Übersicht Karteneinträge

3.3.3 Massnahmen

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- Die Gemeinden berücksichtigen / beachten die Standorte zur Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung bei ihren behördlichen Tätigkeiten.

3.4 Erholung

3.4.1 Ziele

Im dicht besiedelten Wirtschaftsraum Zürich, insbesondere im Nahbereich der Siedlungen, erfüllt die Landschaft eine wichtige Erholungsfunktion für die Bevölkerung. Ihre Vielfalt, Erlebbarkeit und Nutzungsmöglichkeiten für Erholungs- und Freizeitaktivitäten sind wichtige Faktoren für die Standortgunst. Erhaltung und Förderung einer vielfältigen Landschaft sind daher von grundlegender Bedeutung.

Ausgewählte Flächen, die für die Erholung der Bevölkerung bestimmt sind und bei denen dieser Zweck gegenüber anderen Nutzungen wie z.B. der landwirtschaftlichen Produktion überwiegt, werden als Erholungsgebiete bezeichnet und entsprechend gestaltet und aufgewertet. Wo in der Landschaft Erholungs- und Freizeitaktivitäten stattfinden sollen, sind diese Flächen zu sichern.

Die Ausflugsziele bezeichnen punktuelle Bauten und Anlagen zur Stärkung der Erholungsfunktion. Auf eine landschaftsverträgliche Einbettung der Bauten und Anlagen ist zu achten.

Gemäss den kantonalen Richtplanvorgaben gilt es Hundeschulen als Elemente der Naherholung zu sichern.

Die Langlaufloipen sind als wichtige Elemente der Naherholung zu sichern.

3.4.2 Karteneinträge

Es werden folgende Erholungsfunktionen unterschieden:

- Allgemeines Erholungsgebiet
- Parkanlage
- Ausflugsziel
- Sportanlagen
- Golfanlage
- Langlaufloipe
- Hundeschule

Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet / Anlage	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Hundeschule Pöschenstrasse, Bassersdorf	Bestehender Betrieb, Erweiterung geplant	
2	Sportanlage BXA, Bassersdorf	Bestehend Geplanter Ausbau	KRP: Landschaftsverbindung Nr. 27 regionaler Vernetzungskorridor Nr. 1 (Kap. 3.9 Nr. 1)

Nr.	Gebiet / Anlage	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
3	Sportanlage Heerenschürli, Dübendorf	Bestehend regionsübergreifende Versorgung mit der Stadt Zürich	regionaler Vernetzungskorridor (Kap. 3.9 Nr. 11)
3a	Flugfeldpark (Flugplatzareal), Dübendorf	Geplante Parkanlage extensive Erholungsfunktion mit untergeordneter Ausstattung (Bauten und Anlagen für Erholungsnutzungen wie Pavillons / Freiraum-Möblierung oder dergleichen sind zulässig)	KRP: Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen (Kap. 6.1 Nr. 10) regionales Landschaftsförderungsgebiet (Kap. 3.8 Nr. 4a)
4	Sportanlage Dürrbach, Dübendorf / Wangen-Brüttisellen	Teilgebiet Dürrbach: bestehende Zweckverbandssportanlage / militärische Bauten und Anlagen Teilgebiet Eglshölzli: geplante Erweiterung der Sportanlage, Koordinationspflicht mit geplanter Glattalbahn und Grundwasserschutz. Kompensationspflicht Fruchtfolgeflächen.	KRP: Erweiterung Glattalbahn (Kap. 4.3 Nr. 11) regionaler Vernetzungskorridor (Kap. 3.9 Nr. 8)
5	Dübendorf, Glattram (Ring- / Überlandstrasse)	Ausweitung Glattram für Erholungsnutzung; Dichteverlegung	Gestaltungsplan Giessen
6	Ausflugsziel Restaurant Waldmannsburg, Dübendorf	Bestehendes Restaurant, geplanter Ausbau; Parkierung in Doppelnutzung Gastronomie / all. Erholung; Aussichtslage	Gestaltungsplan
7	Sportanlage im Chreis, Dübendorf	Bestehend	
8	Sportanlage Bachwis, Fällanden	geplante Verlegung der bestehenden Anlage an Ersatzstandort nur bei Realisierung der Umfahrungsstrasse Schwerzenbach, bei Erweiterungsbedarf der bestehenden Anlage sind Alternativstandorte zu prüfen	KRP: Umfahrung Schwerzenbach, Hauptverkehrsstrasse geplant (Kap. 4.2 Nr. 21) regionale Parkierungsanlage (Kap. 4.6 Nr. 12)
9	Sportanlage „Milandia“ und Fussballplatz Zimikerriet, Greifensee / Schwerzenbach	Bestehende Sport- und Freizeitanlage	
10	Golfplatz Augwil, Kloten / Lufingen	Bestehender Golfplatz (9-Loch)	Gestaltungsplan
11	Seil- und Adventurepark Schluefweg, Kloten	Bestehende Freizeitanlage	Gestaltungsplan
12	Sportanlage Stighag, Kloten	Bestehende Sportanlage mit Sporthalle	
13	Ausflugsziel Restaurant Gerlisburg, Kloten	Bestehendes Restaurant, geplanter Umbau / Ausbau für Hotel / Seminar	
14	Ausflugsziel Restaurant-Hotel Wassberg, Maur (Forch)	Bestehendes Restaurant / Hotel, geplanter Ausbau; Aussichtslage	Gestaltungsplan
15	Erholungsgebiet Sport, Hintere Guldenen, Maur	Erholungsgebiet, Abstimmung mit dem umliegenden Naturschutzgebiet und Vernetzungskorridor	regionales Ausflugsziel und Langlaufloipe (vgl. Kap. 3.3 Nrn. 16 und 17) Schutzverordnung Gestaltungsplan

Nr.	Gebiet / Anlage	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
16	Ausflugsziel Gasthaus Waldhof, Hintere Guldenen, Maur	Bestehender Gasthof / Hotel, geplanter Ausbau für Gastronomie / Hotel, Abstimmung mit dem umliegenden Naturschutz- und Erholungsgebiet (u.a. Langlaufloipe) und Vernetzungskorridor	regionales Erholungsgebiet (vgl. Kap. 3.3 Nr. 15) mit Langlaufloipe (vgl. Kap. 3.3 Nr. 17) regionaler Richtplan Zürcher Planungsregion Pfannenstil Schutzverordnung Gestaltungsplan
17	Langlaufloipe Hintere Guldenen, Maur	Bestehende Langlaufloipe	regionales Erholungsgebiet (vgl. Ziffer 3.3 Nr. 15 und 16) Schutzverordnung Gestaltungsplan
18	Golfplatz Breitenloo, Nürensdorf	Bestehender Golfplatz, mit öffentlich zugänglichem Restaurant	VNP Nürensdorf
19	Langlaufloipe, Gebiet Breitenloo, Nürensdorf	Bestehende Langlaufloipe	VNP Nürensdorf
20	Hundeschule Breite, Nürensdorf	Standort mit Eignung für geplante Hundeschule	
21	Grüt (Gebiet Flughofstrasse / Birchstrasse / Glatt / Wald), Opfikon	Erholungsgebiet entlang Glatt; Bauten und Anlagen für Erholungsnutzungen (wie Pavillons / Freiraum-Möblierung, Vita-Parcours-Ausstattung oder dergleichen) sind zulässig	regionaler Vernetzungskorridor (Kap. 3.9 Nr. 18) Koordination mit Landschaftsentwicklung Glattraum – Rümlang / Oberglatt
22	Opfikerpark, Opfikon	Bestehende Parkanlage; im Teilbereich ARA Glatt sind die bestehenden Nutzungen sowie der geplante Werkhof zugelassen, unter Sicherstellung der umliegenden Erholungsqualitäten	Sonderbauvorschriften Glattpark
23	Fromatt (Gebiet Klotenerstrasse / Flughafenzaun / Glatt), Rümlang	Erholungsgebiet zwischen Glatt und Flughafen (Teile des Erholungsgebietes liegen im Wald); Mehrfachnutzung (Spotter-Punkt, Familiengärten), Verpflegung und sanitäre Anlagen sind zulässig	Koordination mit Landschaftsentwicklung Glattraum – Rümlang / Oberglatt
24	Sportanlage Gries, Volketswil	Bestehende Sport- und Parkanlage	Fil Vert (Kap. 3.1)
25	Sport und Erholung, Gebiet Hard, Volketswil	Gebiet für Erholungsnutzung Nutzungsspezifikation ist vertieft im Rahmen des Gebietsmanagements zu ermitteln	geplantes Gebietsmanagement Raum Uster – Volketswil, Vertiefungsstudie 3
26	Waldpark / Hardächer bis Grossriet, Volketswil	Gebiet für Erholungsnutzung (Fil Vert) Nutzungsspezifikation ist vertieft im Rahmen des Gebietsmanagements zu ermitteln	geplantes Gebietsmanagement Raum Uster – Volketswil, Vertiefungsstudie 3 Fil Vert (Kap. 3.1)
27	Hundeschule Strubeli, Buelstrasse, Volketswil	Standort mit Eignung für geplante Hundeschule; Abstimmung mit Erholungsring erforderlich	
<i>Abkürzungen</i>			

Nr.	Gebiet / Anlage	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
VNP: Vernetzungsprojekt KAPO: Kantonspolizei Zürich			

3.4.3 Massnahmen

Aufgrund der Festlegungen regionale Erholungsgebiete / -anlagen hat der Kanton kantonale Nutzungszonen (kantonale Freihalte- bzw. Landwirtschaftszone) auszuscheiden, soweit diese nicht in Waldgebieten, einer kommunalen Erholungszone, Freihaltezone oder einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen liegen.

a) Region

- Fil Vert / Fil Bleu: Die Region begleitet die Gemeinden auf deren Antrag beim Entwickeln von Konzepten und Projekten und gewährleistet eine überörtliche Koordination.

b) Gemeinden

- Ausflugsziele: Es ist auf eine landschaftsverträgliche Einbettung der Bauten und Anlagen zu achten.
- Langlaufloipen: Betretungsrechte und Hagräumpflichten sind vertraglich zu regeln.
- In der Nutzungsplanung sind Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen, welche über den verkehrsrelevanten Schwellenwerten gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) liegen, auszuschliessen, sofern diese ausserhalb eines regionalen Gebietes für verkehrsintensive Nutzung liegen.

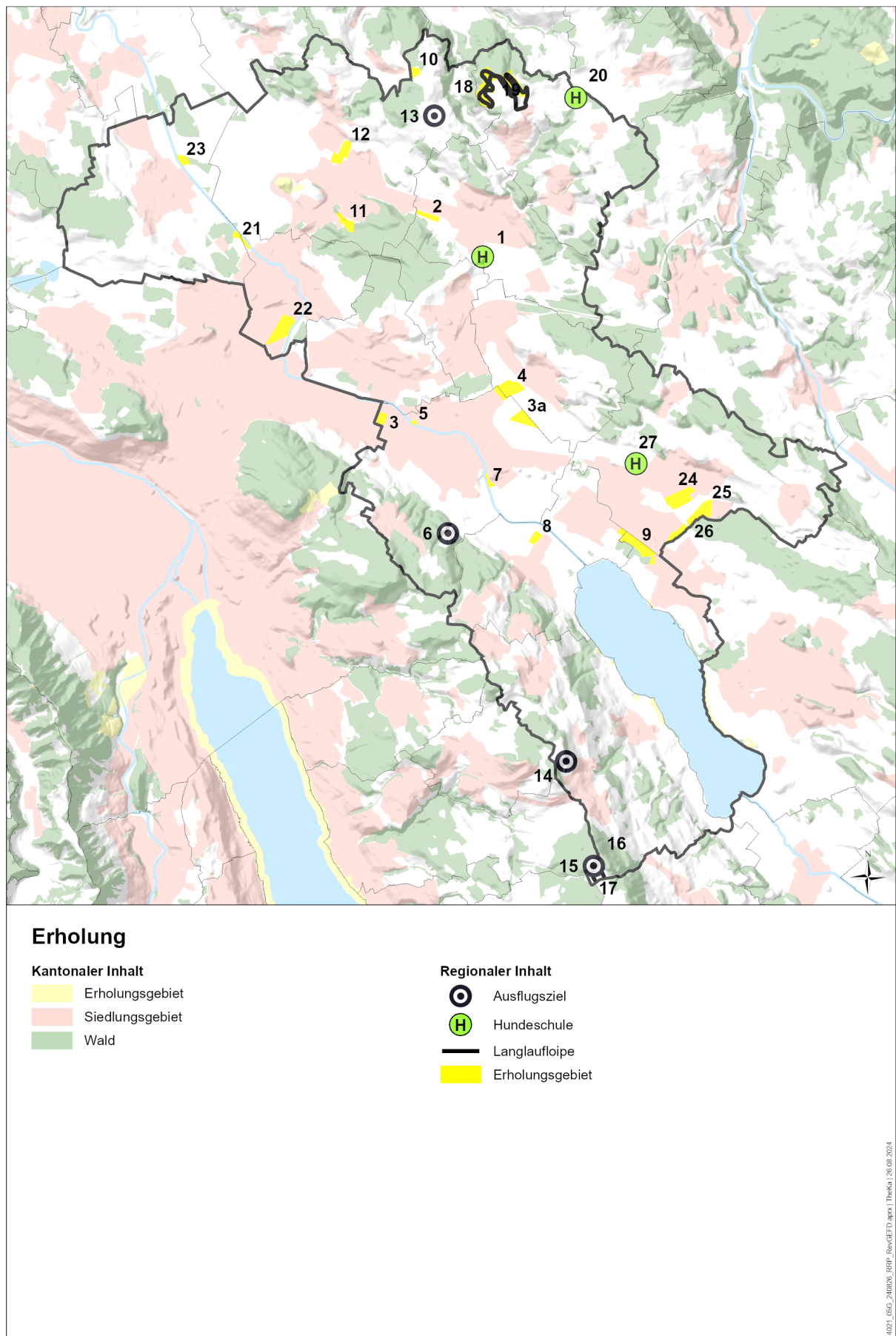


Abb. 3.3: Übersicht Karteneinträge

3.5 Aussichtspunkt

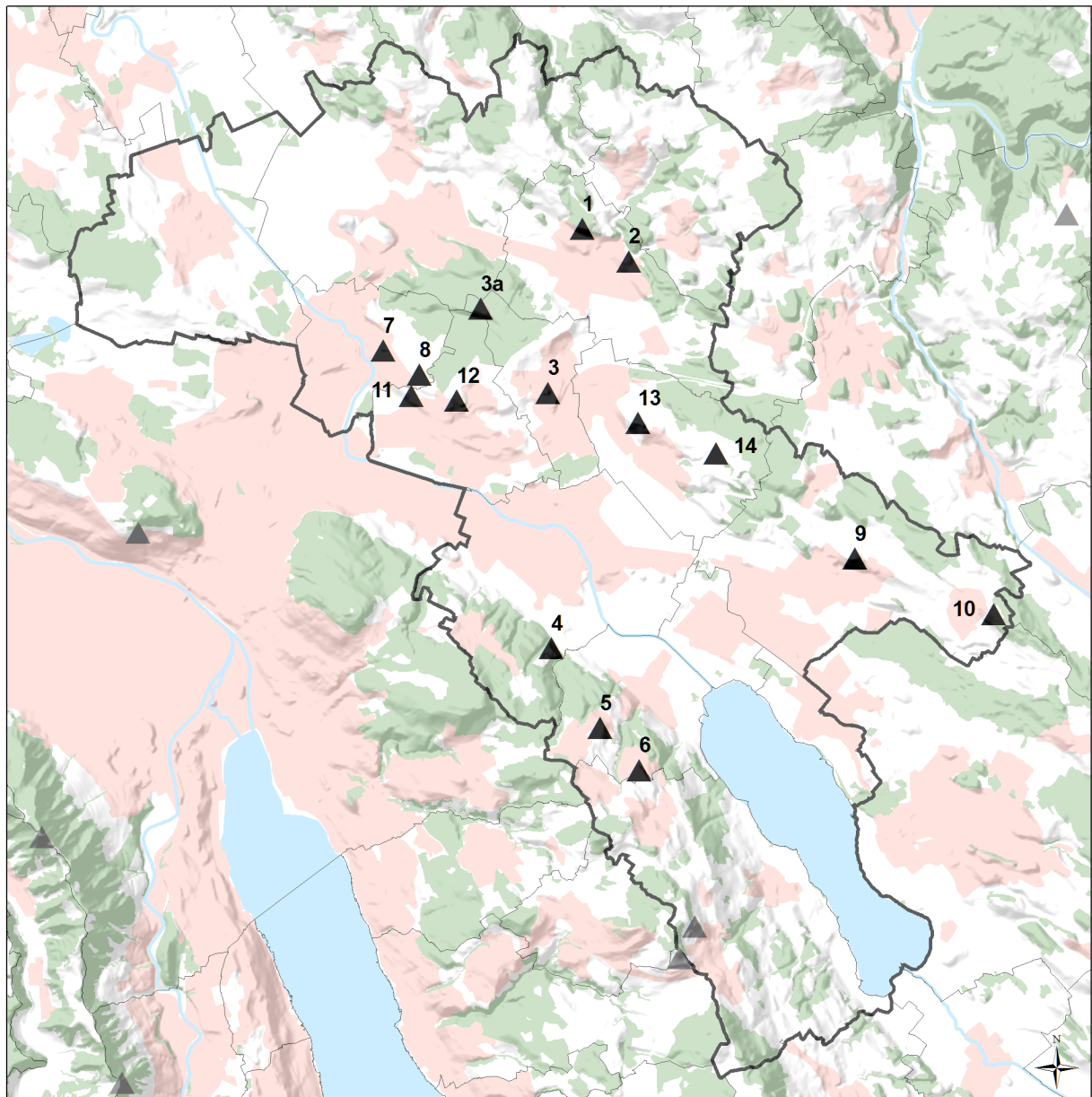
3.5.1 Ziele

Soweit Aussichtspunkte in der Nähe der Siedlungsgebiete liegen, verpflichtet die Planfestlegung die Gemeinde, diese durch geeignete planungsrechtliche Massnahmen (wie Bauhöhenbeschränkungen in angrenzenden Bauzonen und Abstandslinien) zu schützen. Auch ausserhalb des Siedlungsgebietes ist die Gemeinde angewiesen, eine Beeinträchtigung der geschützten Aussicht (z.B. durch Bauten oder Pflanzungen usw.) zu verhindern.

3.5.2 Karteneinträge

Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Aussichtspunkt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Ratzenhalde, Bassersdorf	Bestehender Aussichtspunkt	
2	Gibisnüt, Bassersdorf	Bestehender Aussichtspunkt	
3	Storchenbühl, Dietlikon	Bestehender Aussichtspunkt	
3a	Herrenholz, Dietlikon	Geplanter Aussichtsturm	
4	Dübelstein, Dübendorf	Bestehender Aussichtspunkt	
5	Sängglen, Fällanden	Bestehender Aussichtspunkt	
6	Höhenweg Benglenstrasse – Ebmatingen, Fällanden	Bestehender Aussichtspunkt	
7	Halden, Opfikon	Bestehender Aussichtspunkt	
8	Foracher, Opfikon	Bestehender Aussichtspunkt	
9	Huzlen, Volketswil	Bestehender Aussichtspunkt	
10	Egg bei Gutenswil, Volketswil	Bestehender Aussichtspunkt	
11	Herrngütlistrasse (Zil) über dem Zilhang, Wallisellen	Bestehender Aussichtspunkt	
12	Tambel, Wallisellen	Bestehender Aussichtspunkt	
13	Wangemerberg, Wangen-Brüttisellen	Bestehender Aussichtspunkt	
14	Rüti (geodätischer Mittelpunkt Kanton Zürich), Wangen-Brüttisellen	Bestehender Aussichtspunkt	



Aussichtspunkte

Kantonaler Inhalt

-  Aussichtspunkt
-  Siedlungsgebiet
-  Wald

Regionaler Inhalt

-  Aussichtspunkt
- Hinweis zu Eintrag Nr. 3a: Der Aussichtsturm ist noch zu erstellen.*

14021_05G_200421_RRP_Theka.mxd, 21.04.2020

Abb. 3.4: Übersicht Karteneinträge

3.5.3 Massnahmen

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- Durch geeignete Waldpflege und Rücksichtnahme im Rahmen der Ortsplanung mit der Festlegung entsprechender Bestimmungen ist die Freihaltung der Aussicht zu gewährleisten.
- Wo die Erschliessung nicht durch regionale Strassen oder Wege erfolgt, entscheidet die Gemeinde über die Zugänge.
- Bei Bedarf können die Gemeinden zusätzliche Ausstattungen (u.a. Aussichtsturm) erstellen.

3.6 Naturschutz

3.6.1 Ziele

Naturschutzgebiete sind Lebensräume für seltene und bedrohte Tier- und Pflanzenarten oder -gesellschaften wie Feuchtgebiete aller Art (Riedwiesen, Moore), Trockenstandorte und Ruderalbiotope.

Naturschutzgebiete werden im Plan mit einer gewissen Unschärfe dargestellt; beim Erlass bzw. der Änderung der Schutzmassnahmen sind Anpassungen an die lokalen Gegebenheiten vorzunehmen.

3.6.2 Karteneinträge

Naturschutzgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Riedwiese Schlyfi, Bassersdorf / Nürensdorf	Erhalt, Förderung der Naturwerte	SVO in Vorbereitung, VNP Nürensdorf, Bassersdorf
2	Kiesgrubenareal Runsberg, Bassersdorf	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo Inv. Kt. Nr. 4_51
3	Ried, Teich an der Glatt, Dübendorf	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo SVO vom 7.4.1995
4	Kiesgrubenareal Stettbach, Dübendorf	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo SVO vom 7.4.1995
5	Randbereiche Piste Flugplatz Dübendorf (Äschenwiesen) Dübendorf / (Im Grossen Stein) Volketswil / (Oberriet), Wangen-Brüttisellen	Erhalt, Förderung der Naturwerte einzelne und punktuelle Eingriffe für geplante Rollwege (Pistenzugang Forschungs-, Test- und Werkflugplatz Dübendorf) bei Ersatz zulässig	KRP: Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen (Kap. 6.1 Nr. 10) Ko SVO 2016 Inv.-Nr. 1.E.30, Dübendorf Ko SVO 2013 Obj.-Nr. 707, Volketswil Ergänzung Ko SVO in Vorbereitung, Wangen-Brüttisellen SIL-Objektblatt ... (20xx)
6	Nägelimoos, Kloten	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo SVO vom 20.7.1995
7	Ried ob Neuhaus, Maur	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo Inv. Kt Obj. Nr. 2, VNP Maur

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
8	Waldweiher und Feuchtgebiet Maas, Opfikon	Erhalt, Förderung der Naturwerte	VNP Opfikon
9	Hangried am Waldrand des Fuchs, Rümlang	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo Inv. Kt. Obj. Nr. 3, Regional, VNP Rümlang
10	Trockenstandort Breitenstein, Rümlang	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo Inv. Kt. Obj. Nr. 4, Regional, VNP Rümlang
11	Waldried Leigrueb (Mösli), Volketswil	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo SVO vom 6.12.1990
12	Nassstandort Eichacher und Müsnest, Volketswil	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo SVO vom 6.12.1990
13	Trockenstandort Acherbüel, Volketswil	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo SVO vom 6.12.1990
14	Schutzgebiet Matten / Edlibrunnen (Zimikon), Volketswil	Erhalt, Förderung der Naturwerte	
15	Seewadel im Hagenholz, Wallisellen	Erhalt, Förderung der Naturwerte	UeKo Inv. Kt. Obj. Nr. 2, Regional, VNP Wallisellen

Abkürzungen

Ueo: Ueberkommunal

SVO: Schutzverordnung

VNP: Vernetzungsprojekt

Inv. Kt.: Natur- und Landschaftsinventar von überkommunaler Bedeutung, ARP, Januar 1980 inkl. Ergänzungen

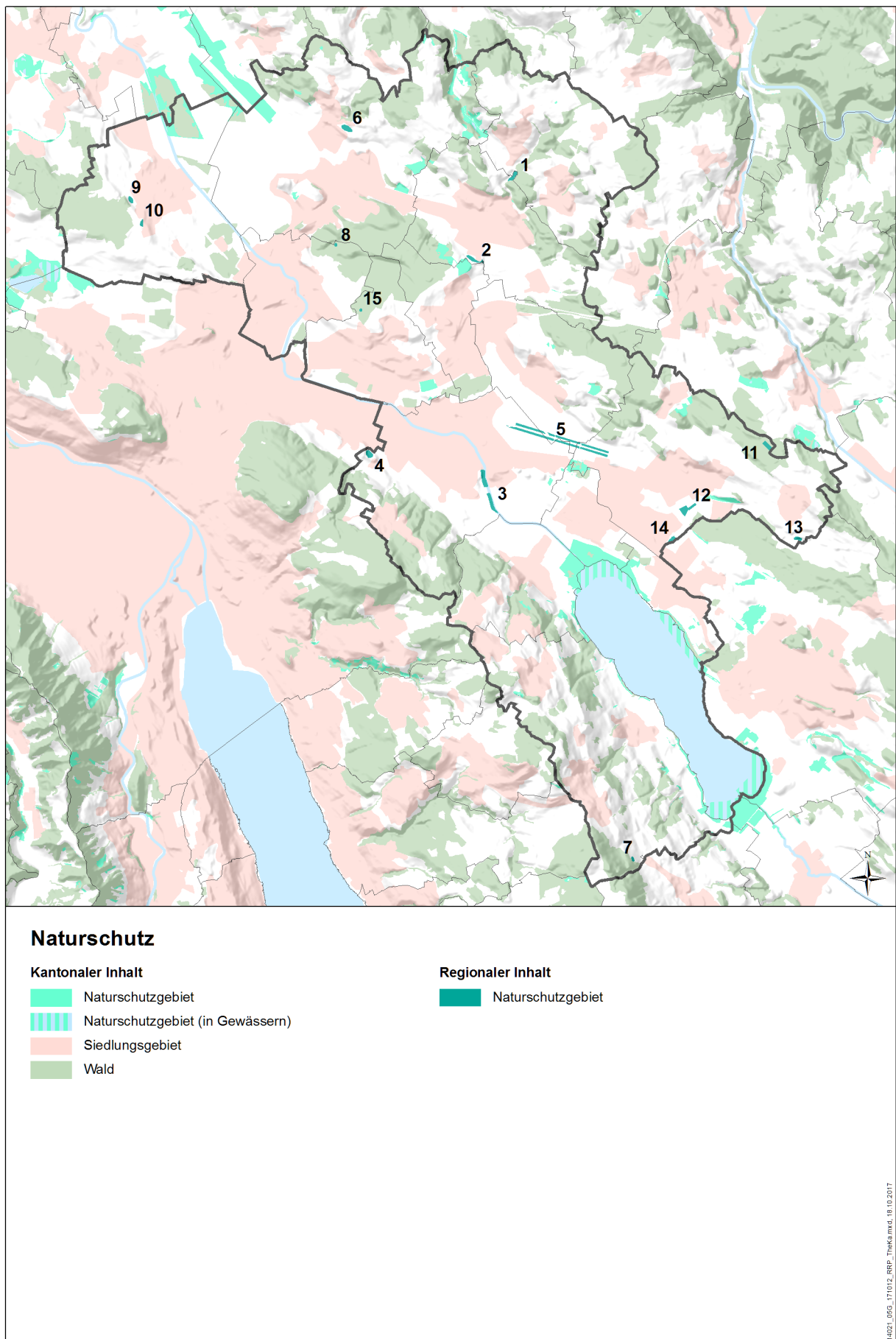


Abb. 3.5: Übersicht Karteneinträge

3.6.3 Massnahmen

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- Naturschutzgebiete sind dem jeweiligen Schutzziel entsprechend mittels Schutzverordnung oder Schutzverfügung dauernd zu sichern bzw. aufzuwerten.

3.7 Landschaftsschutzgebiet

Im kantonalen Richtplan sind Landschaftsschutzgebiete festgesetzt. Es besteht kein Handlungsbedarf für ergänzende regionale Gebietsausscheidungen.

3.8 Landschaftsförderungsgebiet

3.8.1 Ziele

Die mit Landschaftsförderungsgebiet bezeichneten Landschaftsräume sind wegen ihres Erholungswertes, ihrer landschaftlichen Eigenart und ihrer biologisch-ökologischen Vielfalt in ihrem Charakter zu erhalten oder weiterzuentwickeln. Die Landschaft wird dabei als unteilbares Ganzes aufgefasst; ihre ästhetischen, biologischen und durch menschliche Einflüsse geschaffenen Qualitäten bieten vielfältige Voraussetzungen sowohl für die Landschaft als Erholungsraum als auch für die Tier- und Pflanzenwelt.

Landschaftsförderungsgebiete sind ihrer Zweckbestimmung entsprechend grossflächig und ohne scharfe Begrenzung bezeichnet. Sie können Flächen für intensive Erholungsnutzungen (z.B. Sportanlagen) beinhalten. Ästhetischen und ökologischen Aspekten ist im Rahmen nachfolgender Planungen und in Bewilligungsverfahren besondere Beachtung zu schenken, ohne dass mit dem Richtplaneintrag eine sachgerechte Interessenabwägung vorweggenommen wird. Eine nachhaltige Kulturlandpflege dieser Landschaftsräume ist zu gewährleisten.

3.8.2 Karteneinträge

Landschaftsförderungsgebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel (Förderschwerpunkte)	Koordinationshinweise
1	Landschaftsraum Hardwald, Bassersdorf / Dietlikon / Kloten / Opfikon / Wallisellen	NS: Vorhandene naturnahe Lebensräume und extensiv genutzte Flächen erhalten und fördern. Biologische Durchlässigkeit erhalten und fördern. LB: Unverbaute Räume erhalten, Zerschneidung vermeiden, landschaftsverträgliche Integration Grossinfrastrukturen mittels Gebietsplanung sichern LW: FFF erhalten, VNP und LQ-Projekte umsetzen E: Landschaftsverträgliche Erholung sicherstellen. Durchlässigkeit für Erholung erhalten und fördern.	LEK, VNP (Gemeinden), Vernetzungskorridore Nr. 1, 4 und 7 (RRP)
2	Landschaftsraum nördlich Kloten bis Bassersdorf, Bassersdorf / Kloten / Nürensdorf	NS: Vorhandene naturnahe Lebensräume und extensiv genutzte Flächen erhalten und fördern	VNP Kloten, Vernetzungskorridor Nr. 2 (RRP)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel (Förderschwerpunkte)	Koordinationshinweise
		LB: Weilerstruktur erhalten. Unverbaute Räume erhalten, Zerschneidung vermeiden LW: FFF erhalten, VNP und LQ-Projekte umsetzen	
3	Landschaftsraum südlich und östlich Bassersdorf, Bassersdorf / Nürens Dorf	NS: Vorhandene naturnahe Lebensräume und extensiv genutzte Flächen erhalten und fördern LB: Unverbaute Räume erhalten, Zerschneidung vermeiden, Integration Grossinfrastrukturen mittels Gebietsplanung sichern LW: FFF erhalten, VNP und LQ-Projekte umsetzen E: Landschaftsverträgliche Erholung sicherstellen	VNP (Gemeinden), Vernetzungskorridore Nr. 2, 3, 4, und 5 (RRP)
4	Landschaftsraum nördlich und östlich Wangen, Bassersdorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen	NS: Vorhandene naturnahe Lebensräume und extensiv genutzte Flächen erhalten und fördern, biologische Durchlässigkeit erhalten und fördern LB: Unverbaute Räume erhalten, Zerschneidung vermeiden, Integration Grossinfrastrukturen mittels Gebietsplanung sichern LW: FFF erhalten, VNP und LQ-Projekte umsetzen E: Landschaftsverträgliche Erholung sicherstellen. Durchlässigkeit für Erholung erhalten und fördern	VNP (Gemeinden), Vernetzungskorridore Nr. 4, 5, 8, 12 und 15 (RRP)
4a	Flugfeld (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen	NS: Vorhandene naturnahe Lebensräume und extensiv genutzte Flächen erhalten und fördern, biologische Durchlässigkeit erhalten und fördern LB: Unverbaute Räume erhalten, Zerschneidung vermeiden, Aviatikinfrastrukturen (Pisten und Rollwege inkl. technischer Ausstattung) zulässig LW: FFF erhalten, VNP und LQ-Projekte umsetzen E: Landschaftsverträgliche Erholung in Abstimmung mit dem Forschungs-, Test- und Werkflugplatz Dübendorf sicherstellen. Durchlässigkeit für Erholung erhalten und fördern. Ein gesamthafes Landschaftskonzept hat die Landschaftsentwicklung auf dem Flugplatzareal Dübendorf aufzuzeigen. Hierzu gehört insbesondere die Koordination der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen und die	KRP: Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen (Kap. 6.1 Nr. 10) SIL-Objektblatt ... (20xx)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel (Förderschwerpunkte)	Koordinationshinweise
		Erholungsnutzung sowie die Steigerung der Landschaftswerte. Erforderliche Massnahmen für das Aviatikkonzept sind sorgfältig mit den Interessen des Naturschutzes abzuwägen.	
5	Zürichberg-Gfenn, Dübendorf / Fällanden / Schwerzenbach	NS: Vorhandene naturnahe Lebensräume und extensiv genutzte Flächen erhalten und fördern, biologische Durchlässigkeit zwischen Zürichberg und Wangenerwald erhalten und fördern, Insbesondere auch Naturaufwertungen im Glattraum verfolgen LB: Unverbaute Räume erhalten, Zerschneidung vermeiden LW: FFF erhalten, VNP und LQ-Projekte umsetzen E: Landschaftsverträgliche Erholung sicherstellen, Durchlässigkeit für Erholung erhalten und fördern, insbesondere auch Erholungsräume im Glattraum fördern	LEK, VNP (Gemeinden), Vernetzungskorridore Nr. 9, 11 und 12 (RRP)
6	Landschaftsraum Pfannenstil, Maur	NS: Vorhandene naturnahe Lebensräume und extensiv genutzte Flächen erhalten und fördern, biologische Durchlässigkeit zwischen Pfannenstil und Greifensee erhalten und fördern LB: Unverbaute Räume erhalten, Obstgärten fördern LW: FFF erhalten, VNP und LQ-Projekte umsetzen E: Landschaftsverträgliche Erholung sicherstellen	VNP Maur, Vernetzungskorridore Nr. 10 und 13 (RRP)
7	Landschaftsraum Katzenssee – Glattraum, Rümlang	NS: Biologische Durchlässigkeit zwischen Katzenssee und Glattraum erhalten und fördern, vorhandene naturnahe Lebensräume und extensiv genutzte Flächen erhalten und fördern LB: Unverbaute Räume erhalten, Zerschneidung vermeiden LW: FFF erhalten, VNP und LQ-Projekte umsetzen E: Landschaftsverträgliche Erholung sicherstellen	LEK / VNP (Gemeinden), überkommunale SVO, Vernetzungskorridor Nr. 18 (RRP)
8	Landschaftsraum nördlich Volketswil, Volketswil	NS: Vorhandene naturnahe Lebensräume und extensiv genutzte Flächen erhalten und fördern LB: Unverbaute Räume erhalten LW: FFF erhalten, VNP und LQ-Projekte umsetzen E: Landschaftsverträgliche Erholung sicherstellen	VNP Volketswil, Vernetzungskorridore Nr. 12, 15, 16 und 17 (RRP)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel (Förder- schwerpunkte)	Koordinationshinweise
<i>Abkürzungen</i>			
LW: Landwirtschaft			
NS: Naturschutz			
E: Erholung			
LB: Landschaftsbild			
FFF: Fruchtfolgeflächen			
LEK: Landschaftsentwicklungskonzept			
VNP: Vernetzungsprojekt gemäss Direktzahlungsverordnung (DZV)			
LQ: Landschaftsqualitätsprojekt gemäss Direktzahlungsverordnung (DZV)			

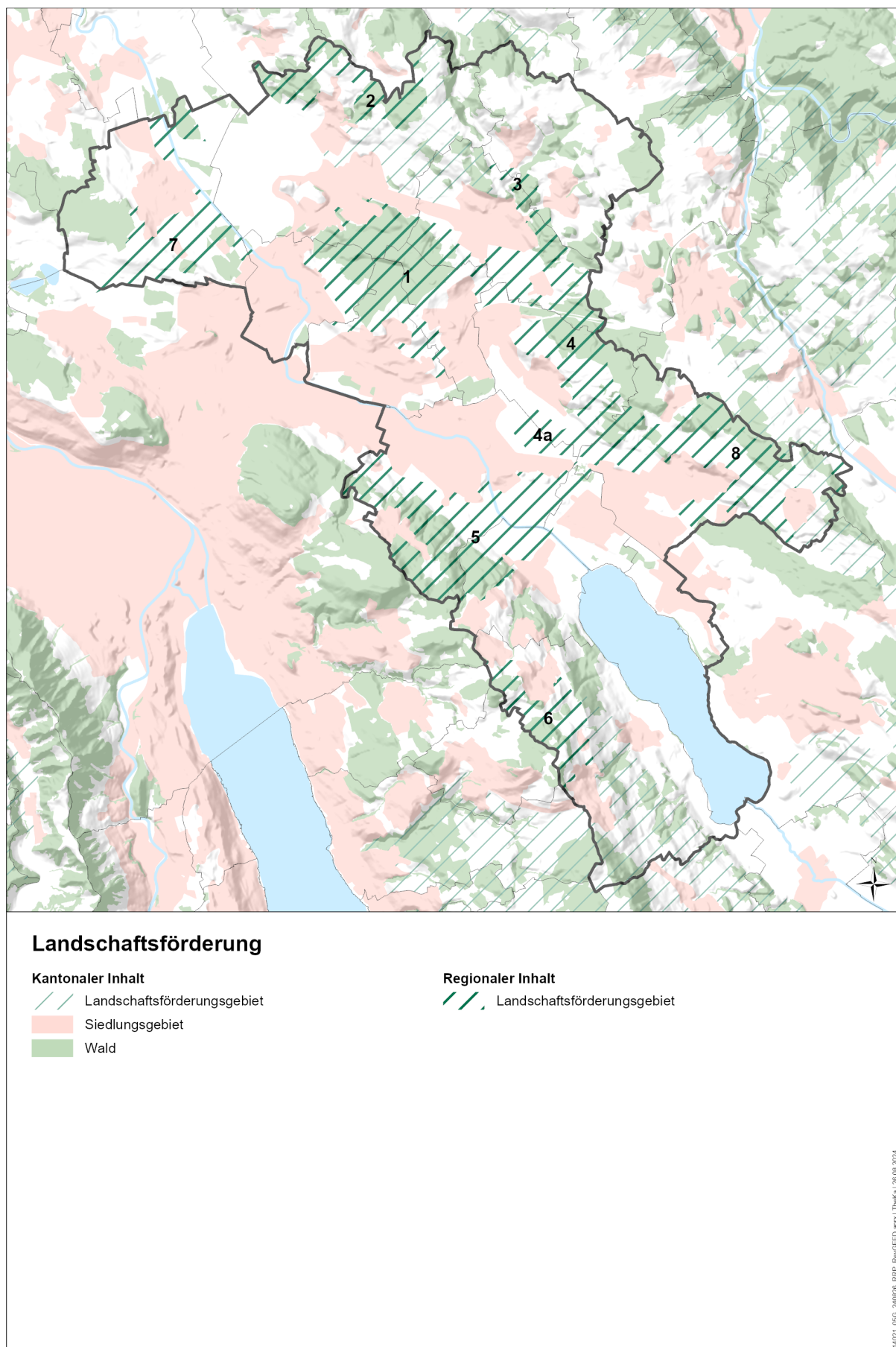


Abb. 3.7: Übersicht Karteneinträge

3.8.3 Massnahmen

a) Region

- Alle landschaftswirksamen Tätigkeiten sind im Sinne der Zielsetzungen zweckmässig zu koordinieren.

b) Gemeinden

- Alle landschaftswirksamen Tätigkeiten sind im Sinne der Zielsetzungen zweckmässig zu koordinieren.
- Die Grundlagen auf den Gebieten Land- und Forstwirtschaft sowie Natur- und Landschaftsschutz und Erholung sind zu verbessern und es ist die Zusammenarbeit der verschiedenen mit landschaftswirksamen Aufgaben betrauten Behörden und Amtsstellen gezielt zu fördern.
- Mögliches Instrument als Entscheidungshilfe zur Ergreifung von konkreten kommunalen Nutzungsmassnahmen ist ein kommunales oder interkommunales Landschaftsentwicklungskonzept unter Berücksichtigung der übrigen Festlegungen der regionalen Richtplanung.

3.9 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung

3.9.1 Ziele

Die in den regionalen Richtplan aufgenommenen Vernetzungskorridore zeigen, wo in weiteren Schritten schwergewichtig ein Verbundsystem von naturnahen Lebensräumen und Flächen in Feld und Wald, Naturschutzgebieten und auch naturnahen Gewässern angelegt werden sollte. Ökologische Vernetzungen sind nicht nur in der offenen Landschaft, sondern auch innerhalb des Siedlungsgebietes äusserst wichtig für den Austausch zwischen den grossflächigen Lebensräumen.

Mit Landschaftsverbindungen soll die Fragmentierung und Isolierung von Erholungsräumen für die Bevölkerung und Lebensräume für die Wildtiere reduziert und die trennende Wirkung von Verkehrswegen und anderen Barrieren vermindert werden. Die Funktion der bereits bestehenden Landschaftsverbindungen soll sichergestellt werden (KRP, S 3-31).

Das Glattal ist durch die Verdichtung und das Zusammenwachsen von Siedlungsgebieten und die Verkehrsträger an etlichen Orten in Teilräume getrennt und landschaftliche und biologische Verbindungen sind unterbrochen. Mit den Vernetzungskorridoren wird angedeutet, wo schwergewichtig versucht werden soll, die bestehenden naturnahen Lebensräume grossräumig zu vernetzen. Mit Landschaftsverbindungen werden in der Richtplankarte die Bereiche festgelegt, in welchen die nötigen baulichen Massnahmen punktuell zur Erhöhung bzw. Wiederherstellung der Durchlässigkeit umzusetzen sind.

3.9.2 Karteneinträge

Mittels Vernetzungskorridoren, bestehend aus Trittsteinen und Verbindungsflächen, sollen auf der regionalen Richtplanstufe unter anderem

- der Zürichberg mit dem Glattraum
- der Hardwald mit dem Glattraum
- der Hardwald mit dem Egertwald
- der Hardwald mit der Moränenlandschaft zwischen Kloten / Bassersdorf ökologisch vernetzt werden.

Es sind keine regionalen Landschaftsverbindungen festgelegt.

Vernetzungskorridore von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Vernetzungskorridor	Funktion / Ziel (Vernetzungselemente)	Koordinationshinweise
1	Hardwald – Aentschberg, Bassersdorf / Kloten	Verbindung der Naturräume zwischen dem Hardwald und Aentschberg (westlich Bassersdorf) Erhalt bzw. Förderung der biologischen Durchlässigkeit Kombinierte Lösungen für Querungen der Bahnlinie, der Klotenerstrasse und des Altbachs zugunsten von Wildtieren und Fuss- und Veloverkehr sind zu prüfen Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, an Nassstellen Feuchtwiesen, offene, naturnahe Fliessgewässer, Brachen, Hecken	VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 1 (RRP), Landschaftsverbindung (KRP)
2	Homberg Kloten – Gerlisberg, Bassersdorf / Nürensdorf / Kloten	Grossräumige Verbindung der Naturräume zwischen dem Flughafen Kloten und dem Eigental Erhalt, Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, an Nassstellen Feuchtwiesen, Krautsäume, Brachen, Hecken, Obstgärten	VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 2 (RRP)
3	Homberg – Mülberg, Bassersdorf / Nürensdorf	Verbindung der Naturräume zwischen dem Eigental und Mülberg Erhalt bzw. Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, an Nassstellen Feuchtwiesen, Brachen, Hecken	VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 3 und 4 (RRP), Nationaler Wildtierkorridor ZH 21
4	Hardwald – Baltenswil – Wangenerwald, Bassersdorf / Dietlikon / Wangen-Brüttisellen	Verbindung der Naturräume zwischen Hardwald – Baltenswil – Wangenerwald Erhalt bzw. Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, an Nassstellen Feuchtwiesen, Brachen, Hecken Eine Unterführung für Tiere ist vorhanden.	VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 1, 3 und 4 (RRP), Nationaler Wildtierkorridor ZH 21, lokaler Wildtierkorridor ZH 49, Landschaftsverbindung (KRP)
5	Baltenswil – Wangenerwald, Bassersdorf / Nürensdorf, Wangen-Brüttisellen	regionsübergreifende Verbindung der Naturräume zwischen den Waldgebieten nördlich Baltenswil, westlich Tagelswangen (RWU) bis Wangenerwald Erhalt bzw. Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, an Nassstellen Feuchtwiesen, Brachen, Hecken	VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 3 und 4 (RRP), Vernetzungskorridore Nrn. 3, 8, 10 und 11 RWU, Nationaler Wildtierkorridor ZH 21, Landschaftsverbindung (KRP)

Nr.	Vernetzungskorridor	Funktion / Ziel (Vernetzungselemente)	Koordinationshinweise
6	Jungholz – Glattenriet, Greifensee / Uster	Verbindung der Naturräume zwischen Greifensee und Jungholz – Werriker- / Glattenriet Erhalt bzw. Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, an Nassstellen Feuchtwiesen, Brachen, Hecken	Freihaltegebiet (KRP), Greifenseeschutzverordnung Koordination mit RRP Zürcher Oberland (RZO)
7	Glattraum – Zilhang – Hardwald, Opfikon / Wallisellen	Verbindung der Naturräume zwischen dem Glattraum und dem Hardwald Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, an Nassstellen Feuchtwiesen, Brachen, Hecken, offene, naturnahe Fliessgewässer	VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 1 (RRP), Fil Bleu
8	Neugut – Ägert – Girhalden, Dübendorf / Dietlikon / Wangen-Brüttisellen	Verbindung der Naturräume zwischen dem Glattraum und dem Wangenerwald Förderung der biologischen Durchlässigkeit, von parkartigen, naturnah gestalteten Naherholungsräumen (Beispiele: Opfiker See, Griespark) Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, an Nassstellen Feuchtwiesen, offene, naturnahe Fliessgewässer, stehende Gewässer	LEK / VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 4 (RRP), Fil Bleu
9	Geissberg – Benglen, Fällanden	Verbindung der Naturräume am Zürichberg zwischen Fällanden – Benglen Erhalt und Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, Hecken, Obstgärten	VNP (Gemeinde), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 5 (RRP)
10	Benglen / Mülihholz – Sennholz, Fällanden / Maur	Verbindung der Naturräume am Zürichberg zwischen Fällanden – Benglen – Binz – Ebmatingen Erhalt und Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, Brachen, Hecken, Obstgärten	VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 6 (RRP)
11	Stettbach – Glattraum, Dübendorf / Wallisellen	Verbindung der Naturräume zwischen dem Glattraum und dem Zürichberg Förderung der biologischen Durchlässigkeit Erhalt, Förderung von parkartigen, naturnah gestalteten Naherholungsräumen (Beispiel: Stettbacher Allmend)	LEK / VNP (Gemeinden, Landschaftsförderungsgebiet Nr. 5 (RRP), Fil Bleu

Nr.	Vernetzungskorridor	Funktion / Ziel (Vernetzungselemente)	Koordinationshinweise
		Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, offene, naturnahe Fließgewässer	
12	Ökologische Vernetzung Zürichberg – Glattraum – Flugplatz – Wangenerwald, Dübendorf / Schwerzenbach / Wangen-Brüttisellen / Volketswil	Verbindung der Naturräume zwischen Zürichberg – Glattraum – Flugplatzareal – Wangenerwald Erhalt, Förderung der biologischen Durchlässigkeit, Glattraumaufwertung, Förderung Naturräumen im Bereich des Flugplatzareals Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, Feuchtwiesen, Brachen, Hecken, naturnahe Fließgewässer	LEK / VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 4, 5 und 8, Vernetzungskorridor Nr. 18 (RRP), Fil Bleu, Trockenstandort Flugplatz / Widacher, Obj.-Nr. 707, SVO 2013 Volketswil
13	Murholz – Wassberg, Maur	Verbindung der Naturräume zwischen dem Greifensee und Wassberg Erhalt und Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, Obstgärten	VNP (Gemeinde), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 6 (RRP), regionaler Wildtierkorridor ZH 37, Greifenseeschutzverordnung
14	Ifang – Steglerholz – Hint. Guldenen, Maur	Verbindung der Naturräume zwischen dem Greifensee und Guldenen (und weiter nach Küssnachter Berg) Erhalt und Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, Hecken, Krautsäume, Obstgärten	VNP (Gemeinde), Landschaftsförderungsgebiet und Landschaftsverbund (KRP), Greifenseeschutzverordnung
15	Gfännerberg – Berg, Volketswil / Wangen-Brüttisellen	Verbindung der Naturräume zwischen Wangenerwald und Berg (südlich Kindhausen) Erhalt bzw. Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, Brachen, Hecken, naturnahe Fließgewässer	VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 4 und 8 (RRP), Nationaler Wildtierkorridor ZH 22
16	Näniker Hard – Leigrueb – Mösl, Volketswil	Verbindung der Naturräume zwischen Näniker Hard und Waldgebiet nordöstlich Volketswil Erhalt und Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: buchtig, gestufte Waldränder, Magerwiesen, Brachen, Hecken, Kiesgrubenbiotope, Obstgärten	VNP (Gemeinde), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 8 (RRP), Nationaler Wildtierkorridor ZH 23
17	Näniker Hard – Egg, Volketswil	Verbindung der Naturräume zwischen Näniker Hard und Waldgebiet nordöstlich Volketswil Erhalt und Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: buchtig, gestufte	VNP (Gemeinde), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 8 (RRP), Nationaler Wildtierkorridor ZH 23

Nr.	Vernetzungskorridor	Funktion / Ziel (Vernetzungselemente)	Koordinationshinweise
		Waldränder, Magerwiesen, Brachen, Hecken, Kiesgrubenbiotope, Obstgärten	
18	Chatzensee – Glattraum, Rümlang	Grossräumige Verbindung der zentralen Naturräume Chatzensee und Glattraum zwischen Rümlang und Glattbrugg Erhalt, Förderung der biologischen Durchlässigkeit Zu fördernde Vernetzungselemente: Magerwiesen, an Nassstellen Feuchtwiesen, Krautsäume, Brachen, Hecken, Obstgärten	VNP (Gemeinden), Landschaftsförderungsgebiet Nr. 7 (RRP) Koordination mit kantonalen Schutzverordnungen und Aufwertungskonzepten am Chatzensee und im Glattraum, Glattrevitalisierungsprojekt im Zusammenhang mit evtl. Pistenanpassungen Flughafen Kloten, kommunalem Vernetzungsprojekt / LEK
<i>Abkürzungen</i>			
LEK: Landschaftsentwicklungskonzept			
KRP: kantonaler Richtplan			
SVO: Schutzverordnung			
VNP: Vernetzungsprojekt gemäss Direktzahlungsverordnung (DZV)			
RRP: regionaler Richtplan			

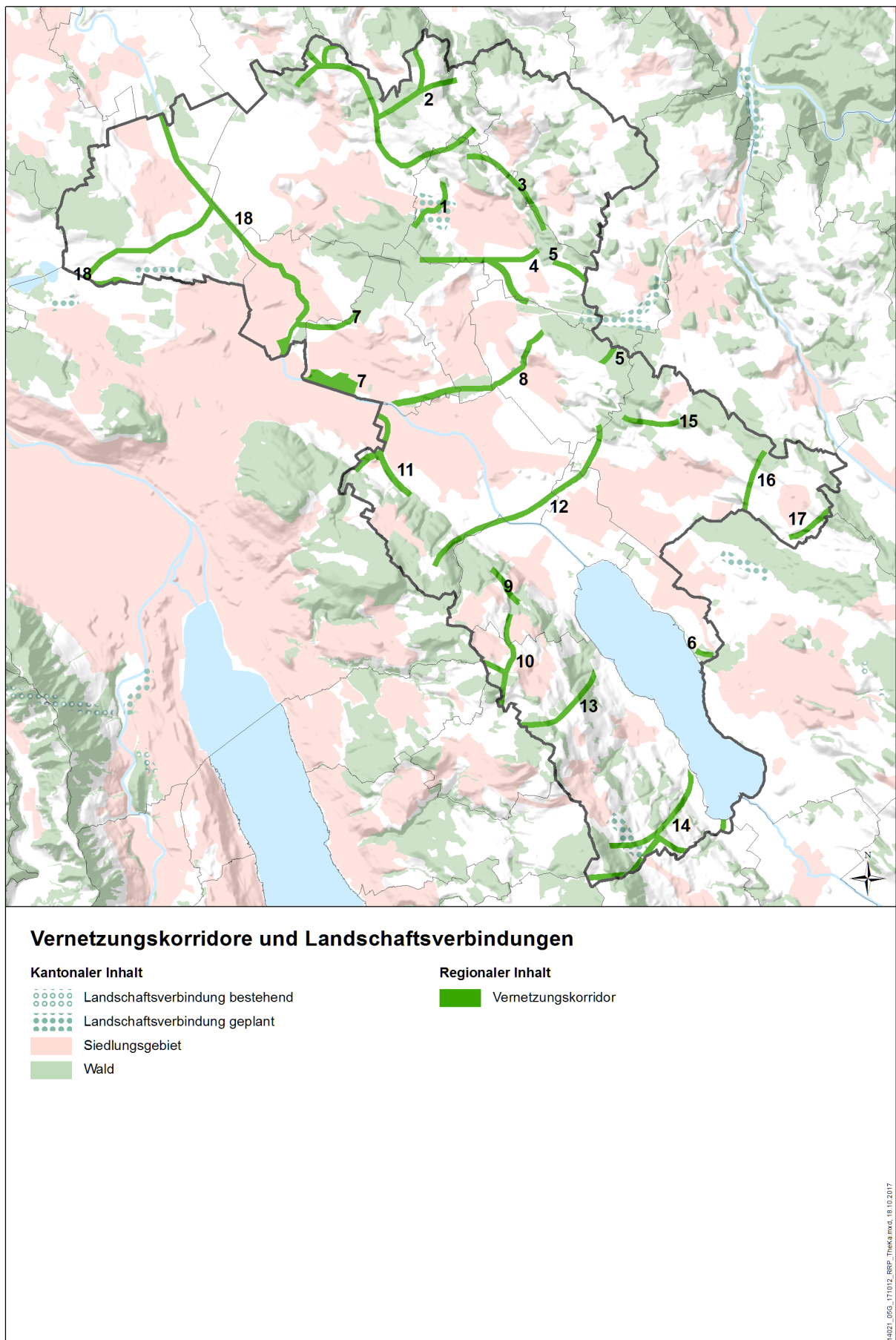


Abb. 3.8: Übersicht Karteneinträge

3.9.3 Massnahmen

Mit Vernetzungskorridoren / Landschaftsverbindungen soll bereits Bestehendes zu einem grösseren Nutzen gebracht werden, bereits angelaufene Massnahmen sollen zielgerichtet koordiniert und der Einsatz von Mitteln – auch der finanziellen – soll möglichst wirkungsvoll konzentriert werden. Damit die Umsetzung der Vernetzungskorridore gelingt, müssen alle Beteiligten und Betroffenen in geeigneter Weise miteinander zusammenarbeiten.

Vernetzungskorridore innerhalb des Siedlungsraumes können sowohl durch flächenbezogene Nutzungsanweisungen als auch durch überlagernde Festlegungen umgesetzt werden (Strukturierung vorzugsweise mittels Gebietsrahmenplan; Auszonungen sind ausdrücklich nicht Bedingung).

Vernetzungskorridore:

a) Region

- Die Region unterstützt die Gemeinden bei der Koordination ihrer Aufgaben sowie mit der Bereitstellung von geeigneten, die einzelnen Gemeinden übergreifenden Grundlagen.

b) Gemeinden

- Bei Vernetzungskorridoren, die eine Über- oder Durchquerung von Siedlungsgebiet einschliessen, sollen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung geeignete Massnahmen zur Erfüllung der Vernetzungskorridor-Funktionen ergriffen werden. Grenzüberschreitende Vernetzungskorridore sind mit den entsprechenden Beteiligten (Nachbargemeinden etc.) zu koordinieren.

Landschaftsverbindungen:

a) Region

- Die Region setzt sich beim Kanton dafür ein, zwei Landschaftsverbindungen zur Überbrückung der A53 im kantonalen Richtplan zu sichern.
- Die Region unterstützt die Gemeinden bei der Koordination ihrer Aufgaben sowie mit der Bereitstellung von geeigneten, die einzelnen Gemeinden übergreifenden Grundlagen.

b) Gemeinden

- Bei Landschaftsverbindungen, die eine Über- oder Durchquerung von Siedlungsgebiet einschliessen, sollen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung geeignete Massnahmen zur Erfüllung der Vernetzungskorridor-Funktionen ergriffen werden. Grenzüberschreitende Vernetzungskorridore sind mit den entsprechenden Beteiligten (Nachbargemeinden etc.) zu koordinieren.

3.10 Freihaltegebiete

Im kantonalen Richtplan sind Freihaltegebiete festgesetzt. Die Regionen können ergänzend weitere Freihaltegebiete festlegen.

3.10.1 Ziele

Mit den Freihaltegebieten sollen weitestgehend unverbaute Landschaftskammern dauerhaft von störenden Bauten und Anlagen freigehalten werden, um das Siedlungsgebiet zu gliedern / zu trennen sowie unverbaute Geländekammern für die Naherholung, besondere Aussichten oder ökologische und erholungsbezogene Vernetzungen zu sichern.

3.10.2 Karteneinträge

Freihaltegebiete sind Flächen, die grundsätzlich dauernd von Bauten und Anlagen freizuhalten sind.

Freihaltegebiete von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Hochrüti / Furt, Wallisellen	Gliederung und Trennung des Siedlungsgebiets Wallisellens und Dietlikons Erhalt des unverbauten Landschaftsbildes im Naherholungsraum zur ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung Fortsetzung des kantonalen Freihaltegebiets Nr.31	KRP: Freihaltegebiet Dietlikon / Wallisellen Nr. 31
2	Flugfeld (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen	Erhalt des von Hochbauten unverbauten Landschaftsbildes (Weite des Flugfeldes) Zulässig sind Tiefbauten und Anlagen für den Aviatikbetrieb.	KRP: Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen (Kap. 6.1 Nr. 10) SIL-Objektblatt ... (20xx)
<i>Abkürzungen</i> KRP: Kantonaler Richtplan			

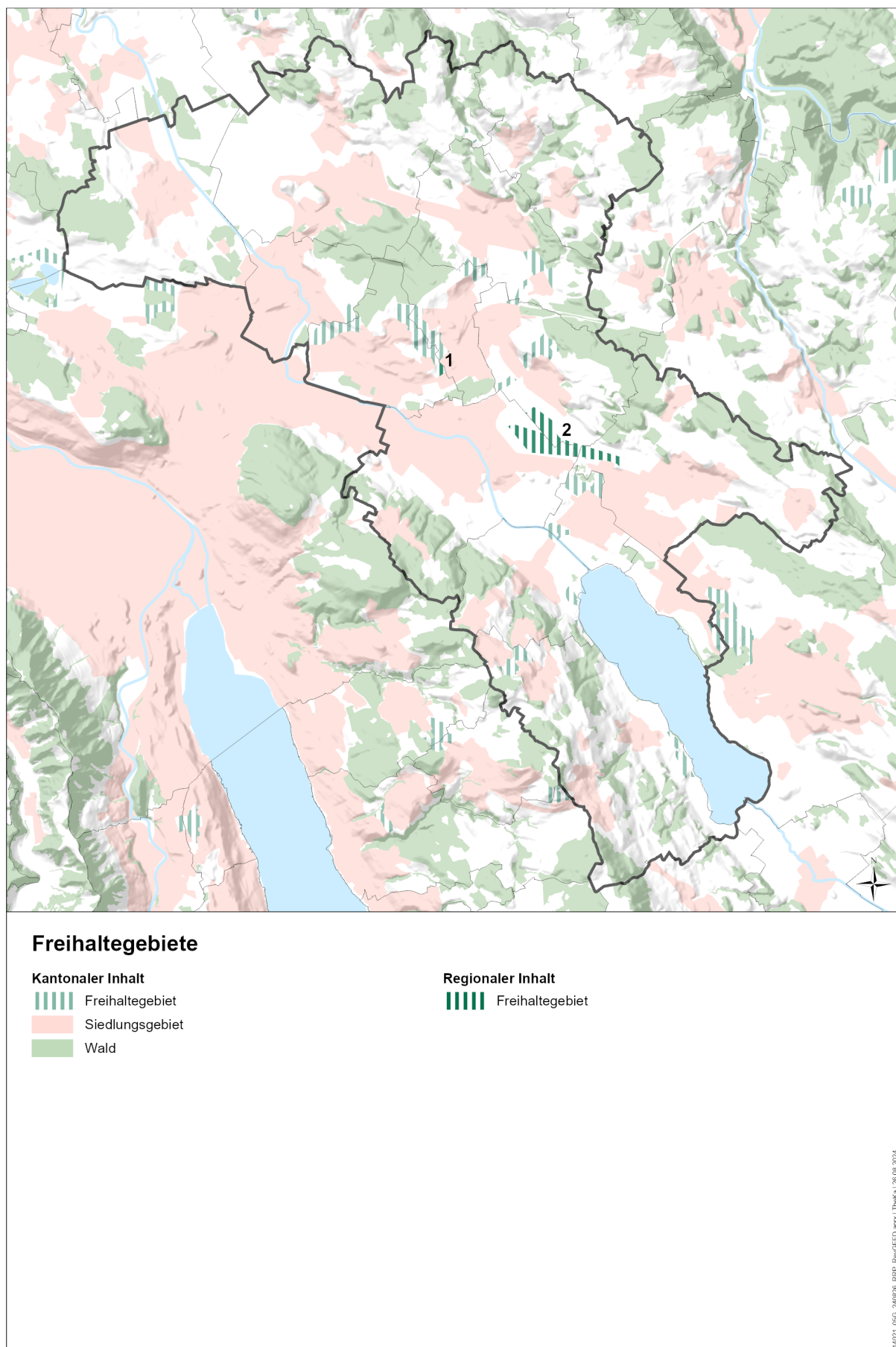


Abb. 3.9: Übersicht Karteneinträge

3.10.3 Massnahmen

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- In der Nutzungsplanung sind Freihaltezonen auszuscheiden oder gegebenenfalls Landwirtschaftszonen zu belassen. Die Freihaltung der Gebiete kann im Einzelfall auch mittels Schutzverordnung gewährleistet werden.
- Im Baubewilligungsverfahren ist zu beachten, dass bewilligungsfähige Bauvorhaben bezüglich ihrer gestalterischen Qualität erhöhten Anforderungen zu genügen haben.

3.11 Gewässerrevitalisierung und Aufwertung Flusssufer Glattraum

3.11.1 Ziele

Gewässer sind einerseits Ressourcen für Trink-, Brauch- und Löschwasser und andererseits sind sie auch Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie Elemente einer vielfältigen Landschaft, dienen der ökologischen Vernetzung und bieten Raum für Freizeit und Erholung. Den ober- und unterirdischen Gewässern ist Sorge zu tragen und es gelten die Zielsetzungen gemäss kantonalem Richtplan. Die Aufwertungen haben unter Berücksichtigung der künftigen Siedlungsentwicklung, von Infrastrukturmassnahmen und den Interessen der Landwirtschaft zu erfolgen.

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

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

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

Aufwertung Flusssufer Glattraum:

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

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

3.11.2 Karteneinträge

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

Der Eintrag «Aufwertung Flusssufer Glattraum» bezeichnet jene Gewässerabschnitte, in denen Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Zugänglichkeit für Erholungssuchende, zum

Hochwasserschutz und zur ökologischen Aufwertung miteinander kombiniert werden sollen (integraler Ansatz).

Gewässerrevitalisierungen von regionaler Bedeutung sind:

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

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
8	Sagentobelbach, Dübendorf	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
9	Chlostergraben, Dübendorf	Ausdolung, Längsvernetzung, Struktur-Aufwertung 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 155
10	Wisbach, Abschnitt Fällandenstrasse bis zur Glatt, Dübendorf	Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-, Quervernetzung, Aufweitung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2025)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 159 Reg. Landschaftsförderungsgebiet Nr. 5
11	Gfenngaben, Dübendorf	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
12	Chalenbach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
13	Dorfbach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
14	Fröschbach, Fällanden	Ausdolung, Aufwertung als Natur- und Erholungsraum 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
15	Grundhiltibach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
16	Jören- und Leibbach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
17	Murholz-und Stuelenbach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
18	Rorbach, Fällanden	Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-, Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
19	Zilbach, Fällanden	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
20	Groswisbach, Greifensee	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
21	Jungholzbächli, Greifensee	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
22	Werkerbach, Greifensee	Struktur-Aufwertung, Verbesserung Fischgängigkeit, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 162 Greifenseeschutzverordnung
23	Huebbach, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
24	Rousbach, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
25	Ruebischbach, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
26	Schluchenbach, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
27	Tüfbach, Gerlisberg, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
28	Wilenbach, Kloten	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
29	Dorfbach, Maur	Verbesserung Hochwasserschutz, Längsvernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 171 Greifenseeschutzverordnung
30	Feldbächli, Maur	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
31	Murholzbach, Maur	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
32	Weidbach, Fällanden und Bach im Murholz, Maur	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
33	Uessiker-Dorfbach, Maur	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Greifenseeschutzverordnung
34	Brüelbach, Opfikon	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
35	Leutschenbach, Opfikon	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
36	Chalberhaugraben, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
37	Chatzenbach / Rainachergraben, Rümlang	Revitalisierung	

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
38	Haldenbach / Finkgraben, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
39	Rietmattgraben, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
40	Steinbruchgraben, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
41	Wibach, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
42	Buechwisengraben / Seeholzbächli, Rümlang	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Abstimmung mit der Gemeinde Regensdorf
43	Chimlibach, Schwerzenbach / Volketswil	Verbesserung Hochwasserschutz, Längs- und Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Reg. Landschaftsförderungsgebiet Nr. 5
44	Guntenbach, Volketswil	Verbesserung Hochwasserschutz, Längsvernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Projektabsicht Verlegung Guntenbach
45	Zimikerriedgraben, Schwerzenbach	Ausdolung + Gerinne verlegen, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2035)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 160 Abstimmung mit bestehenden Sportanlagen
46	Dürrenbach, Volketswil	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
47	Dorfbach, Volketswil	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
48	Auengraben, Wallisellen	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
49	Bachtelwiesengraben, Abschnitt Dietlikonstrasse – Hörnligrabeweg, Wallisellen / Dietlikon	Ausdolung, Längs- und Quervernetzung 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2025)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 145
50	Bachtelwiesengraben, Abschnitt Alte Winterthurerstrasse – Dietlikonstrasse, Wallisellen / Dietlikon	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	
51	Brüelbach, Abschnitt Grindelwald, Wallisellen	Ausdolung, Aufwertung als Erholungs- und Naturelement 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2025)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 147

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
52	Brüelbach, Abschnitt Aubrugg Wallisellen	Revitalisierung 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Reg. Vernetzungskorridor Nr. 7
53	Furtbach, Abschnitt Ägertwald, Wallisellen	Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2020)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 148 Reg. Vernetzungskorridor Nr. 8
54	Hörnligaben, Wallisellen / Dietlikon	Ausdolung, Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-, Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2020)	1. Priorität gem. Revitalisierungsplanung Kanton Nr. 146
55	Dürrbach, Wangener Dorfbach, Abzugsgaben, Pohlgraben, Wangen-Brüttisellen	Verbesserung Hochwasserschutz, Längs-, Quervernetzung, Struktur-Aufwertung, Aufwertung als Erholungsraum 2. Priorität (ohne Umsetzungshorizont)	Reg. Vernetzungskorridor Nr. 8

Abkürzungen

KRP: Kantonaler Richtplan

Aufwertungen von Flusssufern von regionaler Bedeutung sind:

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

Nr.	Gewässer / Abschnitt	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung im nahen Umfeld des Flusses, Schaffung von breiten, extensiv genutzten Pufferzonen entlang der Ufer, Neuanlage von flusslandschaftstypischen Biotopen wie Stillgewässer, allenfalls auch Regeneration von ehemaligen Altlaufschlingen etc.) anzustreben. Zudem sollten auch Aufwertungsmassnahmen für die Erholung näher abgeklärt bzw. weiterverfolgt werden.	
<i>Abkürzungen</i> LEK: Landschaftsentwicklungskonzept VNP: Vernetzungsprojekt gemäss Direktzahlungsverordnung (DZV)			

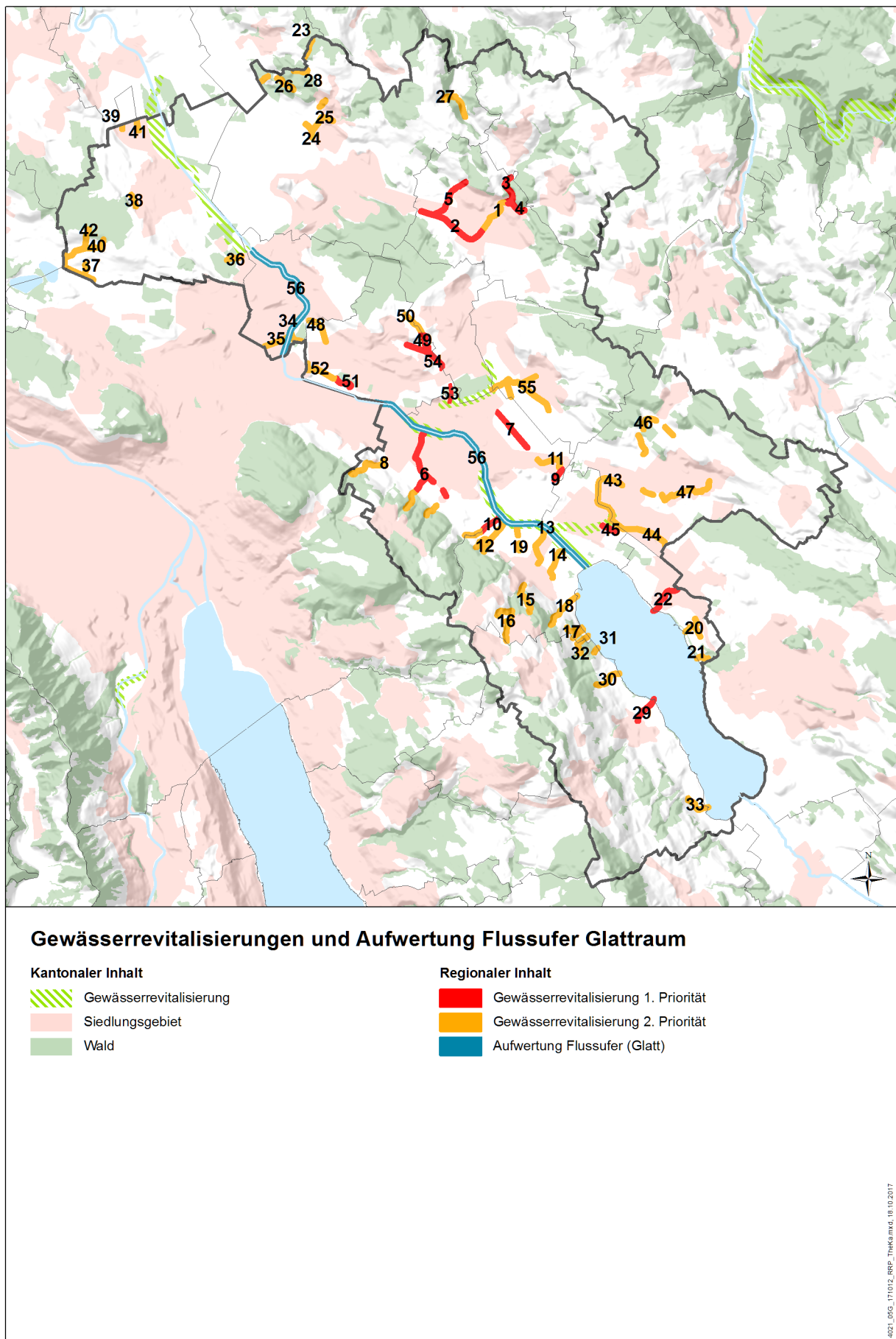


Abb. 3.10: Übersicht Karteneinträge

3.11.3 Massnahmen

a) Region

- Die Region unterstützt Kanton und Gemeinden bei ihren Planungen.

b) Gemeinden

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

3.12 Gefahren

3.12.1 Ziele

Mensch, Umwelt und erhebliche Sachwerte sind vor den Folgen von Naturgefahren und Störfällen geschützt oder das Risiko ist auf ein tragbares Mass gesenkt.

Standorte von Hochwasserrückhaltebecken, welche im kantonalen Richtplan unter Kap. 3.11 „Gefahren“ aufgeführt sind, sollen gemäss den entsprechenden Ziff. 3.11.2 „Karteneinträge“ und 3.11.3 „Massnahmen“ durch die regionalen Richtpläne in ihrer Lage konkretisiert werden, um die Standorte zu sichern.

3.12.2 Karteneinträge

Räumliche Informationen über die erwähnten Naturgefahren und Störfallrisiken in der Region Glattal sind folgenden Grundlagen zu entnehmen:

- Gefahrenkarte Hochwasser und Massenbewegungen: Die vom Kanton Zürich festgesetzte Gefahrenkarte gibt Auskunft darüber, welche Gebiete welchen Naturgefahren ausgesetzt sind.
- Chemierisikokataster des Kantons Zürich: Der Kataster liefert Standortinformationen zu möglichen Störfallrisiken. Er enthält alle Anlagen, die der Störfallverordnung unterstehend (Betriebe mit Produktion, Umschlag und Lagerung gefährlicher Güter oberhalb der vorgegebenen Mengenschwellen, Durchgangsstrassen und Bahnen mit hohen Güterverkehrsfrequenzen sowie Erdgashochdruckleitungen).

Im Regionalen Richtplan erfolgen im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz folgende Einträge:

- Hochwasserschutz Glatt (Massnahmenplan Wasser im Einzugsgebiet der Glatt); im Hochwasserschutzgebiet Glatt gewährleistet der Kanton die gemeindeübergreifenden Anstrengungen für den Hochwasserschutz.
- Hochwasserrückhaltebecken (geplant und bestehend) gemäss kantonalem Richtplan

Hochwasserrückhaltebecken von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gebiet	Realisierungsstand / Retentionsvolumen	Koordinationshinweise
1	Altbach Schafmetzg, Bassersdorf	geplant / 30'000 m ³	KRP: Kap. 3.11, Rückhaltebecken Bassersdorf, Altbach Schafmetzg Nr. 11
2	Altbach Schliffi, Bassersdorf	geplant / 70'000 m ³	KRP: Kap. 3.11, Rückhaltebecken Bassersdorf, Altbach Schliffi Nr. 12, abzustimmen mit Anliegen der Forstwirtschaft und des Naturschutzes
3	Rüebisbach, Kloten	bestehend / 7'800 m ³	KRP: Kap. 3.11, Rückhaltebecken Kloten, Rüebisbach Nr. 13
4	Guntenbach, Volketswil	bestehend / 10'000 m ³	KRP: Kap. 3.11, Rückhaltebecken Volketswil, Guntenbach Nr. 14
5	Eich, Dietlikon / Wangen-Brüttisellen	geplant / 90'000 m ³	KRP: Kap. 3.11, Rückhaltebecken Wangen-Brüttisellen / Dietlikon, Eich Nr. 15, abzustimmen mit der Gebietsplanung Bassersdorf / Dietlikon / Wangen-Brüttisellen (Brüttenertunnel, Glattalautobahn)
<i>Abkürzungen</i>			
KRP: Kantonaler Richtplan			

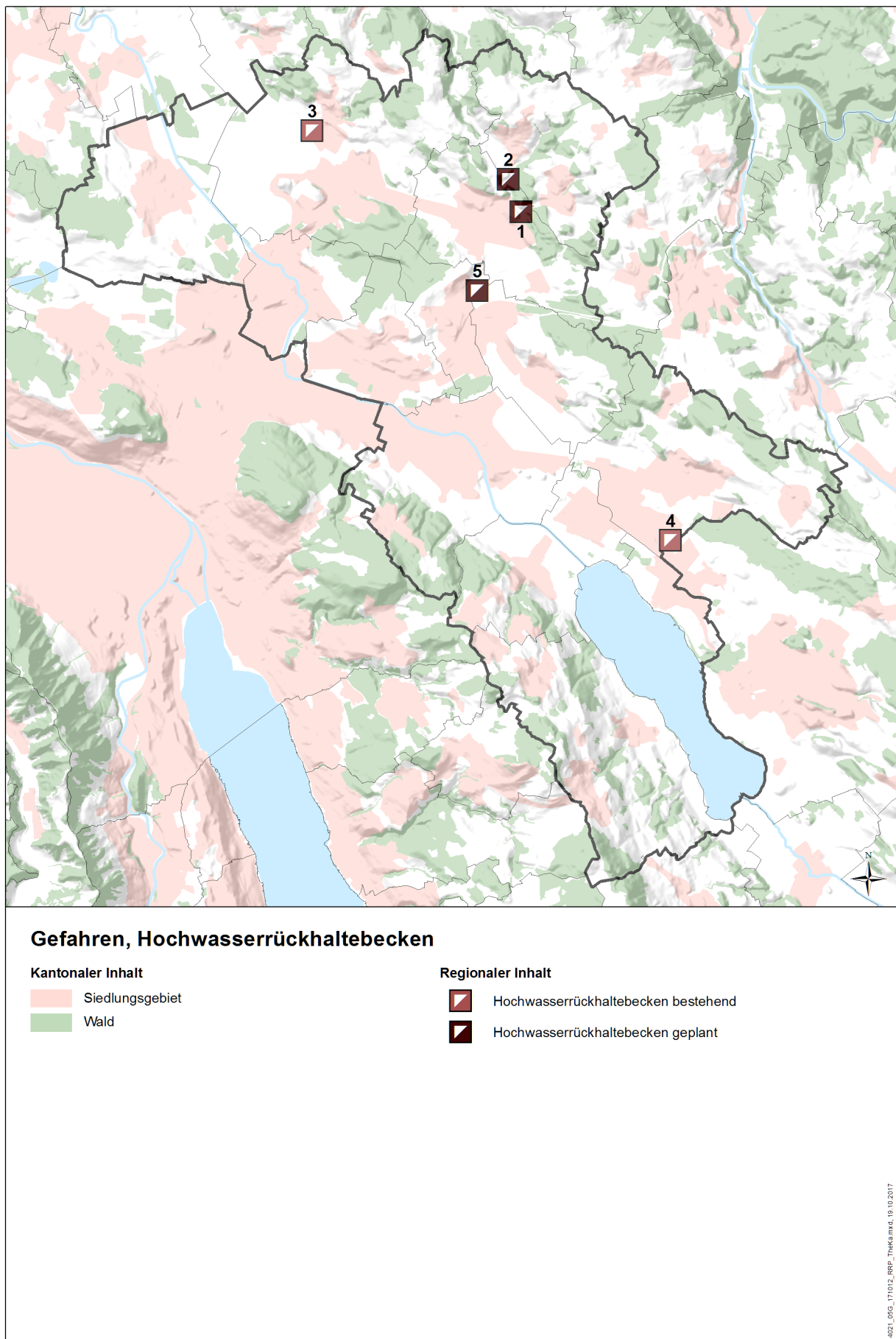


Abb. 3.11: Übersicht Karteneinträge

3.12.3 Massnahmen

a) Region

- -.-

b) Gemeinden

- Die Umsetzung der Gefahrenkarte Hochwasser und Massenbewegungen in der Region Glattal beruht auf den Grundsätzen des integralen Risikomanagements und bezieht betroffene Dienstabteilungen sowie den Kanton und die Gebäudeversicherung Zürich in die Umsetzung mit ein. Die Umsetzung erfolgt auf kommunaler Stufe mit einer Massnahmenplanung sowie mit den Instrumenten der Nutzungsplanung.
- Bei Planungs- und Bauvorhaben sorgt die jeweils verfahrensleitende Stelle dafür, dass die Gefahrenkarte sowie der Chemierisikokataster des Kantons Zürich berücksichtigt und allfällige Risiken auf ein tragbares Mass beschränkt werden. In relevanten Fällen sind die zuständigen kantonalen Fachstellen (AWEL, Abteilung Wasserbau und AWEL, Abteilung Abfallwirtschaft und Betriebe, Sektion Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge) zu konsultieren.
- Bei der Änderung oder Erstellung von Nutzungsplänen müssen Störfallrisiken und die von Naturereignissen ausgehenden Risiken in die umfassende Interessenabwägung einfließen und im Raumplanungsbericht dokumentiert werden.

4 Verkehr

4.1 Gesamtstrategie

4.1.1 Ziele

Der Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Es wird ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und Arbeiten angestrebt, um eine Durchmischung zu fördern und kurze Wege zu ermöglichen. Die Siedlungsentwicklung ist auf die Verkehrsinfrastrukturen und deren Leistungsfähigkeit abzustimmen. Um dies zu erreichen, ist die Abstimmung der Verkehrsträger untereinander von grosser Bedeutung.

Im Siedlungsgebiet wird eine Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger angestrebt. Um die Siedlung möglichst vom Durchgangsverkehr freizuhalten, soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) künftig wieder vermehrt auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und durchgeleitet werden.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Modalsplit soll entsprechend den kantonalen Zielwerten gesteigert und der ÖV vor allem in den dynamischen Gebieten zügig weiter ausgebaut werden.

Weiter sollen die verschiedenen Verkehrsträger an ihren Schnittstellen optimal aufeinander abgestimmt werden, um die jeweiligen Potenziale zu fördern und Netze ausgeglichener auszulasten. Damit wird ein multimodales Verkehrssystem gefördert.

Die Kapazitäten der starken übergeordneten MIV- und ÖV-seitigen Rückgrate sind sicherzustellen, um eine gute Anbindung an die umliegenden Regionen zu gewährleisten. Auf regionaler Ebene werden keine Parallelachsen zu den bestehenden Rückgraten geschaffen, damit die Kanalisierung auf die Hauptachsen erfolgen kann. Um dies zu erreichen, sind beim MIV und beim ÖV kurze und direkte Zubringer zu schaffen. Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs als Zubringer und zur Entlastung der anderen Verkehrsträger wird gestärkt.

4.1.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden Inhalte, Anlagen und Massnahmen zu folgenden Verkehrsarten separat dargestellt:

Verkehrsart	Karteneinträge
Strassenverkehr	Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen (Inhalt kantonalen Richtplan) Verbindungsstrassen Umgestaltung Strassenraum, Stadtautobahn Parkierungsanlagen
Öffentlicher Verkehr	Bahnlinien und Haltestellen (Inhalt kantonalen Richtplan) Tramlinien und Haltestellen (Inhalt kantonalen Richtplan) Anlagen des ÖV Abschnitte / Knoten mit Bedarf für Buspriorisierung (Bustrassees) Wichtige Haltestellen (Multimodale Drehscheiben) Anschlussgleise und Anlagen für den Güterumschlag Schifffahrt
Fuss- und Veloverkehr	Fuss- und Wanderwege Velowege Veloparkierungsanlagen

Die kartographischen Festlegungen dienen der Raumsicherung und der Wahrung der langfristig notwendigen Handlungsspielräume. Durch die generalisierte Darstellung verbleibt für die Detailplanung der erforderliche Anordnungsspielraum.

Nebst den Handlungsanweisungen an die Behörden und der Regelung der Zuständigkeit haben die Festlegungen des Verkehrsplanes Wirkung auf die Raumsicherung. Sie bilden die Grundlage für den Erlass von Baulinien und Werkplänen.

4.1.3 Massnahmen

a) Region

- Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs wie Depots und wichtige Haltestellen, Verbindungsstrassen, Fuss- und Velowege, Reit- und Wanderwege, ergänzende Schifffahrtslinien sowie Begleitmassnahmen (einschliesslich Strassenraumgestaltung) werden in den regionalen Richtplänen festgelegt.
- Es muss sichergestellt werden, dass die Lebensqualität in den Gemeinden der Region durch das Verkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene nicht zu stark beeinträchtigt wird. Der innerregionale Autoverkehr und der regionale öffentliche Busverkehr sollen auch während den Verkehrsspitzen möglich bleiben. Überlastete Knoten im Strassennetz sind durch organisatorische und bauliche Massnahmen zur Sicherstellung eines störungsarmen Busverkehrs zu verbessern. Die dazu erforderlichen Flächen sind zu sichern.
- Die Verlängerungen der Glattalbahn als schneller Feinverteiler sind voranzutreiben. Nur so kann mittel- bis langfristig die Verteilung der Zupendler zu den Arbeitsplätzen sichergestellt werden. Zwischenzeitlich ist ein Vorlaufbetrieb mit Bussen zu realisieren.
- Die ZPG setzt sich dafür ein, dass die Gemeinden ihre Parkplatzreglemente vereinheitlichen und harmonisieren. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden in den dynamischsten Gebieten erarbeitet die ZPG ein koordiniertes Parkplatzreglement mit dem Ziel des Nachfragemanagements. Dabei sind die Parkplatzreglemente dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und den sich laufend verschlechternden Bedingungen beim Individualverkehr anzupassen. Dabei sind auch geplante Vorhaben des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Es ist unsinnig und unwirtschaftlich bei den Arbeitsplätzen Parkfelder zu gestalten oder gar zu verlangen, für die die erforderlichen Strassenkapazitäten nicht bereitgestellt werden können. Die ZPG setzt sich ein für die Umsetzung einer Parkplatzpolitik, welche die Erschliessung sicherstellt und gleichzeitig die sich verschärfenden Verkehrsprobleme berücksichtigt.
- Zur Erhöhung der Attraktivität der S-Bahn sind Umsteigebeziehungen, Haltestellenzugänge sowie Fuss- und Veloverbindungen zu verbessern.
- Im Bereich der Siedlung sind Massnahmen zur Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete und zur Schaffung eines ausgeglicheneren Verhältnisses zwischen Wohn- und Arbeitsplätzen erforderlich.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden haben bei der Ausgestaltung kommunaler Richtpläne, von Bau- und Zonenordnungen, Erschliessungsplänen, Sondernutzungsplänen sowie Parkierungsverordnungen den kantonalen und regionalen Zielsetzungen Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Berichterstattung nach Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) ist den Aspekten "Verkehrsqualität", "Mobilität", "Verkehrssicherheit", "Umweltqualität", "Siedlungs- und Landschaftsqualität" sowie "Grundversorgung" und "Standortattraktivität für die Wirtschaft" besondere Beachtung zu schenken.

4.2 Strassenverkehr

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

Aufgrund des knappen verfügbaren Raumes im Glattal, den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung, den auftretenden Konflikten mit Erholung, Natur- und Landschaftsschutz sowie begrenzter finanzieller Mittel haben für den regionalen Strassenverkehr Ertüchtigung und Verstärkung auf dem bestehenden Netz Vorrang vor Neu- und Ausbauten. Das regionale Strassennetz hat die Funktion, Verkehr direkt auf die übergeordneten Netze zu leiten und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Zudem stellt das regionale Strassennetz die Infrastruktur für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr dar. Daraus ergeben sich überlagernde Funktionen, welche das Strassennetz erfüllen soll. Ergänzend zu den übergeordneten Netzergänzungen sind daher Massnahmen vorzusehen, welche der Kanalisierung der Verkehrsströme auf die Rückgrate dienen um die Funktionen des Strassennetzes für den regionalen Verkehr sicherzustellen. Das Netz an Verbindungsstrassen ist weitgehend erstellt.

4.2.1 Ziele

Das Regionale Strassennetz soll insbesondere dazu dienen, den regionalen Quell- und Zielverkehr zu kanalisieren, um die Siedlungsgebiete möglichst von übergeordneten Verkehrsströmen zu entlasten und deren Kapazität für die unmittelbaren Nutzer zur Verfügung zu stellen. Im Siedlungsgebiet haben die Strassen verschiedene Funktionen zu erfüllen und den Ansprüchen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Diese sollen stufengerecht umgesetzt werden.

a) Verlagerung und Kanalisierung von Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen

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

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

b) Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung in Ortszentren

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

Bei Sanierungen bestehender Staatsstrassen in Zentrumsgebieten und Ortskernen sind die siedlungsplanerischen Zielsetzungen für die örtliche Situation zu berücksichtigen, insbesondere ist auf wertvolle Ortsbilder Rücksicht zu nehmen. In diesen Gebieten ist der Ausbaustandard der Staatsstrassen entsprechend sorgfältig festzulegen. Innerhalb des Siedlungsgebiets sind gezielte verkehrsberuhigende respektive homogenisierende und gestalterische Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer und zur Förderung des ÖV auf dem Staatsstrassennetz vorzusehen.

Bei der Planung und Realisierung der Umgestaltung der Strassenräume sind akustische Prinzipien zu berücksichtigen.

c) Landschafts- und siedlungsverträgliche Gestaltung von Infrastrukturen

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

Geplante Infrastrukturen sind landschafts- und siedlungsverträglich einzupassen.

4.2.2 Karteneinträge

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

Netzergänzungen auf regionaler Ebene sind die Anschlüsse an die geplante Westumfahrung im Gebiet Eichtel und im Gebiet Sonnenberg, Gemeinde Schwerzenbach. Zusätzlich wird für den Südteil des Innovationsparks mit dem Forschungs-, Test- und Werkflugplatz, Dübendorf mit einem Eintrag zur Groberschliessung die Anbindung an das übergeordnete Netz gesichert. Dies geschieht in Analogie zum Eintrag der Groberschliessung des Nordteils des Innovationsparks im kantonalen Richtplan.

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

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

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

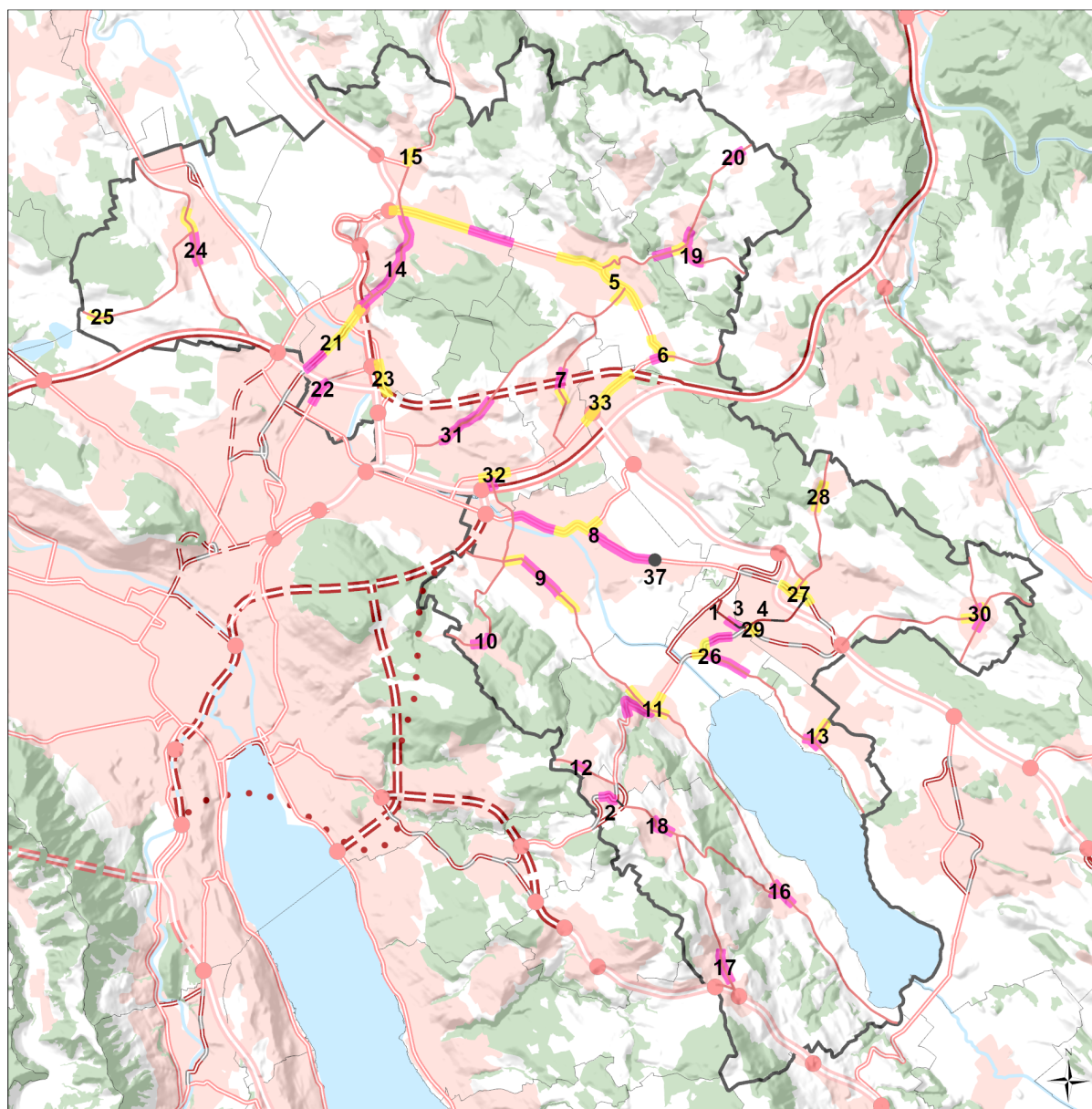
Um die Siedlungsverträglichkeit zu optimieren und den Verkehr zu homogenisieren werden auf dem übergeordneten Hochleistungsstrassennetz Abschnitte mit der Bezeichnung Stadtautobahn festgelegt. Die Abschnitte mit der Bezeichnung "Stadtautobahn" sind in der Themenkarte dargestellt. Bei den Stadtautobahnen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

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Anschlüsse Schwerzenbach	Regionale Verbindungsstrasse (Anschlüsse)	Neubau von Anschlüssen an die geplante HVS Umfahrung Schwerzenbach im Gebiet Eichtel und im Gebiet Sonnenberg, Durchfahrtsunterbrechung Bahnstrasse	Koordinationshinweis: bei Erstellung der Umfahrung Schwerzenbach (KRP)
2	Ortsdurchfahrt Binz, Maur	Regionale Verbindungsstrasse zur Abklassierung vorgesehen	Abklassierung des Teilstückes der Zürichstrasse zwischen Umfahrung und Ortszentrum und Rückbau bei Ersatz Umgestaltung Strassenraum	Koordinationshinweis: bei Erstellung der Umfahrung Binz (KRP)
3	Bahnstrasse, Schwerzenbach	Regionale Verbindungsstrasse zur Abklassierung vorgesehen	Abklassierung der Bahnstrasse und Umgestaltung Strassenraum im Zusammenhang mit der Realisierung des Bushofes Schwerzenbach	Koordinationshinweis: Absichtserklärung zwischen Kanton und Gemeinde, November 2015

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
4	Ortsdurchfahrt Hegnau, Volketswil	Regionale Verbindungsstrasse zur Abklassierung vorgesehen	Abklassierung Stations- und Zentralstrasse	Koordinationshinweis: bei Erstellung der Umfahrung Schwerzenbach (KRP)
5	Klotenerstrasse / Baltenswilerstrasse / Winterthurerstrasse um Kreisel, Bassersdorf	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	
6	neue Winterthurerstrasse / Bassersdorferstrasse in Baltenswil, Bassersdorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
7	Bahnhofstr. / Bassersdorferstrasse, Dietlikon	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	langfristig
8	Überlandstrasse / Wangenstrasse, Dübendorf	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
9	Höglersstrasse / Fällandenstrasse, Dübendorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	weitgehend bestehend
10	Gockhauserstrasse / Tobelhofstrasse Gockhausen, Dübendorf	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig
11	Dübendorfstrasse / Maurstrasse / Schwerzenbachstrasse / Zürichstrasse, Fällanden	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
12	Witikonstrasse Pfaffhausen, Fällanden	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
13	Stationsstrasse / See- / Dorfstrasse, Greifensee	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum, geschützter Ortsbilder und weiterer Kriterien	in Planung Koordinationshinweis: Perimeter regionsübergreifend bis nach Nänikon
14	Dorfstrasse / Schaffhauserstrasse, Kloten	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	kurzfristig

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

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
28	Effretikerstrasse Kindhausen, Volketswil	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig
29	Industriestrasse, Volketswil	Hauptverkehrsstrasse (zur Abklassierung vorgesehen)	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig Koordinationshinweise: Umfahrung Schwerzenbach (KRP) und Neue Greifenseeestrasse
30	Pfäffikerstrasse / Winterthurerstrasse Gutenswil, Volketswil	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	bestehend, kein Handlungsbedarf
31	Alte Winterthurerstrasse, Wallisellen	Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund weiterer Kriterien	kurzfristig
32	Neue Winterthurerstrasse / Neugutstrasse, Wallisellen	Hauptverkehrsstrasse / Regionale Verbindungsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum und aufgrund weiterer Kriterien (u.a. lineare Schwachstelle Velonetz)	
33	Zürichstrasse Brüttisellen, Wangen-Brüttisellen	Hauptverkehrsstrasse	Umgestaltung Strassenraum aufgrund Analyse Verträglichkeit Strassenraum	kurzfristig
34	Abschnitt A1 Wallisellen – Dietlikon	Hochleistungsstrasse	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr und Homogenisierung des Verkehrsflusses	kurzfristig
35	Abschnitte A51 Opfikon – Kloten	Hochleistungsstrasse	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr und Homogenisierung des Verkehrsflusses	kurzfristig
36	Abschnitte A53 bei Wangen-Brüttisellen / Volketswil	Hochleistungsstrasse	Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr und Homogenisierung des Verkehrsflusses	kurzfristig
37	Erschliessung Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf (KRP: Kap. 6.1 Nr. 10)	Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen im nationalen und kantonalen Interesse; keine Netzelement	Ausbau / Neubau von siedlungsorientierter Strasse zur Erschliessung des nationalen Innovationsparks Standort Zürich und des zivilen Flugplatzes für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf (KRP: Kap. 6.1 Nr. 10); ein Anschluss an die Überlandstrasse, Stadt Dübendorf; abzustimmen mit Festlegungen des kantonalen Gestaltungsplans	kurzfristig–mittelfristig
<i>Abkürzungen</i> KRP: Kantonaler Richtplan				



Strassenverkehr, Umgestaltung Strassenraum

Kantonaler Inhalt

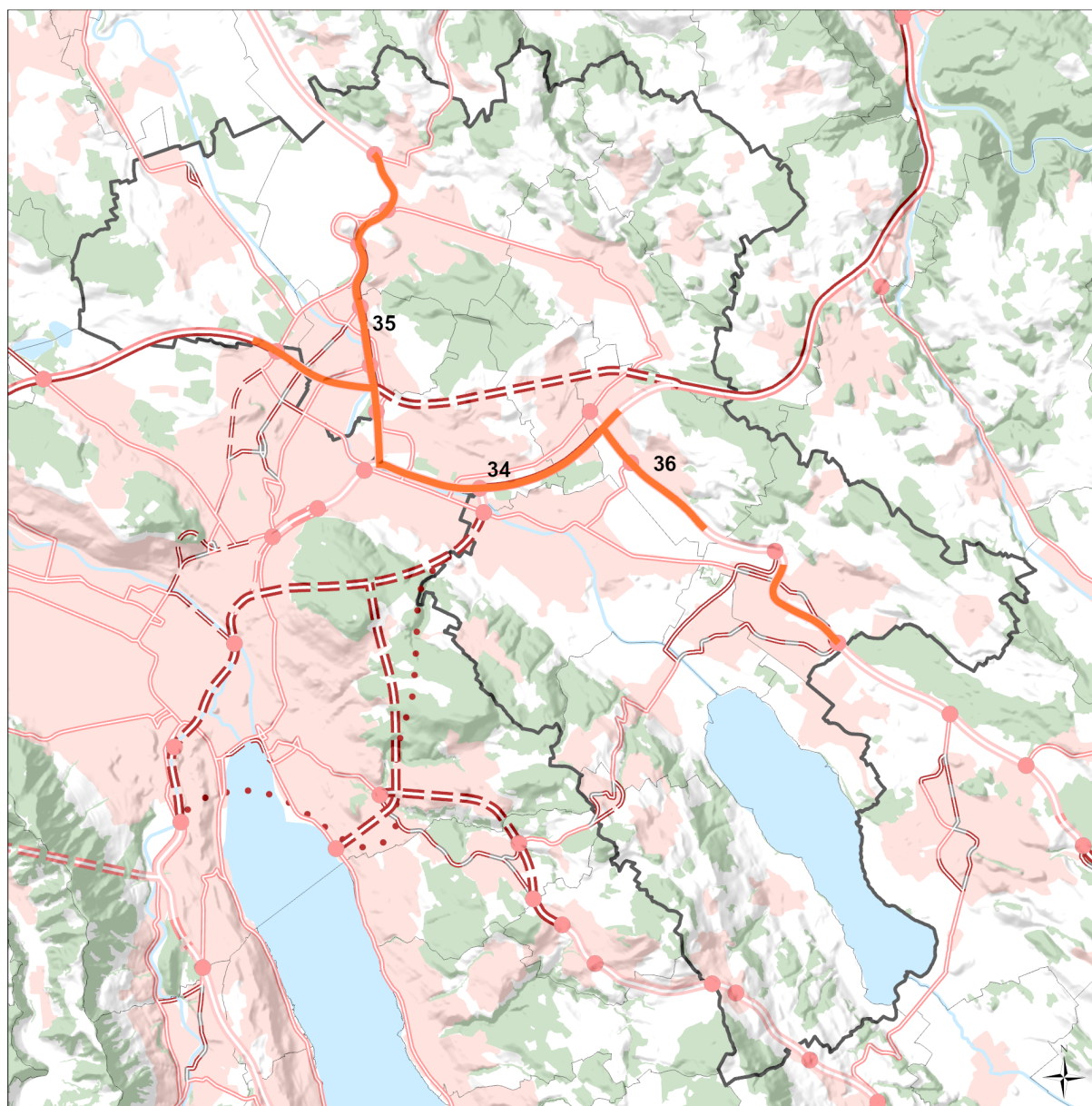
- Autobahnanschluss bestehend/geplant
- HLS bestehend
- HLS geplant
- HLS Ausbau
- HLS Tunnel bestehend
- HLS Tunnel geplant
- HLS Tunnel Ausbau
- Abklassierung / Rückbau bei Ersatz
- HVS bestehend
- HVS geplant
- HVS Tunnel bestehend
- HVS Tunnel geplant
- Variante / zu prüfende Linienführung
- Siedlungsgebiet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

Regionaler Inhalt

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

14021_05A_240828_RRP_RevGEFD_inkl_Titelkpl_26.08.2024

Abb. 4.2a: Übersicht Karteneinträge



Strassenverkehr, Stadtautobahn

Kantonaler Inhalt

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

Regionaler Inhalt

- Stadtautobahn

14021_05A_240828_RRP_Rev2021.aprx | TheKa | 26.03.2024

Abb. 4.2b: Übersicht Karteneinträge

4.2.3 Massnahmen

a) Region

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

b) Gemeinden

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

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

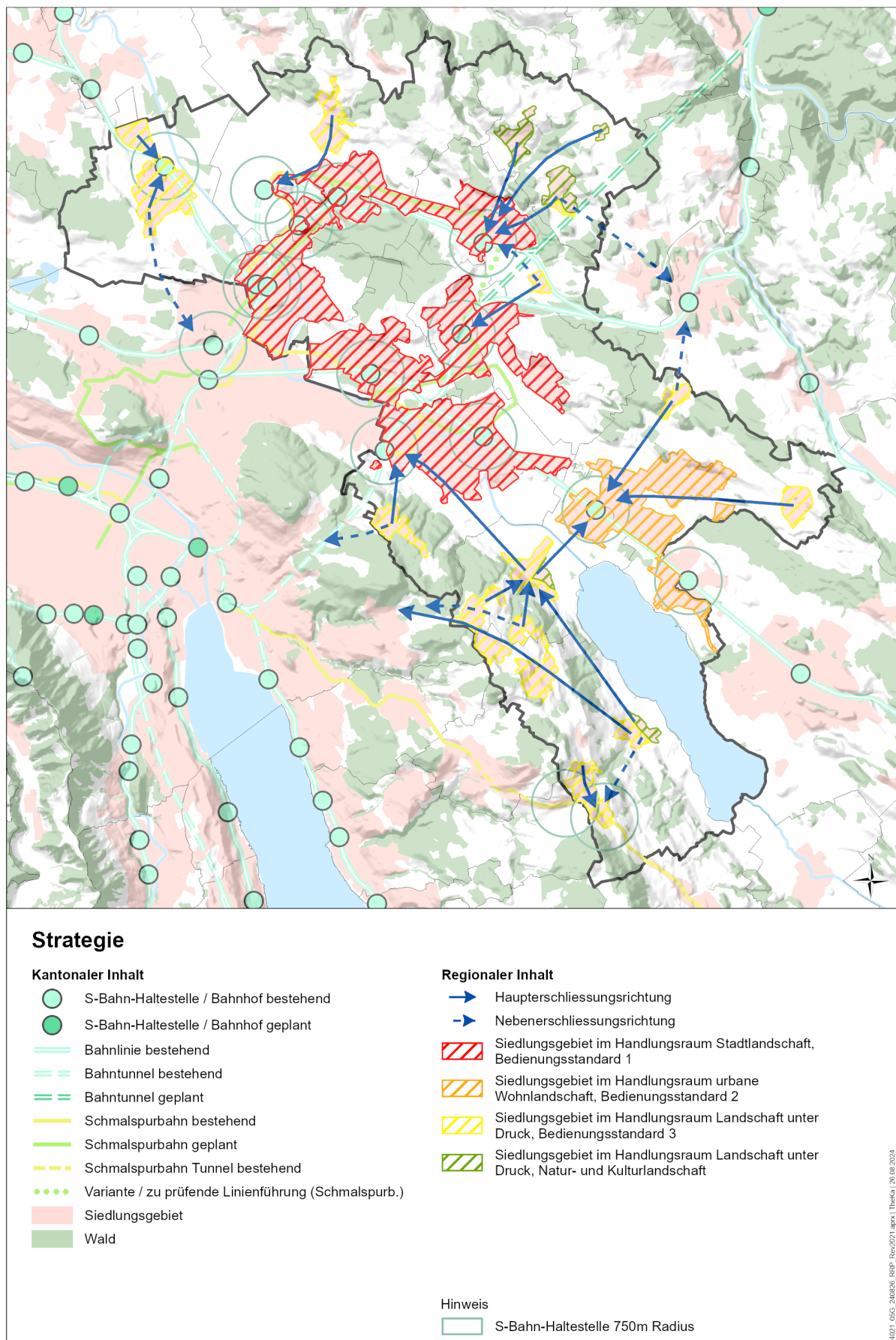


Abb. 4.3a: Strategiekarte

4.3.1 Ziele

a) Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr

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

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

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

b) Konzentration und schnelle Zubringer zu den Hauptstrecken

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

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

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

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

d) Leistungsfähige und gut zugängliche multimodale Drehscheiben

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

e) Förderung der multimodalen Mobilität

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

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

f) Glattalbahn (kant. Festlegung / regionale Ergänzung)

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

g) Buslinien / Bustrassees

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

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

h) Haupt- und Nebenerschliessungsrichtungen und weitere Anlagen

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

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

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

4.3.2 Karteneinträge

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

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

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

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

Folgende weitere Anlagen für den öffentlichen Verkehr werden festgelegt:

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

Folgende wichtige Haltestellen werden festgelegt:

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

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

Folgende Abschnitte / Knoten mit Bedarf für Buspriorisierung werden festgelegt:

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

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

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

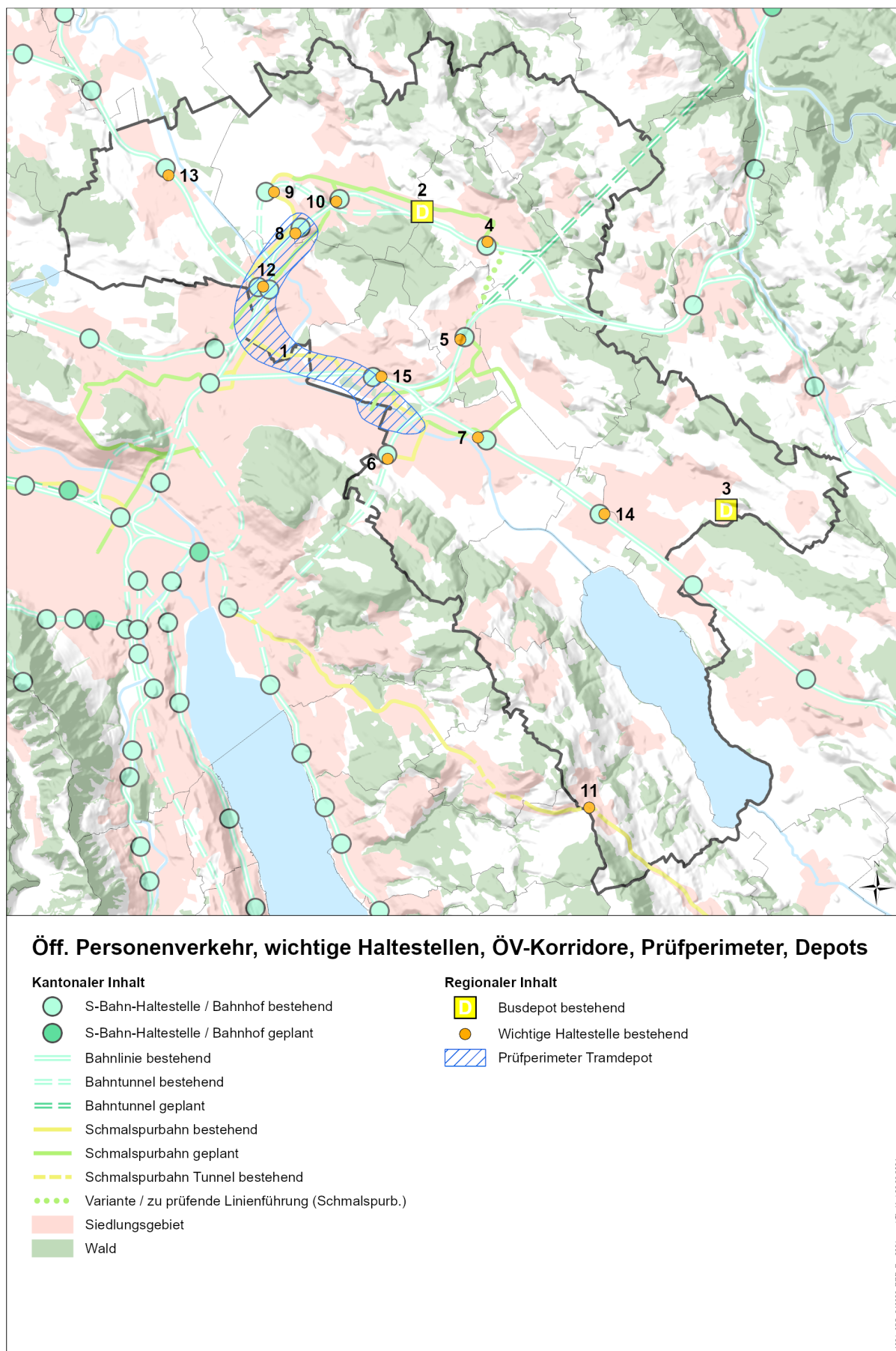


Abb. 4.3b: Übersicht Karteneinträge

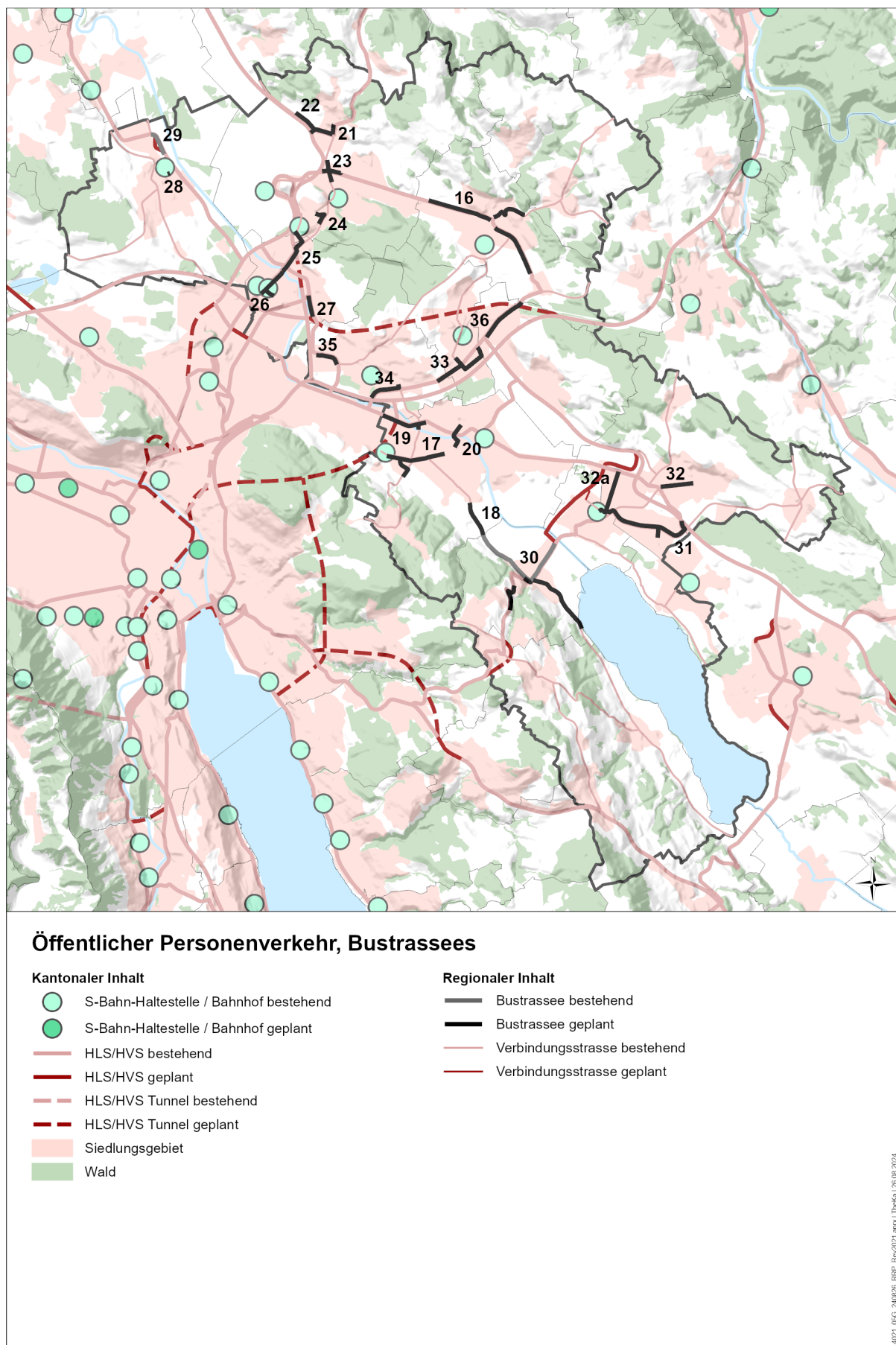


Abb. 4.3c: Übersicht Karteneinträge

4.3.3 Massnahmen

a) Region

Glattalbahn

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

Buslinien / Bustrassees

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

Brüttenertunnel

- Der Bahntunnel aus dem Raum Glattal nach Winterthur ist zeitnah zu realisieren, damit der Kapazitätsengpass nach Osten behoben werden kann. Die ZPG setzt sich dafür ein, eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Lösung (unterirdisch oder überdeckt) für die Integration der Grossprojekte Glattalautobahn und Brüttenertunnel unter der Federführung des Kantons zu erwirken, um die Anliegen der betroffenen Gemeinden zu unterstützen.

b) Gemeinden

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

4.4 Fuss- und Veloverkehr

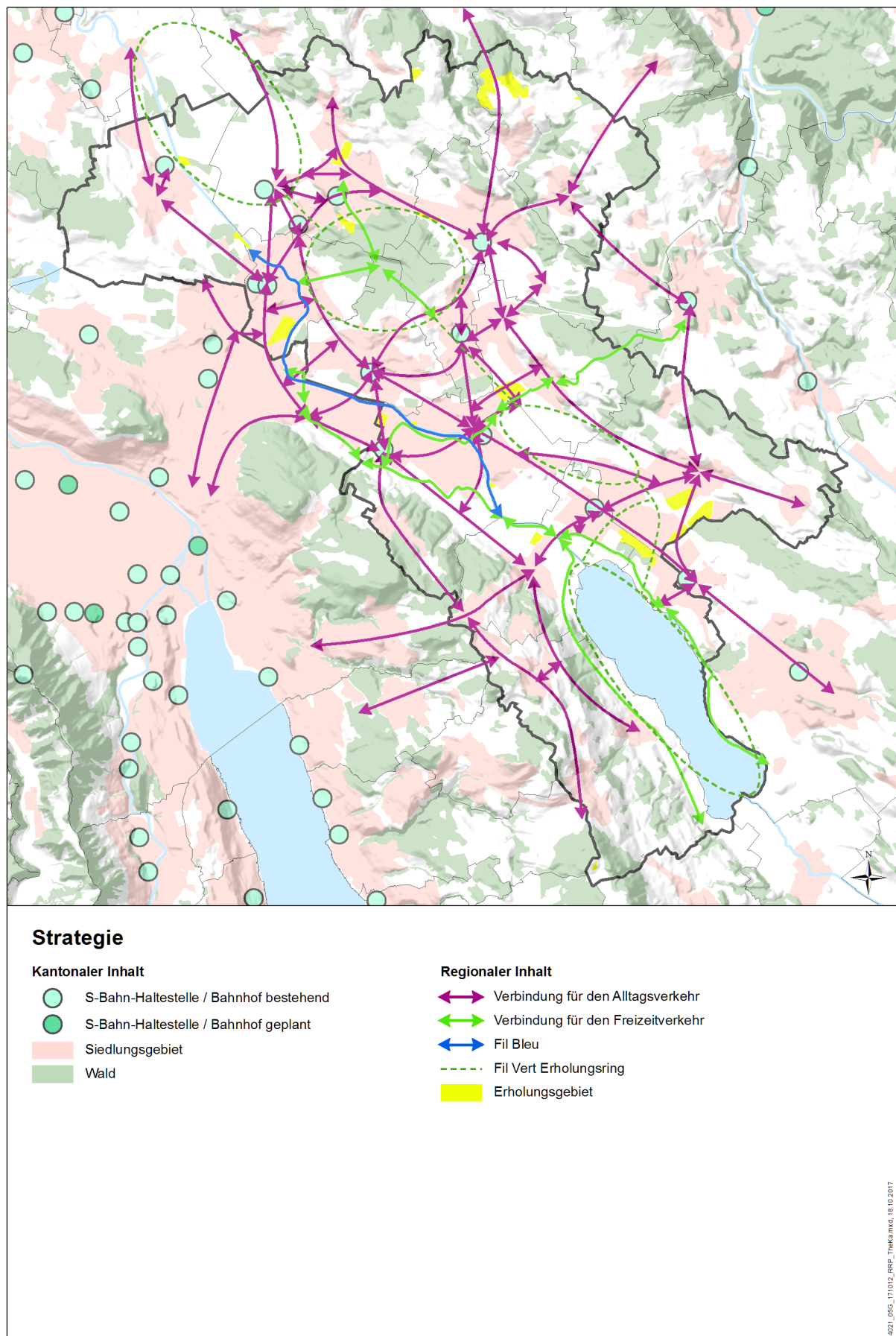


Abbildung 4.4a: Strategiekarte (schematische Darstellung)

4.4.1 Ziele

Um möglichst grosse Anteile des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs zu Fuss oder mit dem Velo abzuwickeln, sind die Siedlungsschwerpunkte, Einkaufsmöglichkeiten, Stadt- und Dorfzentren, Sportanlagen etc. zu vernetzen. Bestehende Lücken im Alltagsnetz sind schrittweise zu beheben. Besonders attraktive Räume wie der Hardwald, der Greifensee und die Glatt sind für den Velo- und den Fussverkehr gut zugänglich und attraktiv befahrbar zu gestalten, da dem Fuss- und Veloverkehr in der Freizeit eine grosse Bedeutung zukommt.

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

a) Veloverkehr im Alltag und der Freizeit stärken

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

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

b) Fuss- und Wanderwege

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

c) Hindernisfreie Wanderwege – Zugänglichkeit sicherstellen

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

d) Fil Vert – Fil Bleu

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

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

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

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

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

4.4.2 Karteneinträge

a) Veloverkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

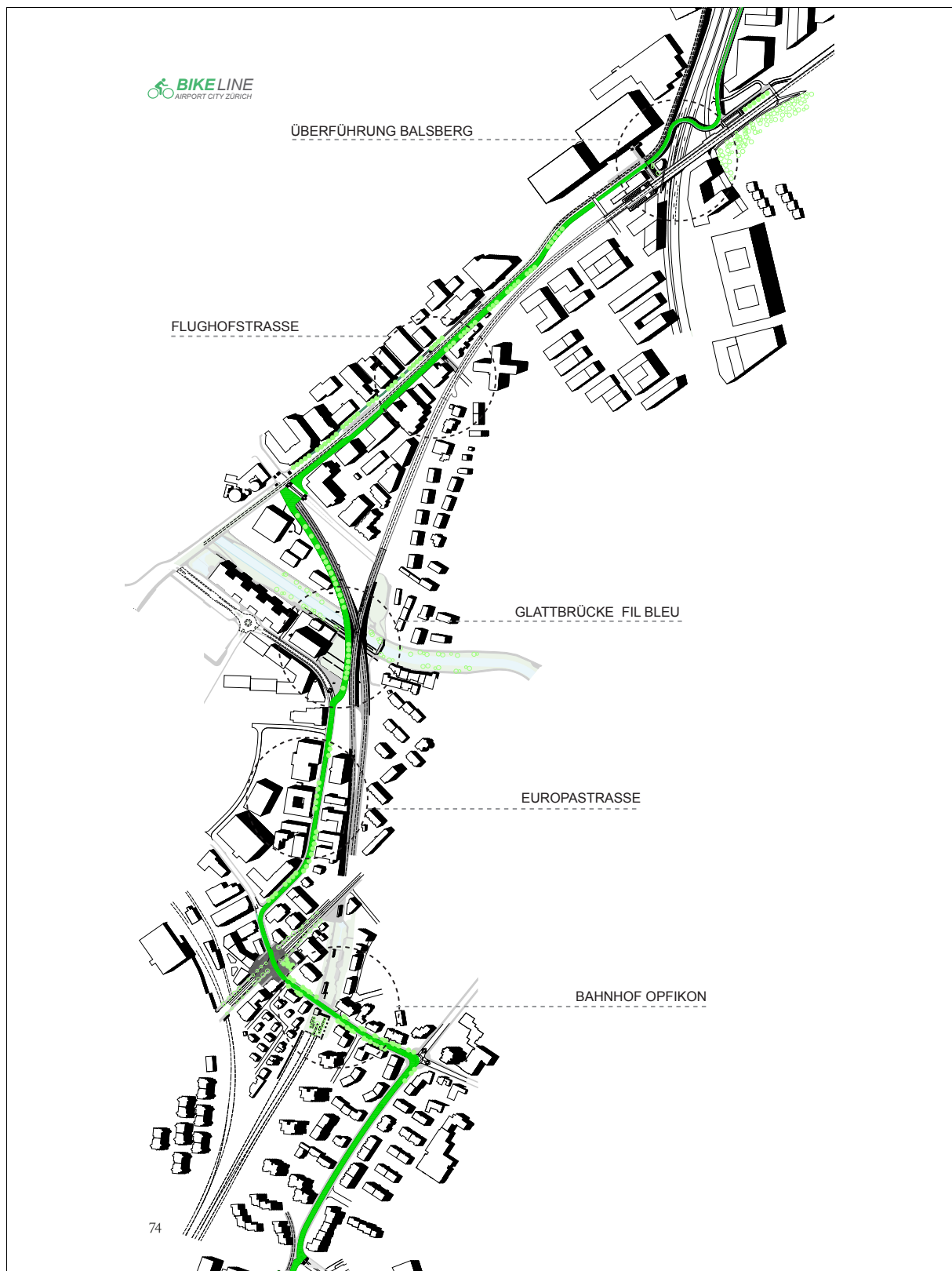


Abbildung 4.4b: Situationsplan Bikeline (AIRPORT CITY, Projektblatt 2019)

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungs- horizont
02-001	Verbindung Kloten (Flughafen) – Zürich (Glattpark) <i>regionsübergreifend</i>	Mögliche Velo- schnellroute	Sanierung der linearen Schwach- stellen / Schliessung der Netzlücken S02-119, S02-120, S02-121, S02- 122, S02-124 Separate Korridorstudie	kurz- bis mit- telfristig
02-002	Verbindung Walli- sellen – Greifensee	Mögliche Velo- schnellroute	Sanierung der linearen Schwach- stellen / Schliessung der Netzlücken S02-114, S02-115, S02-116, S02- 117, S02-118, S02-166, S02-086, S02-087, S02-150 Separate Korridorstudie	mittelfristig Koordinations- hinweise: Naturschutz
02-003	Verbindung Walli- sellen – Zürich (Stadtgrenze) <i>regionsübergreifend</i>	Mögliche Velo- schnellroute	Sanierung der linearen Schwach- stellen / Schliessung der Netzlücken S02-073, S02-074 Separate Korridorstudie	mittelfristig
02-004	Verbindung Walli- sellen – Opfikon	Mögliche Velo- schnellroute	Sanierung der linearen Schwach- stellen / Schliessung der Netzlücken S02-067, S02-041, S02-137, S02- 151 Separate Korridorstudie	kurz- bis mit- telfristig
02-101	Verbindung Pfaff- hausen – Fällanden	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-008, S02-009, S02-010	kurz- bis mit- telfristig
02-102	Verbindung Fällan- den – Schwerzen- bach	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-011, S02-013	mittelfristig
02-103	Verbindung Schwerzenbach – Volketswil (Hegnau)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-014, S02-016, S02-017	kurz- bis mit- telfristig
02-105	Verbindung Hegnau – Volketswil (Hegnau)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle S02-018	mittelfristig
02-106	Verbindung Volkets- wil – Fehraltorf <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-019	kurz- bis mit- telfristig
02-108	Verbindung Schwerzenbach – Volketswil (Zimikon)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-005, S02-006	mittelfristig
02-110	Verbindung Fällan- den – Maur	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-023, S02-024	mittelfristig
02-111	Verbindung Zürich – Ebmingen <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-025, S02-026, S02-027, S02- 028	kurz- bis mit- telfristig
02-112	Verbindung Fällan- den (Pfaffhausen) – Maur (Binz)	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle S02-029	mittelfristig
02-113	Verbindung Ebma- tingen – Maur	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-030, S02-031, S02-032	mittelfristig

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungs- horizont
02-114	Verbindung Ebma- tingen – Aesch	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-320, S02-321, S02-322	mittelfristig
02-115	Verbindung Maur – Rällikon	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle S02-001	mittelfristig Koordinations- hinweis: Naturschutz
02-121	Verbindung Rüm- lang – Zürich <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle S02-033	langfristig
02-122	Verbindung Rüm- lang – Opfikon	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen / Schliessung der Netzlücken S02-034, S02-035, S02-036 Verlegung Veloverbindung im Zu- sammenhang mit Projekt Aufwer- tung Glatt geplant (Projekt durch UVEK am 18.8.22 genehmigt)	kurz- bis mit- telfristig Koordinations- hinweis: Ar- chäologie
02-123	Verbindung Kloten Flughafen	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-037, S02-038, S02-143	mittelfristig
02-125	Verbindung Opfikon – Zürich (Leut- schenbach) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle S02-040	mittelfristig
02-127	Verbindung Opfikon – Dietlikon	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle S02-044	mittelfristig
02-129	Verbindung Kloten – Zürich <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-046, S02-047, S02-051, S02- 052	mittelfristig
02-130	Verbindung Kloten – Opfikon	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle / Schliessung der Netzlücke S02-053, S02-140	kurz- bis mit- telfristig
02-132	Verbindung Kloten – Bassersdorf	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-054, S02-055, S02-056	kurz- bis mit- telfristig
02-133	Verbindung Kloten – Bassersdorf	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-057, S02-058, S02-059, S02- 060 Gute Anbindung/Anschlüsse an die Wohn- und Gewerbegebiete von Bassersdorf und Kloten sind sicher- zustellen. Revitalisierung Altbach (Kap. 3.11 Nr. 2)	mittelfristig
02-134	Verbindung Kloten – Wallisellen	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-061, S02-063, S02-958, S02- 060	mittelfristig

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

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungs- horizont
02-155	Verbindung Zürich (Stettbach) – Dübendorf (Gfenn) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-099	kurzfristig
02-156	Verbindung Dübendorf – Gockhausen <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-102, S02-103	kurzfristig
02-157	Verbindung Dübendorf – Fällanden	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-104, S02-105	kurzfristig
02-158	Verbindung Dübendorf – Schwerzenbach	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-106, S02-107, S02-108 Umlegung SchweizMobil Route an Glatt – Fil Bleu	mittelfristig
02-159	Verbindung Dübendorf – Wangen	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-110 Umlegung SchweizMobil Route	mittelfristig
02-160	Verbindung Dübendorf – Volketswil	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-126, S02-129	mittelfristig
02-161	Verbindung Wangen – Volketswil (Hegnau)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-111, S02-112	mittel- bis langfristig
02-163	Verbindung Zürich – Dübendorf (Giesen) <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-113 Umlegung SchweizMobil Route auf Glattuferweg – Fil Bleu	mittelfristig
02-173	Verbindung Wallisellen – Dübendorf	Nebenverbindung	Schliessung der Netzlücke S02-101	mittelfristig
02-166	Verbindung Kloten Flughafen	Nebenverbindung	Schliessung der Netzlücke S02-130	mittelfristig
02-167	Verbindung Opfikon – Zürich <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-141, S02-142	mittelfristig
02-169	Verbindung Dübendorf (Bahnhof) – Dübendorf (Wil)	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-109	mittelfristig
02-170	Verbindung Rüm- lang – Seebach <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstelle S02-144	mittelfristig
02-171	Verbindung Wallisellen – Zürich (Auzelg) <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwachstellen S02-145, S02-147	kurz- bis mittelfristig
02-171a	Verbindung Lindberghplatz – Bahnhof Opfikon – Europastrasse – Flughafenstrasse – Kloten,	Hauptverbindung BIKE LINE mit guter Integration ins Stadtgefüge, guter Anbindung an die	Abschnitt Lindberghplatz – Europastrasse – Flughafenstrasse: Velostrasse im Mischsystem. Abschnitt Flughafenstrasse – Flughafen: Führung Veloverkehr auf	Kurz- bis mittelfristig

Datenblatt Strecke		Funktion	Vorhaben (geplante Strecken)	Realisierungs- horizont
	Balsberg, Flughafen (AIRPORT CITY)	kommunalen Wegnetze und kli- magerechte Aus- bildung als grüne Achse	separatem Trasse mit hoher Quali- tät, in Gegenrichtung befahrbar, Ne- beneinanderfahren/Überholen mög- lich (min. 4.80m), deutliche Tren- nung zum Gehweg. Geplante Kunstbauten: neue Über- führung über Autobahn im Bereich Bahnhof Balsberg und neue Brücke über die Glatt in der Verlängerung der Europastrasse und entlang des Werkhof-Areals zur Flughofstrasse.	
06-104	Verbindung Zolliker- berg – Binz <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen / Schliessung der Netzlücke S06-126, S06-127, S02-981	mittelfristig
06-106	Verbindung Zumi- kon – Aesch <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle S02-982	mittelfristig
06-117	Verbindung Forch – Egg <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S06-095, S06-096	mittelfristig
07-130	Verbindung Nieder- glatt – Rümlang <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-952, S02-953	mittelfristig
07-154	Verbindung Ober- glatt – Rümlang	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle S02-961	kurzfristig
09-058	Verbindung Illnau – Gutenswil	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle S02-200	mittelfristig
09-068	Verbindung Effre- tikon – Volketswil <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-201, S02-202	mittelfristig
09-069	Verbindung Effre- tikon – Wangen <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-203, S02-204	mittelfristig
09-070	Verbindung Tagels- wangen – Dietlikon <i>regionsübergreifend</i>	Hauptverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stelle / Schliessung der Netzlücke S02-206, S02-907	mittelfristig
09-074	Verbindung Brütten – Nürensdorf <i>regionsübergreifend</i>	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S02-208, S02-209	mittelfristig
09-075	Verbindung Brütten – Bassersdorf	Nebenverbindung	Sanierung der linearen Schwach- stellen S09-003, S02-210, S02-211, S02- 212	kurz- bis mit- telfristig

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

Nr. Objekt / Strecke		Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont / Koordinationshinweise
1	Dübendorf	bestehende Schweiz-Mobil-Route Nr. 29 – Glatt Route	Umlegung an die Glatt bei Erstellung Fil Bleu, Umklassierung zu regionaler Freizeitverbindung (bestehend)	mittelfristig Koordinationshinweis: bei Umsetzung Konzept Fil Bleu (kantonaler Velonetzplan Verbindungsdatenblatt 02-158)
2	Opfikon, Zentrum	Regionale Freizeitverbindung entlang Glatt Fil Bleu	Umsetzung des Fil Bleu für den Veloverkehr	mittelfristig Koordinationshinweis: bei Umsetzung Konzept Fil Bleu (kantonaler Velonetzplan Verbindungsdatenblatt 02-122)
3	Opfikon / Wallisellen	Regionale Freizeitverbindung entlang Glatt Fil Bleu	Umsetzung des Fil Bleu für den Veloverkehr	mittelfristig Koordinationshinweis: bei Umsetzung Konzept Fil Bleu
4	Wallisellen	Regionale Freizeitverbindung entlang der Glatt mit Glatt- und Autobahnquerung	Regionale Freizeitverbindung für den Veloverkehr, Anbindung an den Fil Bleu	bestehend
5	Flugplatzrundweg (Fil Vert), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen	Regionale Freizeitverbindung um das Flugplatzareal	Umsetzung als Bestandteil des Fil Vert für den Veloverkehr im unmittelbaren Zusammenhang mit und ausgelöst von der Gebietsentwicklung Flugplatzdübendorf im Allgemeinen und dem Innovationspark im Speziellen als Vorhaben von nationaler Bedeutung	geplant KRP: Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen (Kap. 6.1 Nr. 10) regionales Landschaftsförderungsgebiet (Kap. 3.8 Nr. 4a) Realisierung in Abhängigkeit und in Abstimmung mit der Entwicklung des Innovationsparks; Abstimmung der Linienführung mit den umliegenden regionalen Fuss- und Velowegverbindungen

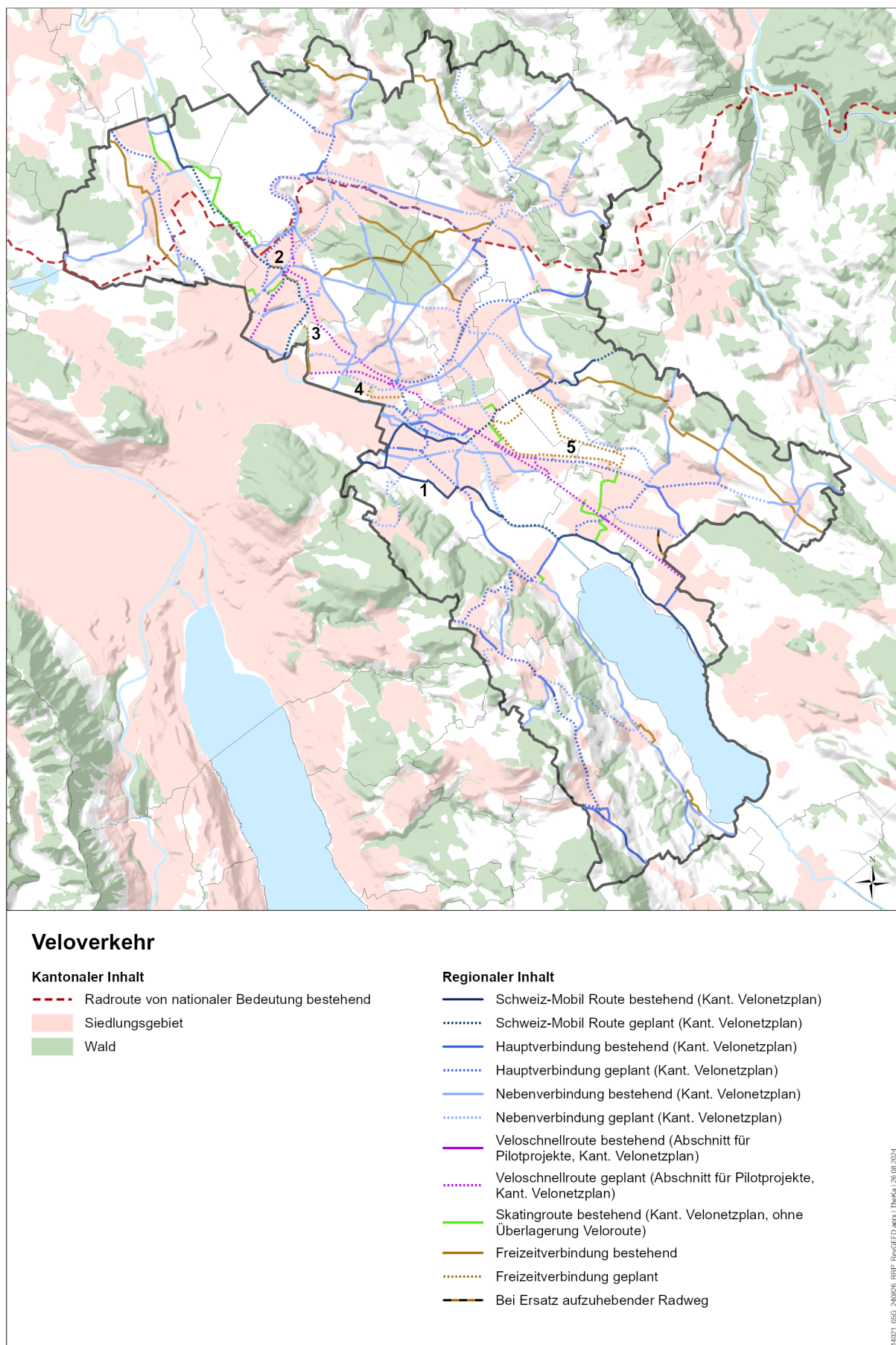


Abb. 4.4b: Übersicht Karteneinträge

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

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

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

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

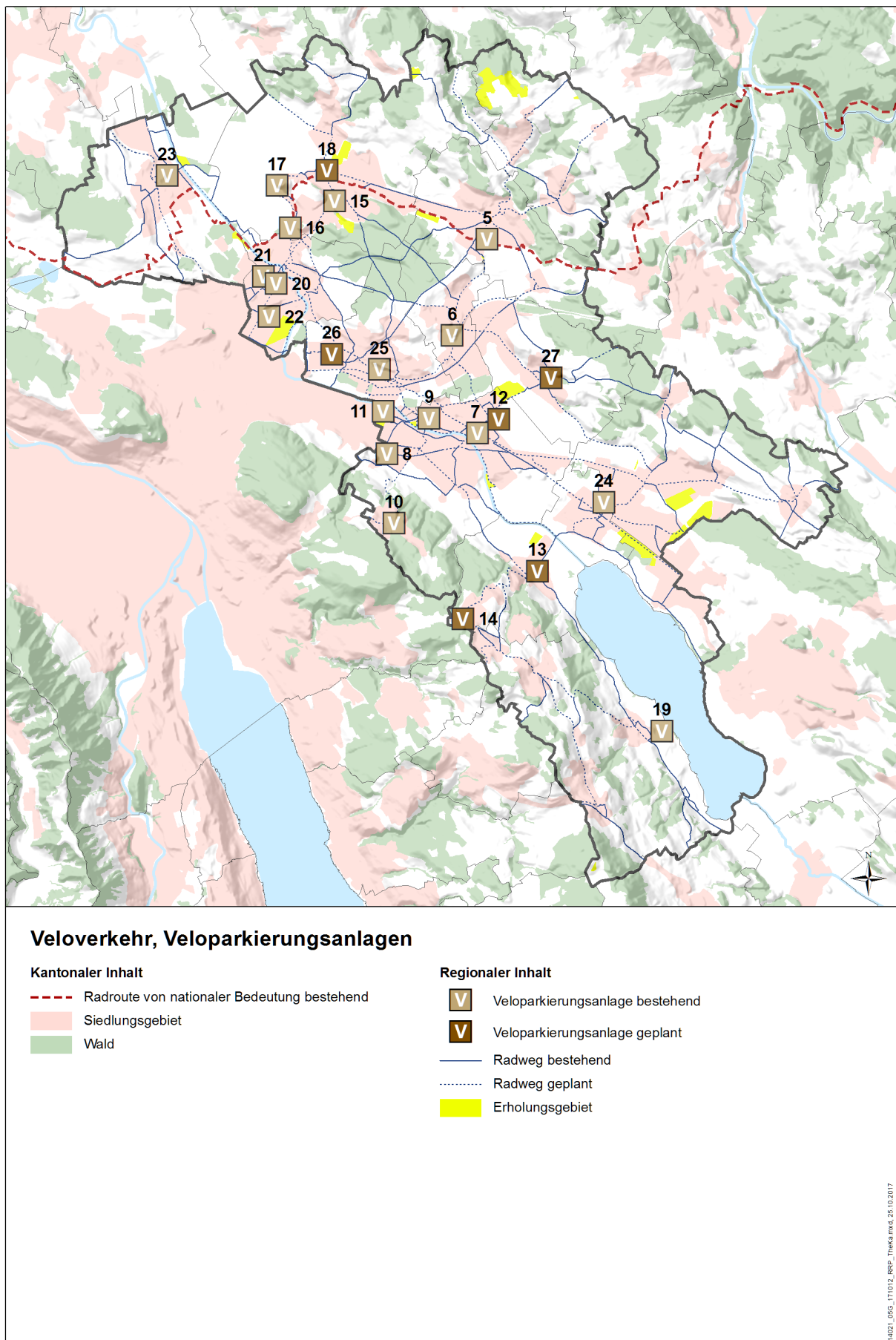


Abb. 4.4c: Übersicht Karteneinträge

b) Fuss- und Wanderwege

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

Nr. Objekt / Anlage		Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont / Koordinationshinweise
29	Anpassungen Fusswegverbindung im Bereich Golfplatz Augwil, Kloten	Wanderwegverbindung als Ersatz im Zusammenhang mit dem Golfplatz Augwil	Umlegung des Wanderwegs mit Ersatz	kurzfristig in Zusammenhang mit Golfplatz
30	Flughafen Rundweg, Ergänzung Abschnitt Fracht bis Glatt in Opfikon, Kloten	Flughafenrundwanderweg	Hindernisfreier Wanderweg und Fil Vert	bestehend
30a	Flughafen Rundweg, Abschnitt Glattbrugg bis Rümlang	Flughafenrundwanderweg	Verlegung Fuss-/Wanderweg im Zusammenhang mit Projekt Aufwertung Glatt (durch UVEK am 18.8.22 genehmigt)	kurz- bis mittelfristig
31	Abschnitt des Greifensee-Rundwegs / Fil Vert, Schwerzenbach	Hindernisfreier Wanderweg	bestehender Wanderweg ohne Hartbelag noch nicht signalisiert, geplante hinderisfreie Querung der Glatt / Anbindung an Fil Bleu	Kurzfristig Koordination Naturschutz
32	Flugplatzrundweg (Fil Vert), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen	Regionale Freizeitverbindung um das Flugplatzareal	Umsetzung des Fil Vert für den Fussverkehr im unmittelbaren Zusammenhang mit und ausgelöst von der Gebietsentwicklung Flugplatzdübendorf im Allgemeinen und dem Innovationspark im Speziellen als Vorhaben von nationaler Bedeutung	geplant KRP: Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen (Kap. 6.1 Nr. 10) regionales Landschaftsförderungsgebiet (Kap. 3.8 Nr. 4a) Realisierung in Abhängigkeit und in Abstimmung mit der Entwicklung des Innovationsparks; Abstimmung der Linienführung mit den umliegenden regionalen Fuss- und Velowegverbindungen
33	Anpassung Fusswegverbindung im Bereich neue Unterführung Schönenhof, Wallisellen	Fuss- und Wanderwegverbindung entlang Furtbach	Verlegung Fuss-/Wanderweg im Zusammenhang mit Aufhebung best. Unterführung Mähenried aufgrund Projekt MehrSpur Zürich - Winterthur	kurz- bis mittelfristig

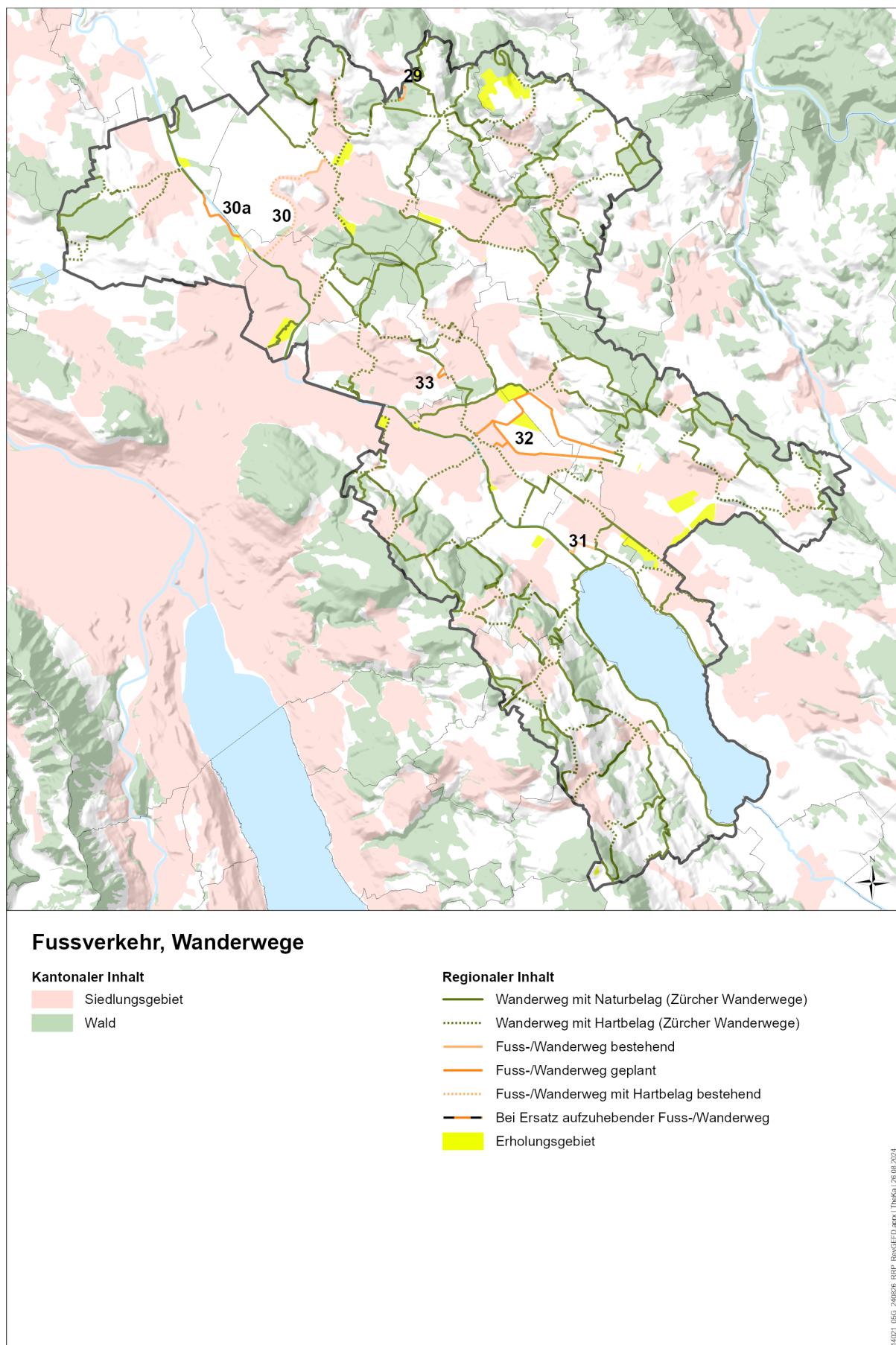


Abb. 4.4d: Übersicht Karteneinträge

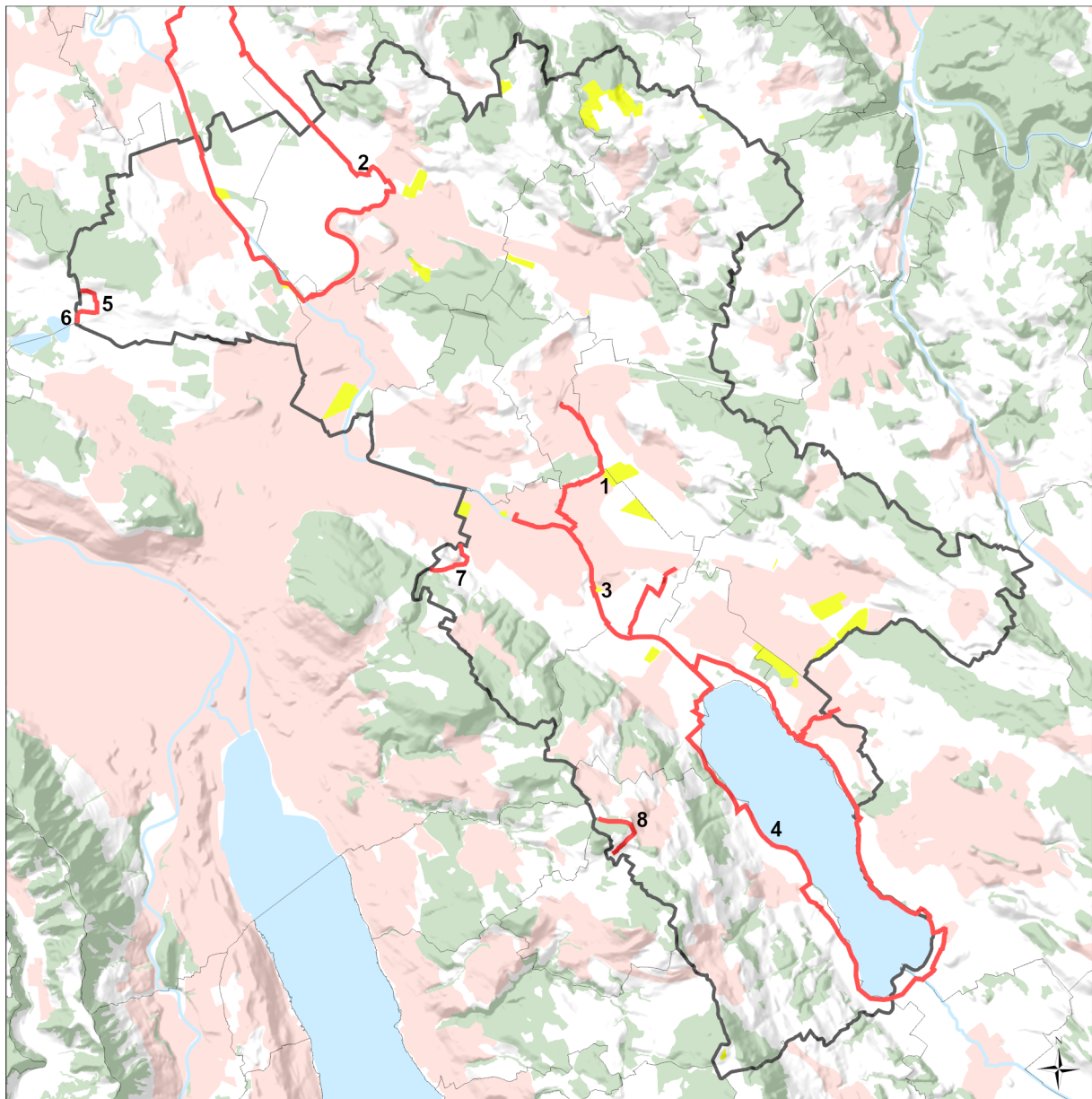
Die Festlegungen dienen der Landsicherung und der Begründung von Wegrechten. Bei den Fuss- und Wanderwegen von regionaler Bedeutung wird kein staatliches Eigentum der betreffenden Strassen und Wege vorausgesetzt.

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

c) Hindernisfreie Wanderwege

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

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



Fussverkehr, hindernisfreie Wanderwege

Kantonaler Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Hindernisfreier Wanderweg
- Erholungsgebiet

14021_05G_240828_RRP_Revidiert_2021 | Theski | 26.08.2024

Abb. 4.4e: Übersicht Karteneinträge

d) *Fil Vert und Fil Bleu*

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

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

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

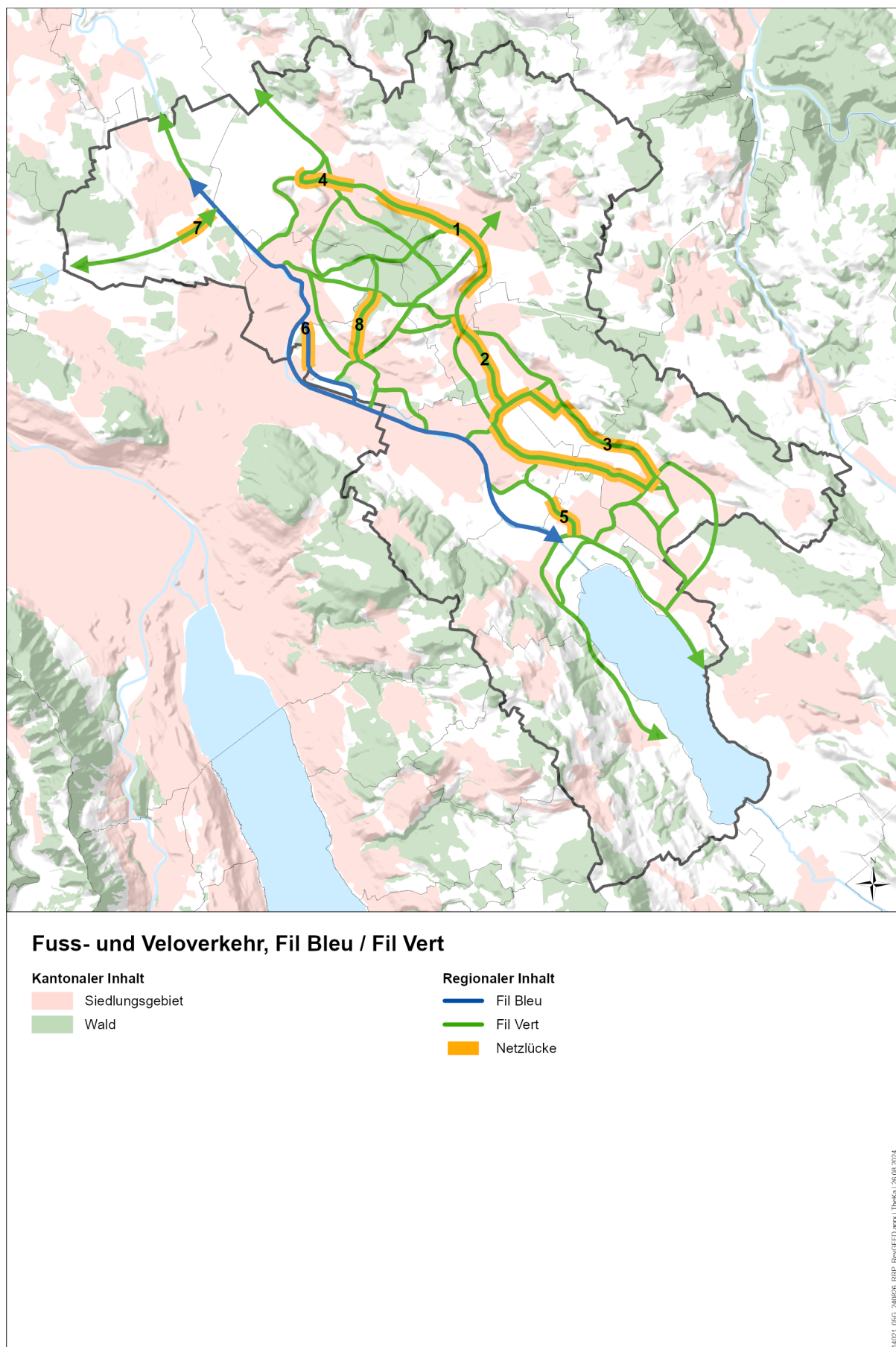


Abb. 4.4f: Übersicht Karteneinträge

4.4.3 Massnahmen

a) Region

Veloverkehr

- Je nach Verkehrsverhältnissen und örtlichen Gegebenheiten sind Massnahmen für den Veloverkehr zu ergänzen. Wo regionale Veloverbindungen über wenig befahrene Strassen führen, sind keine baulichen Massnahmen nötig. Die Massnahmen werden situationspezifisch in Koordination zwischen Kanton, Region und Gemeinden festgelegt. Dafür wird auf die Verbindungsdatenblätter aus dem kantonalen Velonetzplan verwiesen.
- Die Region setzt sich im Rahmen der Begleitgruppe zur Umsetzung des Fil Bleu unter Federführung des Kantons für eine zeitnahe Umsetzung des Glattauerwegs und die Anbindung an die umliegenden Velonetze des Fil Verts ein.

Fuss- und Wanderwege

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

Hindernisfreie Wanderwege

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

Fil Vert / Fil Bleu

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

b) Gemeinden

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

4.5 Reitwege

Auf die Festlegung von Reitwegen im regionalen Richtplan wird weiterhin verzichtet. Die ZPG erachtet die Kanalisierung der Reiter auf bestimmte Wege als wenig zweckmässig. Infolge des sehr dichten Fuss- und Radwegnetzes im Glattal erweist sich die Ausscheidung eines separaten Reitwegnetzes auch als schwer durchführbar. Die von Nachbarregionen festgelegten Reitwegverbindungen sind, sofern sie das Gebiet des Glattales betreffen, festgehalten.

4.5.1 Karteneintrag

In der Richtplankarte sind die Abschnitte des Reitweges Pfannenstil – Schwamendingen – Seebach – Chatzensee eingezeichnet, welche über das Gebiet des Glattales führen.

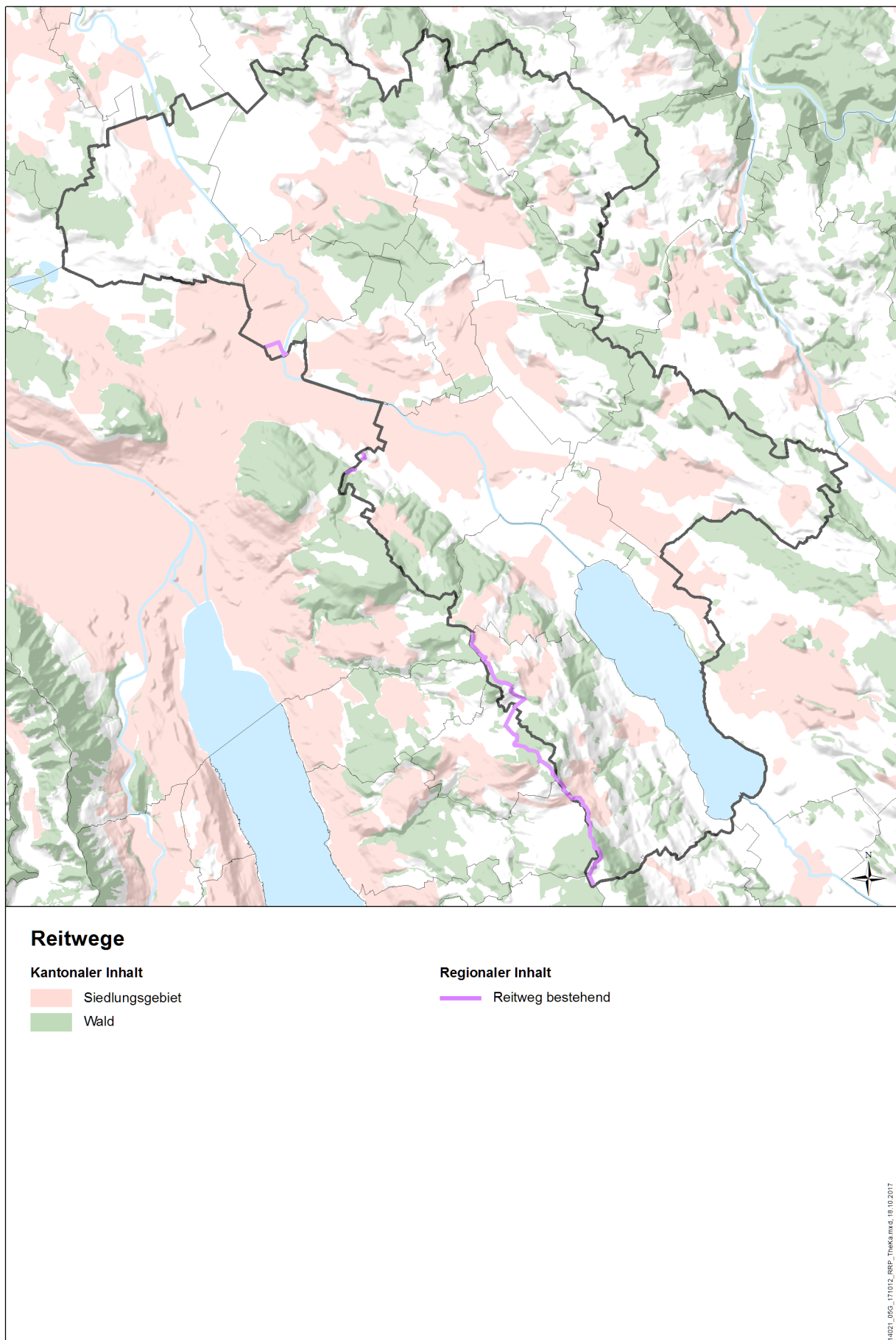


Abb. 4.5: Übersicht Karteneinträge

4.6 Parkierung

4.6.1 Ziele

a) Parkierungsanlagen und Park+Ride Anlagen bei Bahnhöfen

P+R ist im Glattal aufgrund der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr nicht zu fördern. Alle festgelegten Parkierungsanlagen dienen sowohl der Versorgung der Nutzungen in Bahnhofsgeländen und Ortszentren als auch dem Park+Ride. Eine Erweiterung der bestehenden Anlagen wird nicht angestrebt. Die Bedarfsermittlung und die Zuordnung der jeweiligen Nutzung der Parkfelder erfolgt durch die Gemeinde, unter Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben und der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Auf den nicht für P+R ausgewiesenen Parkfeldern ist Langzeitparkierung mit geeigneten Massnahmen zu vermeiden.

b) Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr

Im bisherigen regionalen Verkehrsplan wurden Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr zur Erschliessung viel begangener Erholungs- und Wandergebiete an Standorten bezeichnet, an denen insbesondere Probleme mit wildem Parkieren bestanden. Mit der Realisierung solcher Parkierungsanlagen wird die Benützung des Autos in der Freizeit gefördert, was angesichts der Umweltproblematik nicht mehr sinnvoll erscheint und den aktuellen verkehrspolitischen Zielsetzungen widerspricht.

Neben den bereits festgelegten sollen grundsätzlich keine weiteren regionalen Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr geschaffen werden. Gebiete mit hoher Eignung für Freizeitaktivitäten und Erholung sollen primär mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden. Sind regionale Parkierungsanlagen aufgrund der grossen Attraktivität der Nutzungen und einer fehlenden Erschliessung durch den ÖV notwendig, sind diese Parkierungsanlagen zu bewirtschaften.

c) Off-Airport-Parking

Ausserhalb des SIL-Perimeters ist kein Off-Airport-Parking (Parkierung für Dritte gegen Entgelt) zulässig ohne regionalen Richtplaneintrag.

4.6.2 Karteneinträge

Folgende bestehende Parkierungsanlagen und Park+Ride-Anlagen bei Bahnhöfen sind von regionaler Bedeutung:

Nr.	Objekt	Funktion	Vorhaben / Ziel	Realisierungshorizont
1	Bassersdorf	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
2	Dietlikon	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend Koordination Areal Faisswiesen
3	Dübendorf	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
4	Stettbach	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
5	Kloten Bahnhof Süd	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend, Koordination Vorhaben Konzentration Parkplätze Bahnhof Süd
6	Opfikon	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend

Nr.	Objekt	Funktion	Vorhaben / Ziel	Realisierungshorizont
7	Glattbrugg	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
8	Rümlang	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Langzeitparkierung nur bei P+R	bestehend
9	Schwerzenbach	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Priorisierung P+R	bestehend
10	Wallisellen	Parkierungsanlage für Zentrumsnutzungen und P+R	Priorisierung P+R	bestehend

Folgende Parkierungsanlagen für den Freizeitverkehr sind von regionaler Bedeutung:

Nr.	Standort	Angaben zur Realisierung
11	Jugendherberge, Fällanden	bestehend, rund 70 Parkplätze
12	ARA Fällanden	bestehend, rund 30 Parkplätze, Erweiterung / Anpassung im Zusammenhang mit Sportanlage Bachwis
13	Ländliholzli, Greifensee	bestehend, rund 80 Parkplätze
14	Eigental, Kloten	bestehend, rund 30 Parkplätze
15	Schiffstation, Maur	bestehend, rund 120 Parkplätze
16	Strandbad Egg, Maur	bestehend, rund 150 Parkplätze
17	Seeacher in Chatzenrüti, Rümlang	bestehend, rund 20 Parkplätze im kantonalen Landschaftsschutzgebiet

Folgende Parkierungsanlagen für Off-Airport-Parking ausserhalb des SIL-Perimeters sind im Glattal zulässig:

Standort	Anzahl Parkplätze	Koordinationshinweise
- keine Einträge		

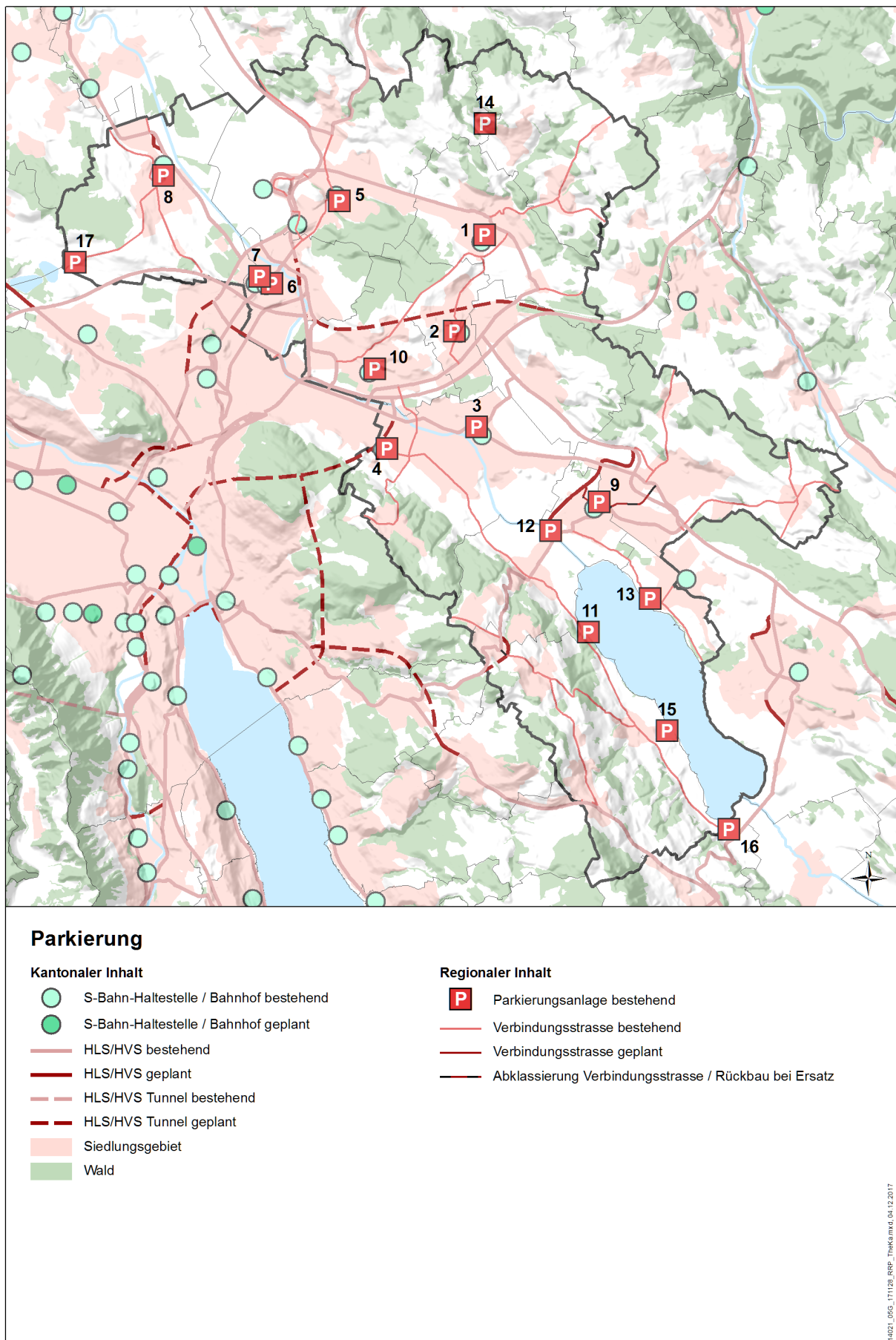


Abb. 4.6: Übersicht Karteneinträge

4.6.3 Massnahmen Parkierung

a) Region

- Die Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen und Park+Ride – Anlagen bei Bahnhöfen muss neben dem Pendlerverkehr auch vermehrt auf eine zweckmässige Bewirtschaftung für den Einkaufs- und Freizeitverkehr eingehen, wodurch eine grössere Auslastung der S-Bahn auch ausserhalb der Spitzenstunden erreicht und allgemein ein grösseres Umsteigepotenzial erzeugt werden kann.
- Die ZPG setzt sich dafür ein, dass die Gemeinden ihre Parkplatzreglemente in Abhängigkeit der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr überprüfen und harmonisieren und unterstützt sie bei Bedarf. Für die Gemeinden in den dynamischsten Gebieten (Dübendorf, Kloten, Opfikon, Wallisellen) erarbeitet die ZPG in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein koordiniertes Parkplatzreglement, um den motorisierten Verkehr und die Abstimmung zwischen Parkierungsanlagen und Verkehrsaufkommen zu koordinieren.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden überprüfen die Bau- und Zonenordnung, den Erschliessungsplan, die Sondernutzungspläne sowie die Parkierungsverordnung und passen sie bei Bedarf den Zielsetzungen, den regionalen Richtplänen und den Erkenntnissen aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten an.
- Im Baubewilligungsverfahren für Anlagen des ruhenden Verkehrs ist auf einen haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden zu achten.

4.7 Güterverkehr

4.7.1 Ziele

a) Anlagen für den Güterumschlag

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

b) Anschlussgleise (Stammgleise)

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

4.7.2 Karteneinträge

Anlagen für den Güterumschlag von regionaler Bedeutung sind:

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

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

Nr.	Standort	Angaben zur Realisierung
3	Hügler, Dübendorf	bestehend
4	EMPA, Dübendorf	bestehend
5	Industriegebiet Kloten-Ost: Bahnhof Kloten entlang Bahnlinie bis auf Höhe Altbachbrücke, Kloten Prüfung einer Verlängerung bis in das Gebiet Dorfneft, Kloten	bestehend (Koordination Glattalbahnverlängerung) Option: Verlängerung der Linie bis in das Gebiet Dorfneft in Koordination mit Energieplanung Kloten.
6	Industriegebiet Riedmatt, Rümlang	bestehend
7	Industriegebiet Zimikon nördlich Guntenbach, Volketswil	bestehend
8	Industriegebiet Zimikon südlich Guntenbach, Volketswil	bestehend
9	Jowa Industriegebiet Zimikon, Volketswil	bestehend

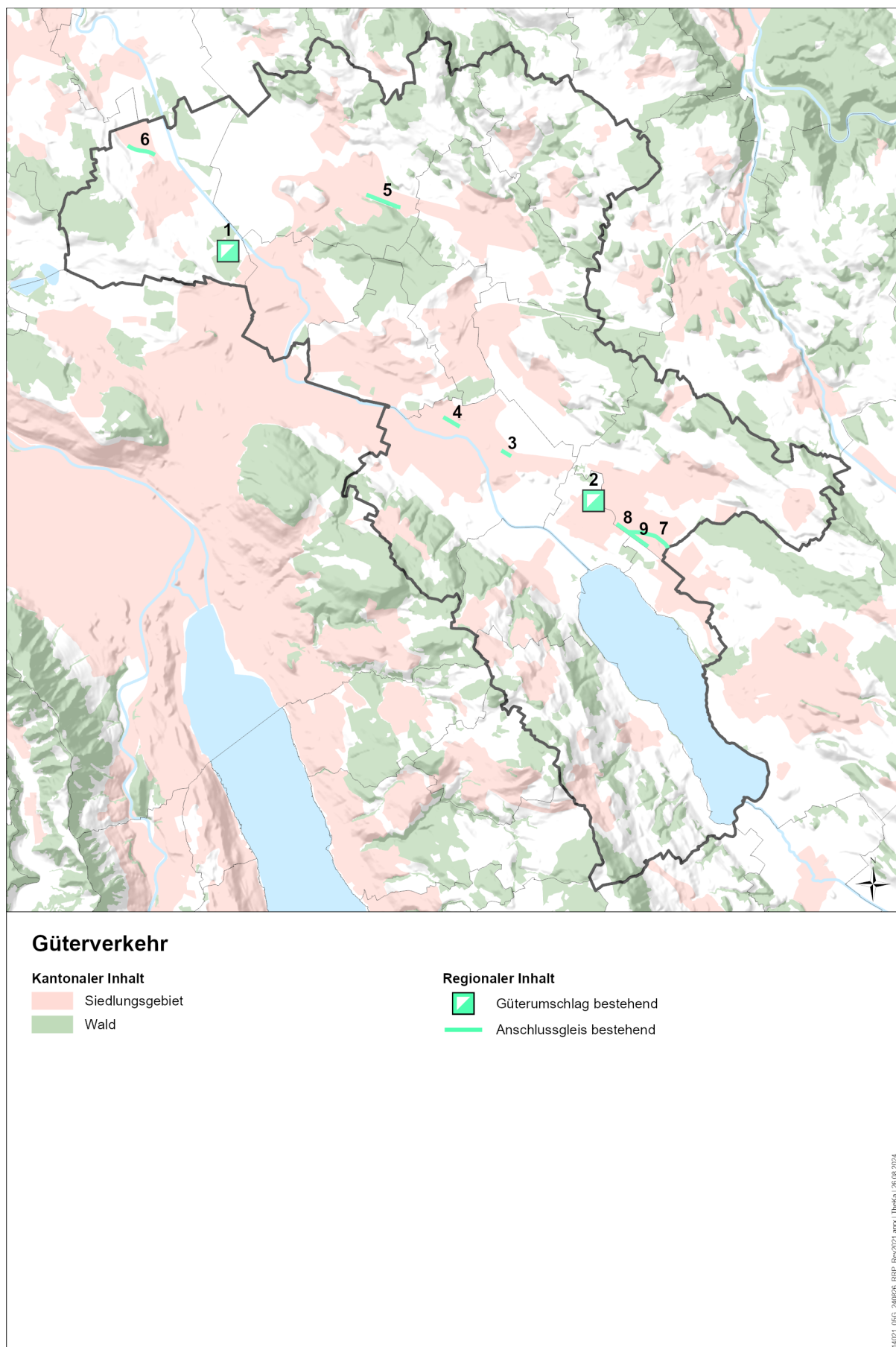


Abb. 4.7: Übersicht Karteneinträge

4.7.3 Massnahmen

a) Region

- -.-

b) Gemeinde

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

4.8 Schifffahrt

4.8.1 Ziele

Schiffahrtslinien sind regelmässig (d.h. fahrplanmässig) befahrene Routen, die wichtige Landeplätze miteinander verbinden.

Die Schifffahrt auf dem Greifensee dient hauptsächlich dem Tourismus.

4.8.2 Karteneinträge

Die Standorte der Hafenanlagen, die Situierung der Bootsliegeplätze sowie Kursschiffahrtslinien von regionaler Bedeutung werden mit dem regionalen Richtplan festgesetzt. Grundlagen zur Festlegung der Standorte sind in der Greifensee-Schutzverordnung festgelegt.

Hafenanlagen und Bootsliegeplätze mit mehr als 30 Plätzen werden im regionalen Richtplan festgelegt.

Nr.	Standort	Angaben zur Realisierung
1	Hafenanlage, Fällanden	bestehende Hafenanlage
2	Hafenanlage, Greifensee	bestehende Hafenanlage mit Landliegeplatz
3	Hafenanlage, Maur / Mönchaltorf (Teil Maur)	bestehend

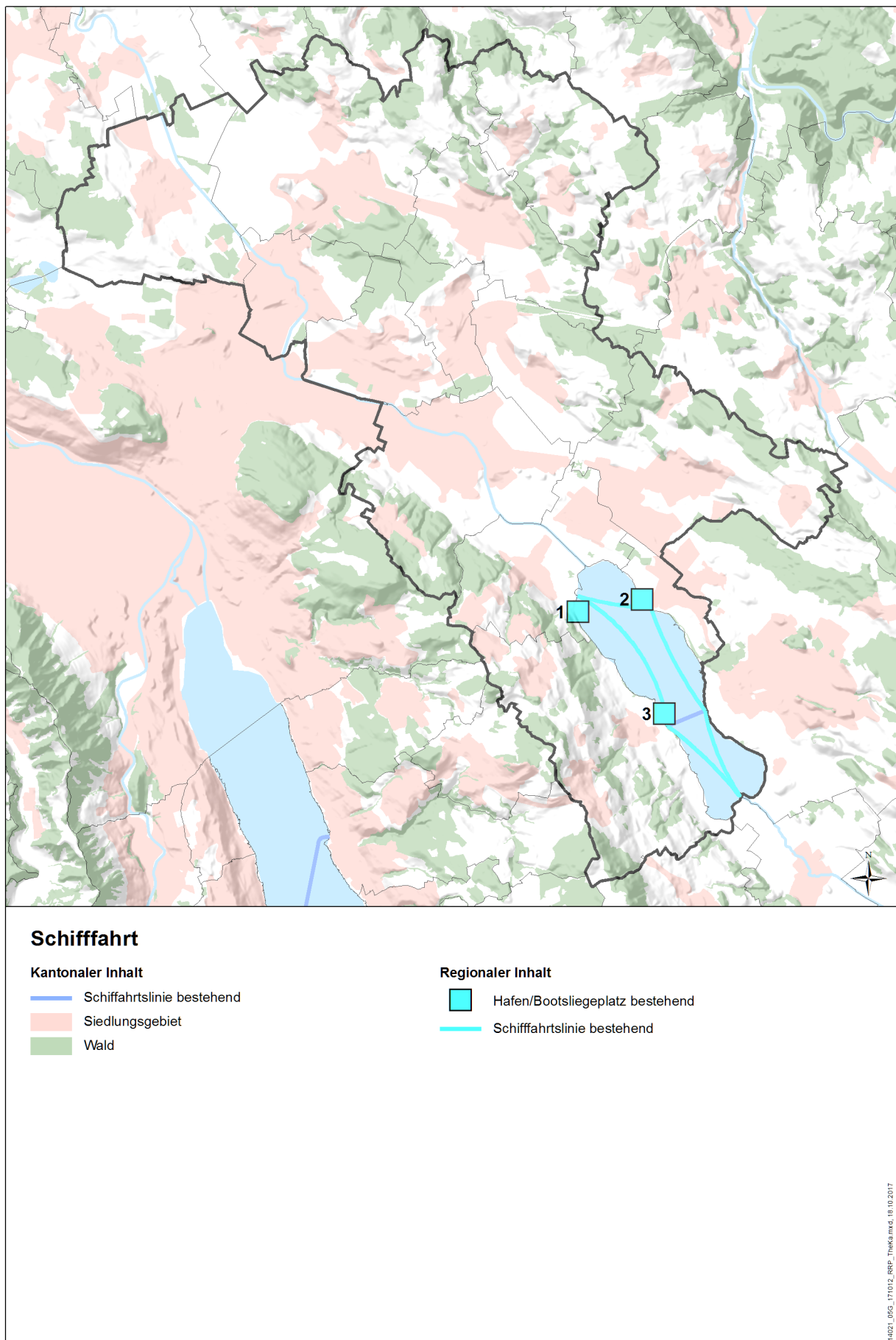


Abb. 4.8: Übersicht Karteneinträge

5 Versorgung, Entsorgung

5.1 Einleitung

Der Versorgungsplan gibt Aufschluss über bestehende und vorgesehene Bauten, Anlagen und Flächen, die zur Versorgung der Siedlungsgebiete mit Wasser, Energie und öffentlicher Kommunikation sowie für die Entsorgung des anfallenden Abwassers und der Abfälle nötig sind. Er legt einerseits Versorgungsleitungen mit den zugehörigen Trassees und Systemen fest und enthält behördenverbindliche Richtlinien und Grundsätze, die im Zusammenhang mit Ver- und Entsorgungsaufgaben zu beachten sind.

Die Festlegungen im regionalen Versorgungsplan haben Wirkung auf die Landsicherung, nicht aber auf die Trägerschaft und die Finanzierung. Der Versorgungsplan ist im Weiteren die planerische Grundlage für die Sicherstellung von Leitungstrassees mit Baulinien oder für die Erstellung von Sondernutzungsplänen und Werkplänen.

Die Konzepte für eine umweltgerechte Ver- und Entsorgung sind in starkem Wandel begriffen. In jedem Fall sind die Sachplanungen des Bundes und des Kantons zu berücksichtigen. Die Festlegungen sind deshalb nicht abschliessend; der Plan wird nach Massgabe der Entwicklung von Zeit zu Zeit zu überarbeiten sein.

5.2 Wasserversorgung

5.2.1 Ziele

a) Ausreichende, sichere Trinkwasserversorgung

Trinkwasser als wichtigstes Lebensmittel steht in der Region Glattal jederzeit in hoher Qualität und genügender Menge zur Verfügung. Die Versorgungssicherheit ist durch genügend Redundanz und Reserven in der Gewinnung, Aufbereitung, Verteilung und Speicherung langfristig sichergestellt.

b) Trinkwasserversorgung in Notlagen

Die Trinkwasserversorgung ist auch in Notlagen gewährleistet.

c) Schutz des Grund- und Oberflächenwassers

Der Gewässerschutz hat in der Region Glattal hohe Priorität.

d) Einschränkung Wasserverlust

Der Wasserverlust der Wasserversorgungen liegt unter 15 %.

e) Unterhalt und Werterhaltung

Der Unterhalt bzw. die Werterhaltung der Wasserversorgungsanlagen sind durch die Qualitätssicherungs-Programme der Wasserversorgungen gewährleistet und finanziell sichergestellt.

Die Erneuerungen der Infrastrukturen zur Wasserversorgung erfolgen in systematischer Weise und entsprechen den aktuellen Generellen Wasserversorgungsprojekten (GWP), die alle 10 bis 12 Jahre überarbeitet werden. Die Gemeinden verfügen über Leitungsinformationssysteme, die das Alter des Leitungsnetzes ausweisen und so zur Werterhaltung beitragen.

f) Öffentliche Brunnen

Öffentlich zugängliche Brunnen bereichern den öffentlichen Raum in Ortszentren der Region Glattal.

5.2.2 Karteneinträge

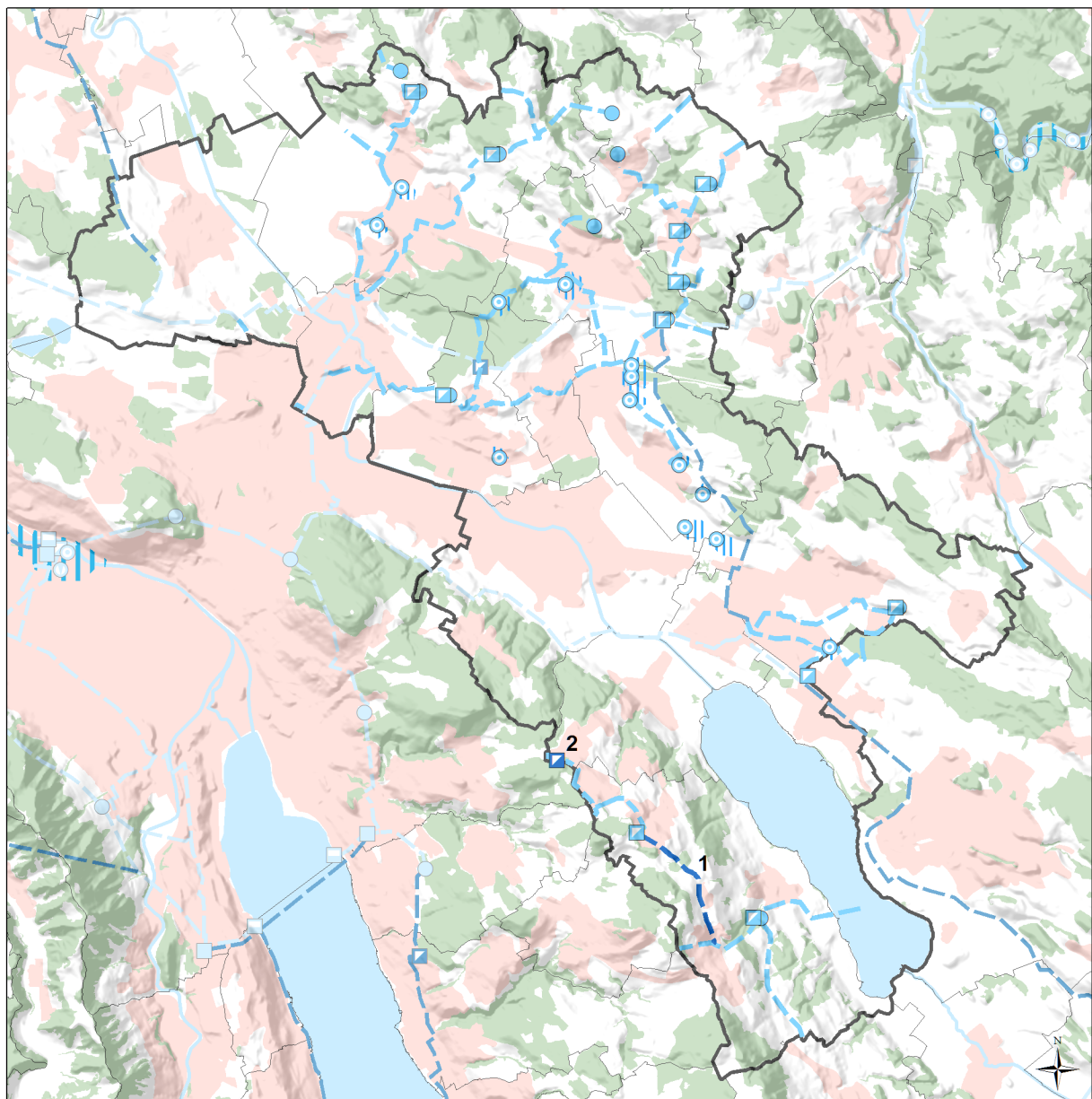
In der kantonalen Richtplankarte sind Grundwasserschutzgebiete sowie die wichtigsten bestehenden und geplanten technischen Anlagen und Verbundleitungen dargestellt. Die Karteneinträge dienen sowohl der langfristigen Flächensicherung als auch der Abstimmung der einzelnen Vorhaben untereinander.

Im regionalen Richtplan sind ergänzend Anlagen für die Wasserefassung, -aufbereitung, -speicherung sowie den -transport festgelegt. Allfällige Konflikte mit Anliegen der Landwirtschaft sowie des Landschafts- und Naturschutzes werden im Rahmen der Projektierung bereinigt.

Die Wasserversorgungsanlagen von regionaler Bedeutung sind weitgehend realisiert. Auf eine Auflistung der bestehenden Anlagen wird verzichtet, sie sind lediglich im Plan dargestellt.

Geplante Wasserversorgungsanlagen von regionaler Bedeutung sind:

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Objekt / Vorhaben	Realisierungsstand / Bedingungen	Koordinationshinweise
1	Ebmatingen-Reservoir Forch	Leitung Stufenpumpwerk verstärken	geplant / teilweise realisiert	
2	Pfaffhausen	Stufenpumpwerk	geplant	



Wasserversorgung

Kantonaler Inhalt

- Grundwasserfassung bestehend
- See- oder Flusswasserfassung bestehend
- Aufbereitungsanlage bestehend
- Grundwasseranreicherung bestehend
- Reservoir bestehend
- Stufenpumpwerk bestehend
- Stufenpumpwerk geplant
- Wassertransportleitung bestehend
- Wassertransportleitung geplant
- Grundwasserschutzgebiet bestehend
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- Grundwasserfassung bestehend
- Reservoir bestehend
- Stufenpumpwerk bestehend
- Stufenpumpwerk geplant
- Wassertransportleitung bestehend
- Wassertransportleitung geplant
- Grundwasserschutzgebiet bestehend

14021_05A_240828_RRP_Text_gesamt_inkl_Teilrev-GEFD_und_Teilrev-2021.docx

Abb. 5.2: Übersicht Karteneinträge

5.2.3 Massnahmen

a) Region

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

b) Gemeinde

- Die Gemeinden stellen die Wasserversorgung auf ihrem Gebiet sicher. Sie erarbeiten ein Generelles Wasserversorgungsprojekt (GWP) und halten dieses aktuell. Auch erarbeiten sie ein Konzept für die Trinkwasserversorgung in Notlagen. Zum Schutz der Trinkwasserfassungen scheiden sie die entsprechenden Grundwasserschutzzonen aus.
- Um die Wasserverluste im Leitungsnetz unter 15 % zu halten, sind entsprechende Vorkehrungen in der Qualitätssicherung vorzunehmen.
- Bei der Umgestaltung und Erneuerung von öffentlichen Räumen in Ortszentren ist die Erstellung von Brunnen zu prüfen.

5.3 Materialgewinnung

5.3.1 Ziele

a) Recycling von Baustoffen

Durch Verwendung von Sekundärbaustoffen aus Rückbauten wird ein sparsamer Verbrauch von Rohstoffen gewährleistet (urban mining). Die Aufbereitung erfolgt im Idealfall vor Ort und die Wiederverwendung in der näheren Umgebung.

b) Nutzung lokaler Kiesvorräte bei Bauprojekten

Bei grossen Bauvorhaben werde lokale Vorkommen mineralischer Rohstoffe (Kies, Sand etc.) soweit zulässig und verhältnismässig vor Ort aufbereitet und wieder verwendet.

5.3.2 Karteneinträge

Im regionalen Richtplan werden Materialgewinnungsgebiete mit einer Fläche von maximal 5 Hektaren oder einem Abbauvolumen von maximal 1 Mio. m³ bezeichnet.

Die Festlegungen im Richtplan dienen der Standortsicherung und als Grundlage für die Festsetzung von überkommunalen Gestaltungsplänen nach § 44a PBG.

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Materialgewinnung (in ha)	Bedingungen	Koordinationshinweise
1	Volketswil, Brunnacher	6,3		regionales Landschaftsförderungsgebiet (Kap. 3.7 Nr. 8)

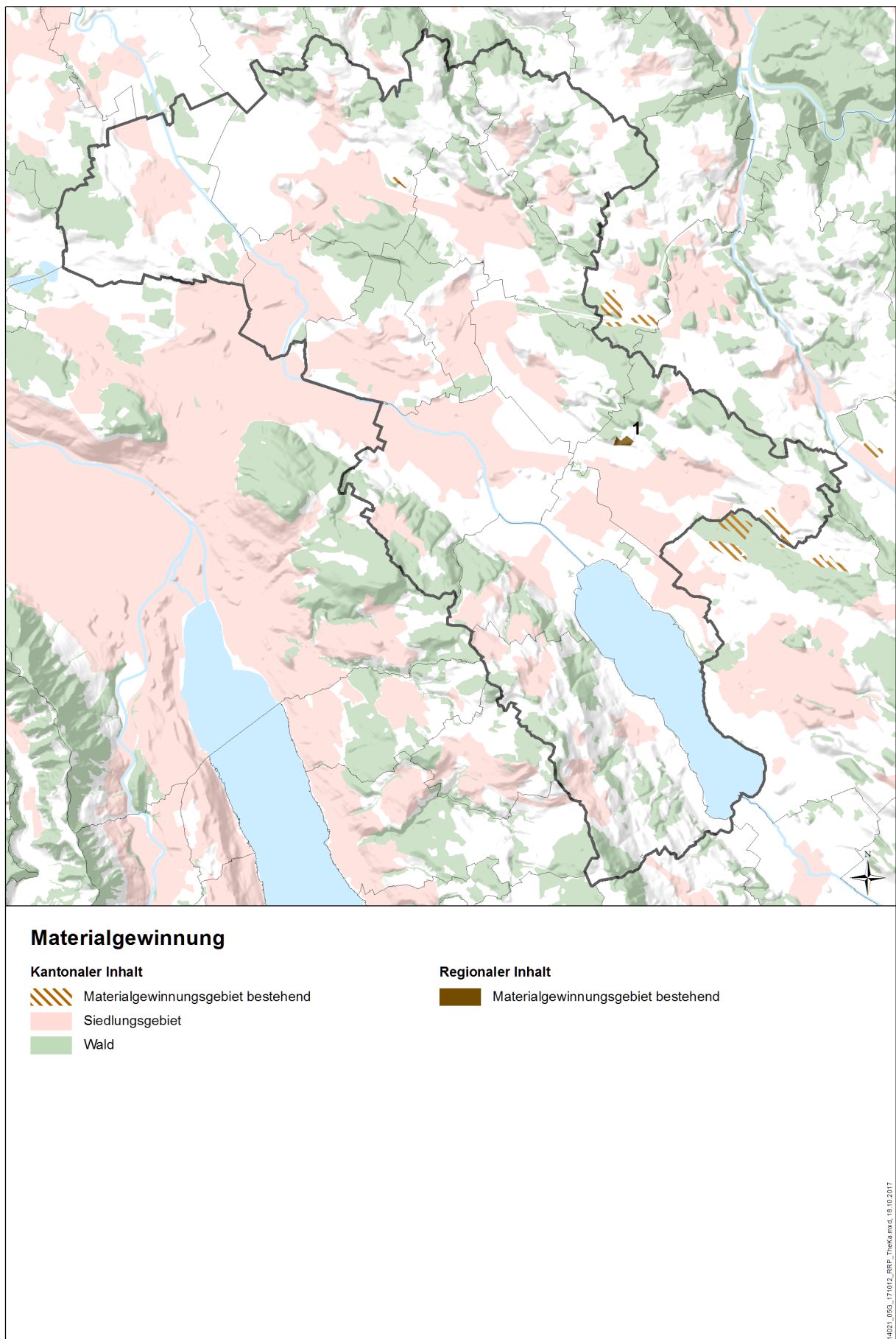


Abb. 5.3: Übersicht Karteneinträge

5.3.3 Massnahmen

- Materialgewinnungsgebiete sind unter Verwendung des im Kanton anfallenden Aushub- und Abraummaterials natur- und landschaftsverträglich zu rekultivieren.
- Unverschmutztes Aushub- und Abraummaterial ist für Rekultivierungen zu verwerten.
- Wo immer möglich, sollen Sekundärbaustoffe anstelle von Primärbaustoffen eingesetzt werden. Die Gemeinden haben hierfür bei Bauvorhaben mit grossen Mengen an Aushub- und Baurestmassen ein erhebliches Handlungspotenzial.

5.4 Energie

5.4.1 Ziele

Das Glattal weist eine hohe Energieeffizienz auf. Grosse Abwärmequellen und erneuerbare Energien werden genutzt. Bei neuen Anlagen und Produktionsformen werden die Auswirkungen auf das Siedlungs- und Landschaftsbild mit betrachtet. Der Energiebedarf für Mobilität wird mit einer lokalen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, siedlungsnahen Erholungsangeboten und einem attraktiven öffentlichen Verkehr minimiert.

Eine wichtige Rolle in der Energieplanung spielen die Gemeinden und Zweckverbände. Sie fördern im Rahmen ihrer Möglichkeiten eine rationelle Energienutzung und schöpfen das Potenzial alternativer Energiequellen sinnvoll aus. 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.

a) Elektrizität

Der regionale Richtplan sieht bezüglich Elektrizität keine Inhalte vor. Hoch- und Höchstspannungsleitungen werden durch den kantonalen Richtplan geregelt, Mittel- und Niederspannungen sind nicht Gegenstand der Richtplanung. Die Planung und Realisierung von Anlagen der Elektrizitätsversorgung stützen sich auf eidgenössische Gesetze (Elektrizitätsgesetz, EleG). Die Versorgung ist zu sichern. Insofern sind erforderliche Infrastrukturen auch innerhalb von Landschaftsförderungsgebieten (Kapitel 3.7) zulässig. Die Zielsetzungen der Landschaftsförderungsgebiete sollen soweit als möglich nicht beeinträchtigt werden.

b) Wärmeversorgung

Gemäss kantonalem Richtplan (Kapitel 5.4.1) ist eine zuverlässige, Umwelt und Ressourcen schonende Energieversorgung anzustreben. Versorgungsgebiete sind gemäss nachstehender Priorisierung zu prüfen und auszuscheiden:

- Ortsgebundene hochwertige Abwärme (aus Kehrriichtverbrennungsanlagen und der Industrie)
- Ortsgebundene niedrigwertige Abwärme (vor allem aus Abwasserreinigungsanlagen und Gewässern)
- Leitungsgebundene Energieträger (Gasversorgung, Wärmenetze aus örtlich ungebundenen Wärmequellen wie Holz)

Beim Einsatz leitungsgebundener Energieträger ist die Konkurrenzierung zwischen Gasversorgungen und Fernwärmeverbünden unter Beachtung obiger Prioritäten zu vermeiden.

c) Gasversorgung

Grössere Gebietserweiterungen der Gasversorgung und / oder Verdichtungen der Gas-Anschlüsse sollen in der Regel auf Grund einer kommunalen Energieplanung vorgenommen werden. In einer solchen Energieplanung ist insbesondere abzuklären, welche Gebiete mit Abwärme und anderen erneuerbaren Energiequellen versorgt werden können.

d) Abwärmenutzung

- Abwasserreinigungsanlagen (ARA) weisen ein grosses, teilweise noch ungenutztes Wärmepotenzial auf, welches vor allem zur Versorgung öffentlicher Gebäude und nahegelegener, dichter Quartiere und Überbauungen zu Heizzwecken genutzt werden soll.
- Neben der Abwärme aus ARA ist eine Nutzung der Potenziale an Industrieabwärme anzustreben.

e) Erneuerbare Energien für die Wärmeversorgung

- Für die Energieversorgung soll die erneuerbare, CO₂-neutrale Energiequelle Holz vermehrt genutzt werden. Für die Energienutzung sind die nachwachsenden Mengen an Brennholz und andere minderwertige Holzqualitäten des Waldes sowie das Restholz aus holzverarbeitenden Betrieben zu berücksichtigen.

f) Stehtanklager

- Gemäss kantonalem Richtplan hat die Belieferung von Stehtanklagern über 5'000 m³ unter Wahrung der Verhältnismässigkeit in erster Linie über Anschlussgleise zu erfolgen (vgl. Kantonaler Richtplan Kapitel 4.6.1 c). Zur Erschliessung des kantonalen Stehtanklagers Rümlang besteht ein Anschlussgleis.

5.4.2 Karteneinträge

Der kantonale Richtplan enthält die Hauptnetze für die Energieversorgung (Elektrizität, Fernwärme, Gas) sowie grössere Wasser-, Wind- und Heizkraftwerke). Im regionalen Richtplan werden mögliche Potenziale für die Abwärmenutzung festgelegt. Es besteht kein Bedarf für regionale Karteneinträge für kleinere Kraftwerke und Prioritätsgebiete für rohrlungsgebundene Energieträger.

a) Elektrizität

Auf regionaler Stufe sind keine Karteneinträge vorhanden.

b) Gasversorgung

In den regionalen Richtplänen sind Ergänzungen des Erdgastransportleitungsnetzes der Druckstufe ≤ 5 bar festgelegt.

c) Nutzung von Abwärme

Im kantonalen Richtplan sind Kehrlichtverbrennungs- und Abwasserreinigungsanlagen mit einem Abwärmepotenzial (Summe aus genutzter und ungenutzter Wärme) von mehr als 10'000 MWh / a sowie Heizkraftwerke und Hauptleitungen für die Versorgung mit Fernwärme bezeichnet.

Ergänzend dazu werden Anlagen zur Nutzung von Abwärme oder erneuerbaren Energien mit einem Potenzial von mehr als 5'000 MWh / a im regionalen Richtplan festgelegt.

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Objekt / Vorhaben	Realisierungsstand	Koordinationshinweise
1	ARA Bassersdorf	5'700 MWh ungenutztes Wärmepotenzial in MWh pro Jahr, Quelle AWEL	Ausbau Nahwärmenetz beabsichtigt (Bericht zum Energieplan Dietlikon, 12 / 2009)	
Hinweis / Inhalt des kantonalen Richtplans:			Realisierungsstand	Koordinationshinweise
2	Holzheizkraftwerk Aubugg, Wallisellen	Wärmeproduktion bis zu 340'000 MWh / a	bestehend, Ausbau geplant	
3	ARA Fällanden (Abwärmepotenzial 12'000 MWh / a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Fällanden (2005)	Wärmeverbund geplant	

4	ARA Dübendorf (Abwärmepotenzial 19'000 MWh / a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Dübendorf (2006)	Wärmeverbund in Dübendorf und Wallisellen in Realisierung
5	ARA Opfikon (Abwärmepotenzial 15'000 MWh / a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Opfikon (2004)	Wärmeverbund geplant

d) Erneuerbare Energien für die Wärmeversorgung

In der Region Glattal weisen folgende Gemeinden ein bedeutendes Energieholzpotenzial von mehr als 5'000 MWh pro Jahr auf, dessen Nutzungsmöglichkeiten im Rahmen regionaler oder kommunaler Energieplanungen geprüft werden sollen:

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	theoretisches Potenzial Energieholz in MWh pro Jahr	genutztes Potenzial Energieholz in MWh pro Jahr	Koordinationshinweise
6	Kloten	7'650	6'030	
7	Maur	5'970	3'234	
8	Volketswil	5'145	2'130	

e) Stehtanklager

Im regionalen Richtplan besteht kein Bedarf für Einträge.

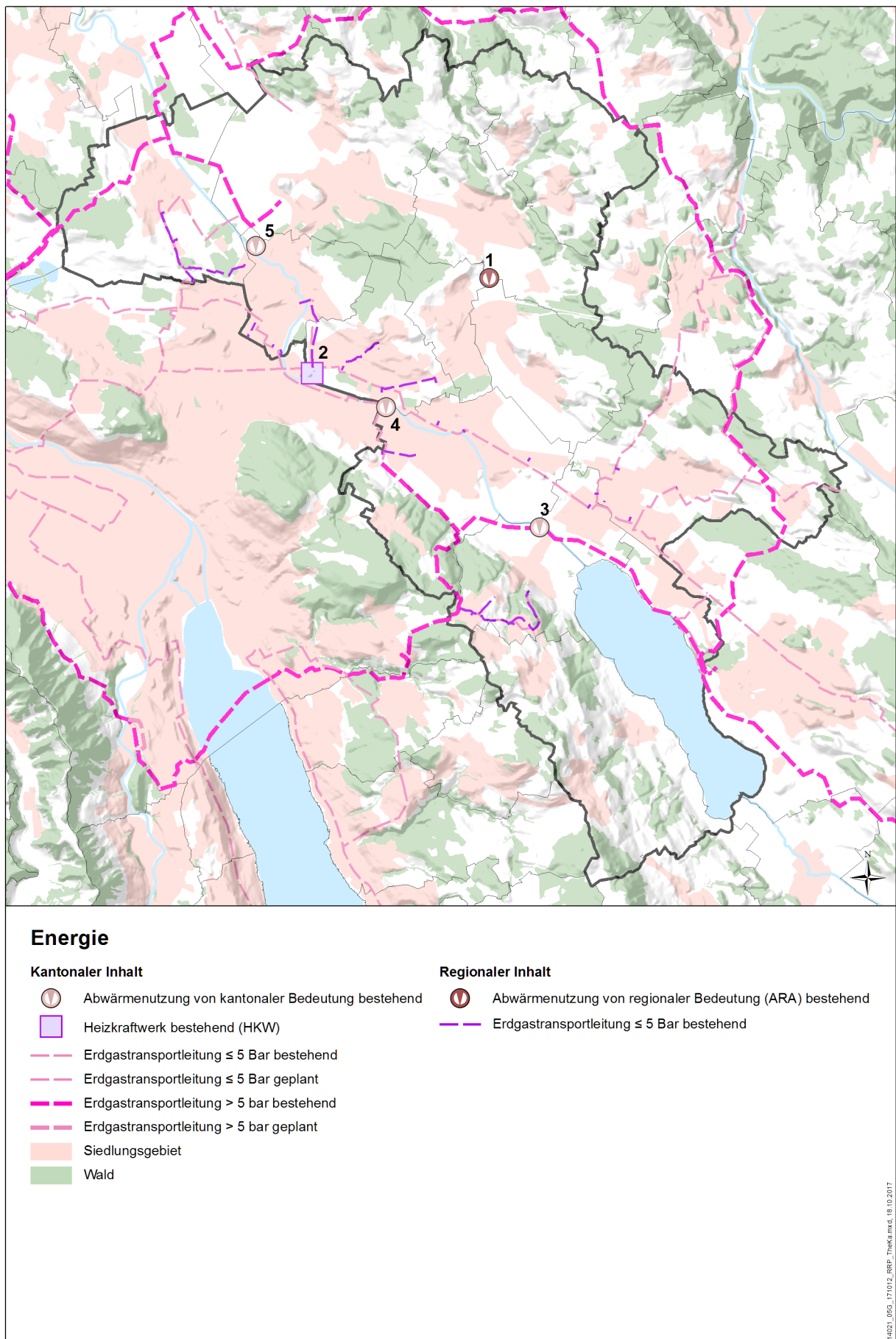


Abb. 5.4: Übersicht Karteneinträge

5.4.3 Massnahmen

a) Region

- Die Region koordiniert Vorhaben und Aktivitäten zum Ausbau und zur Förderung erneuerbarer Energien, wo ein regionaler Abstimmungsbedarf besteht.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden vertiefen im Rahmen von kommunalen oder regionalen Energieplanungen die Festlegungen im kantonalen und regionalen Richtplan. Sie legen Gebiete fest, die durch die in den Richtplänen bezeichneten Abwärmequellen versorgt werden sollen. Bei diesen Gebietsfestlegungen sollen vor allem öffentliche Bauten und Grossüberbauungen mit einer besonders hohen Wärmedichte berücksichtigt werden.
- Die Gemeinden, welche als mögliche Versorgungsgebiete in Frage kommen, haben in Zusammenarbeit mit der Trägerschaft der Anlage im Rahmen von Ausbauten und Sanierungen von Abwasserreinigungsanlagen die Möglichkeiten zur Nutzung der Abwärme zu prüfen, die notwendigen planerischen Festlegungen zu treffen und innert nützlicher Frist konkrete Projekte vorzulegen.
- Die Gemeinden haben den Beitritt zum Trägerverein "Energistadt" ernsthaft zu prüfen.
- Die Gemeinden prüfen die Bildung von Energieregionen entsprechend dem Programm EnergieSchweiz für Gemeinden.

5.5 Kommunikation

5.5.1 Ziele

a) Flächendeckendes Glasfasernetz

Neubaugebiete ab einer Fläche von 0.8 Hektaren oder einem Bauvolumen von > 8'000 m³ sind an das Glasfasernetz angeschlossen, damit dieses allen interessierten Anbietern von hochbreitbandigen Telekommunikationsdienstleistungen wie Voice over IP, hochauflösendes Fernsehen (HD-TV) usw. zur Verfügung steht.

b) Guter Fernseh-, Radio- und Mobilfunkempfang

Im gesamten Siedlungsgebiet besteht guter Fernseh-, Radio- und Mobilfunkempfang.

5.5.2 Karteneinträge

Im kantonalen Richtplan sind wichtigste Anlagen festgelegt. Es besteht kein Bedarf für die regionale Festlegung von Kommunikationssystemen.

5.5.3 Massnahmen

a) Region

- Die Region setzt sich dafür ein, dass der Grundversorgungsauftrag im Bereich der Kommunikation bei Bedarf an neue Technologien und neue Bedürfnisse angepasst wird.

b) Gemeinden

- Um das Glasfasernetz kontinuierlich ausbauen zu können, haben die Gemeinden eine Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern anzustreben. Beim Ausbau des Glasfasernetzes soll auf bereits bestehende Infrastrukturen (Trassees) zurückgegriffen werden.
- Die Funkanlagen für Radio, Fernsehen und Mobilfunk werden unter Berücksichtigung einer guten flächendeckenden Versorgung durch die privaten Betreiber erstellt. Eine Koordination der Standortsuche für grosse Anlagen erfolgt auf Ebene des Kantons.

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

5.6.1 Ziele

Der wichtigsten Ressource Wasser wird Sorge getragen. Die Abwasserentsorgung ist effizient organisiert und auf dem neusten Stand der Technik.

5.6.2 Karteneinträge

Im regionalen Versorgungsplan werden – gestützt auf Generelle Entwässerungspläne (GEP) – die Abwasserreinigungsanlagen sowie die Hauptzuleitungen (überkommunale Kanalisationsleitungen) und Regenbecken, sofern sie Sache mehrerer Gemeinden sind, aufgenommen. Alle aufgeführten Abwasserreinigungsanlagen verfügen über eine mechanisch-biologische Abwasserreinigung mit ganzjähriger Nitrifikation, Denitrifikation und Phosphat-Elimination. Wo vorhanden, wird die Flockungsfiltration besonders erwähnt.

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Objekt / Vorhaben, bei ARA Trockenwetteranfall TWA in l / s	Realisierungsstand	Koordinationshinweise
1	Bassersdorf	ARA Eich: TWA = 129 l / s	bestehend, Ausbau (Flockungsfiltration und Elimination Mikroverunreinigungen) geplant (Realisierung bis 2018)	
2	Bassersdorf	ARA Eich	bestehend	regionales Hochwasserrückhaltebecken (Kap. 3.11 Nr. 5)
3	Dübendorf	ARA Neugut: TWA = 330 l / s Flockungsfiltration Regen- und Havariebecken Z	bestehend	
4	Fällanden	ARA Bachwies: TWA = 275 l / s Flockungsfiltration	bestehend	
5	Greifensee	Abwasserdruckleitung Nänikon – Greifensee – ARA Uster	bestehend	Koordination mit RRP Zürcher Oberland (RZO)
6	Opfikon / Kloten	ARA: TWA = 393 l / s Flockungsfiltration	bestehend, Ausbau geplant	
7	Stadt Opfikon	Regenbecken ehem. ARA Glatt	bestehend	
8	Maur-Dorf	ARA: TWA = 45 l / s Flockungsfiltration	bestehend	
9	Kloten	Anschlusskanal Gerlisberg	bestehend	
10	Rümlang	Regenbecken	geplant	evtl. Pistenerverlängerung Piste 28 Flughafen Kloten
11	Glattal / Winterthur	Entwässerungsanlagen im Zusammenhang mit Autobahnausbau	geplant	kein Karteneintrag

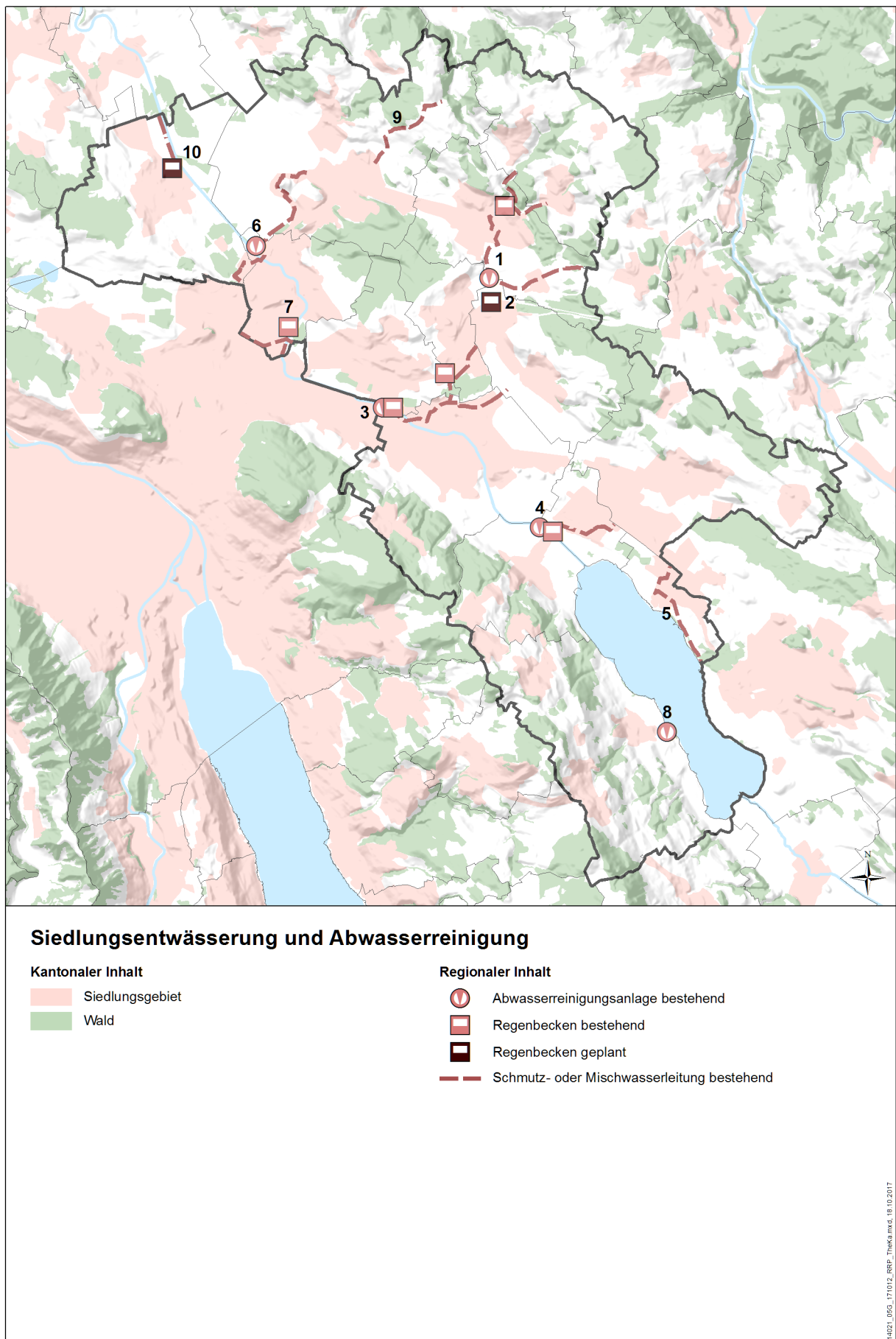


Abb. 5.6: Übersicht Karteneinträge

5.6.3 Massnahmen

a) Region

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

b) Gemeinden

- Die Gemeinden stellen die Siedlungsentwässerung auf ihrem Gebiet und die Abwasserentsorgung sicher. Sie sorgen für einen ordnungsgemässen Unterhalt und eine zeitgerechte Erneuerung der Bauten und Anlagen für die Siedlungsentwässerung. Belastet eine Abwasserreinigungsanlage das Gewässer übermässig, prüfen sie bei umfangreichen Sanierungen vorgängig deren Aufhebung. Sie kontrollieren regelmässig die privaten Kanalisationen und ordnen erforderliche Sanierungen an. Sie sorgen dafür, dass unverschmutztes Meteorwasser in erster Priorität lokal versickern kann und machen bei Neubauten und Gebäudesanierungen entsprechende Auflagen.
- Die Gemeinden erarbeiten und aktualisieren Generelle Entwässerungspläne (GEP) und setzen diese um.

5.7 Abfall

5.7.1 Ziele

a) Leistungsfähige Infrastruktur für die Sammlung und die Verwertung von Abfällen

Durch getrenntes Sammeln und Aufbereiten werden die Abfälle weitgehend der Wiederverwertung zugeführt. Für das Recycling von Wertstoffen aus dem Abfall besteht eine leistungsfähige Infrastruktur.

b) Sammelstellen für Sonderabfall, Sonderabfälle aus Haushalten

Sonderabfälle aus Haushalten sind dem Abgeber zurückzugeben (§§ 6 und 9 Abfallverordnung), den jährlich durch den Kanton (AWEL) organisierten Sammlungen des Sonderabfallmobils in den Gemeinden zu übergeben oder bei der kantonalen Sonderabfall-Sammelstelle in Zürich-Hagenholz abzugeben.

c) Optimale Nutzung von Bioabfällen und von Kehrricht

Die organischen Siedlungsabfälle werden stofflich und energetisch genutzt. Die nicht für die Wiederverwendung oder die stoffliche Nutzung geeigneten Siedlungsabfälle werden im Kehrreichtkraftwerk Hagenholz bei minimalen Emissionen verbrannt und energetisch genutzt.

5.7.2 Karteneinträge

Altlasten und Altlasten-Verdachtsflächen sind im Kataster der belasteten Standorte (KbS) im Detail erfasst, so dass regionale Festlegungen nicht erforderlich sind. Kehrreichtverbrennungsanlagen und Deponien sind Inhalt des kantonalen Richtplans. Gestützt auf den kantonalen Richtplan sind Kompostier- und Vergärungsanlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 t/a bzw. 5'000 MWh/a mit regionalem Richtplaneintrag bei ausgewiesenem Bedarf auch ausserhalb des Siedlungsgebiets zulässig. Entsprechende Anlagen sind mit einem kommunalen Gestaltungsplan grundeigentümerverbindlich zu sichern.

Standorte Kompostier- und Vergärungsanlagen sind:

Nr.	Gebiet / Anlage	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Ebenrüti, Volketswil	bestehende Kompostieranlage Ausbau geplant	rechtskräftiger Gestaltungsplan

Abkürzungen: –.–

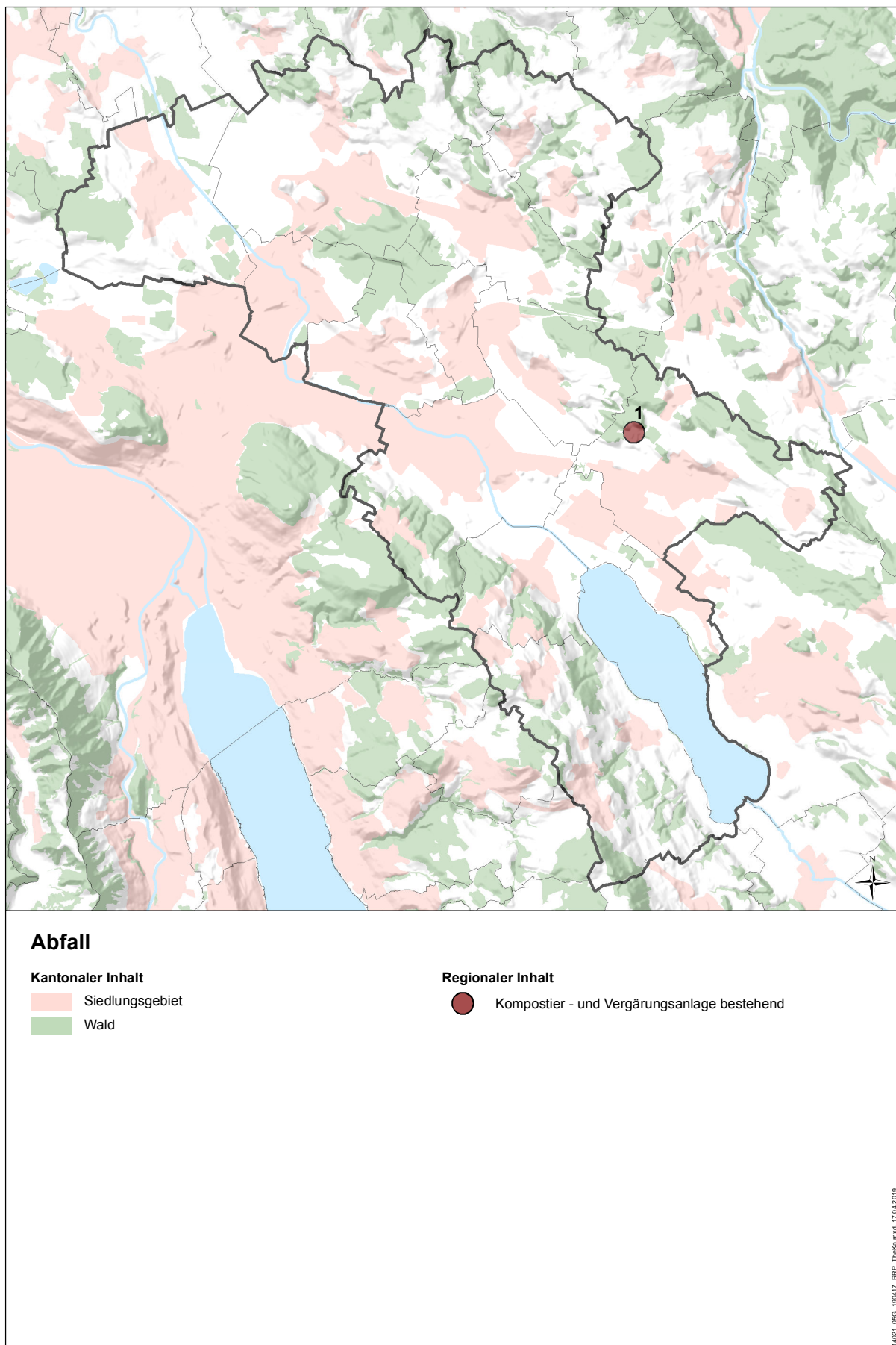


Abb. 5.7: Übersicht Karteneinträge

5.7.3 Massnahmen

a) Region

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

b) Gemeinden

- Die Gemeinden betreiben ein feinmaschiges Netz zur getrennten Sammlung von Abfällen und fördern die Wiederverwertung der Siedlungsabfälle.
- Die Standorte sind mit kommunalen Gestaltungsplänen, welche zumindest Anforderungen bzw. Vorgaben zu Art und Mass der Nutzung, zur Kapazität, zur Erschliessung sowie zur Einpassung in das umgebende Landschaftsbild beinhalten, eigentümerverbindlich zu sichern.

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

6.1 Gesamtstrategie

6.1.1 Ziele

Im regionalen Richtplan sind ergänzend zum kantonalen Richtplan jene Bauten und Anlagen festgelegt, die von übergeordneter Bedeutung sind, erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben oder bei denen ein Abstimmungsbedarf mit weiteren Festlegungen des kantonalen oder regionalen Richtplans besteht. Die Priorisierung der Vorhaben erfolgt über die Angabe des Realisierungshorizontes.

Die Festlegungen von öffentlichen Bauten und Anlagen erfolgt unabhängig von den Eigentumsverhältnissen (vgl. § 60 Abs. 1 PBG). Sie dient der Sicherung der langfristig notwendigen Handlungsspielräume. Sie ist die Voraussetzung für den Landerwerb mittels Werkplan (vgl. § 114 ff. PBG) oder die Festsetzung von Gestaltungsplänen durch den Kanton (vgl. § 84 Abs. 2 PBG).

Standorte von Nutzungen mit schwer evakuierbaren Personen (z.B. Kindergärten, Schulen, Altersheime, Spitäler und Gefängnisse) sowie Nutzungen mit hohen Personenaufkommen (z.B. Sportstadien) sollten möglichst ausserhalb der Konsultationsbereiche von Störfallanlagen liegen. Bei der Festlegung von Standorten innerhalb der Konsultationsbereiche ist frühzeitig die Abteilung Abfallwirtschaft und Betriebe, Sektion Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge des AWEL beizuziehen.

6.1.2 Massnahmen

a) Region

- Bei Bedarf unterstützt die Region Gemeinden und Zweckverbände bei der Koordination und Standortevaluation von Vorhaben, die der Erfüllung öffentlicher Aufgaben von regionaler Bedeutung dienen.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden bezeichnen die für öffentliche Bauten und Anlagen erforderlichen Flächen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung (vgl. § 60 PBG). Dabei stimmen sie die Standortentscheide für öffentliche Bauten und Anlagen mit der kantonalen und der regionalen Richtplanung sowie mit der Planung der Zweckverbände ab.
- Bei Neubauten oder neubauähnlichen Umbauten von Bauvorhaben der Gemeinden oder anderer Träger öffentlicher Aufgaben, die sich im Konsultationsbereich von Störfallanlagen befinden, sollte die Bauherrschaft die Umsetzung von verhältnismässigen Schutzmassnahmen am Bauvorhaben prüfen, sofern das Personenrisiko im Sinne der Störfallverordnung (StFV; SR 814.012) nicht durch Massnahmen an der Störfallanlage auf ein tragbares Mass reduziert werden kann. Dabei gilt der Grundsatz des Verursacherprinzips gemäss Umweltschutzgesetzgebung, wonach die Kosten für allfällige Schutzmassnahmen am Bauvorhaben vollständig durch den Träger der Störfallanlage übernommen werden. In relevanten Fällen ist die Abteilung Abfallwirtschaft und Betriebe, Sektion Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge des AWEL zu konsultieren.

6.2 Bildung und Forschung

6.2.1 Ziele

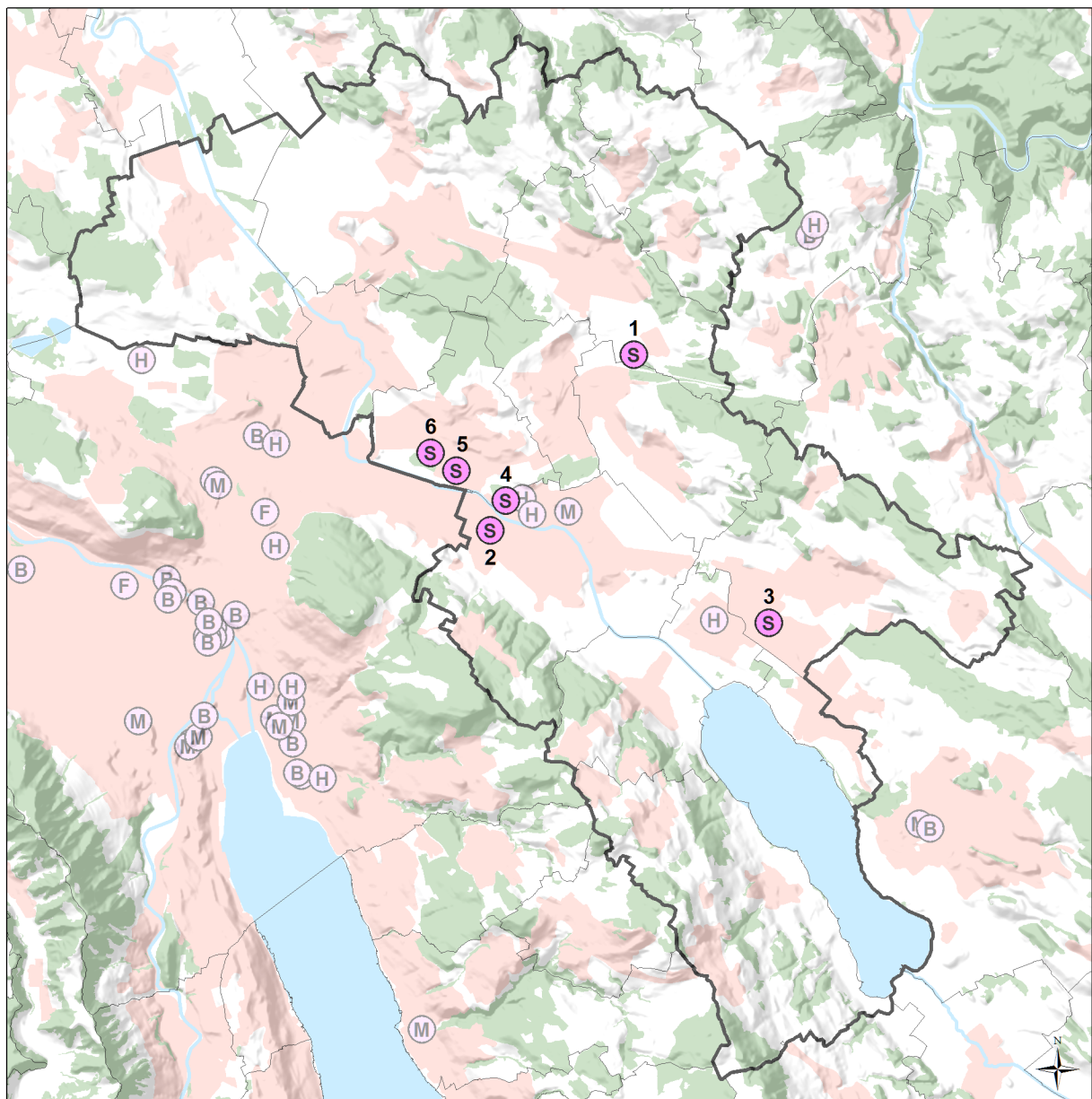
Das Angebot an Bildungseinrichtungen leistet einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Entwicklung. Der Kanton strebt eine dezentrale Konzentration der verschiedenen Angebote an Mittelschulen, Berufs- und Weiterbildungsstätten an, wobei die Nutzung bestehender Infrastrukturen im Zentrum steht. Bei der Standortplanung achtet er auf eine gute verkehrliche Erschliessung, auf die Einbettung in die bestehende Quartierstruktur und auf die Abstimmung mit der örtlichen Freiraumversorgung.

Ein Grossteil der für die Region wichtigen weiterführenden Bildungsinstitutionen befindet sich ausserhalb der Region.

6.2.2 Karteneinträge

Im regionalen Richtplan sind die folgenden Bildungsinstitutionen festgelegt:

Nr.	Objekt, Gemeinde	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Landheim Brüttisellen, Bassersdorf	S; bestehend Ausbau geplant	
2	Internationale Schule Lycée Français, Dübendorf	S; bestehend	Gestaltungsplan
3	Kindercity, Volketswil	S; bestehend	Gebietsrahmenplan
4	Internationale Schule SIS Zürich, Wallisellen	S; bestehend	Gestaltungsplan
5	Internationale Schule ISZN, Wallisellen	S; bestehend	
6	Ausbildungszentrum des Schweizerischen Maler- und Gipsermeisterverbandes (SMGV), Wallisellen	S; bestehend Ausbau geplant	Gestaltungsplan
<i>Abkürzungen</i>			
S: Schule / weitere Bildungsinstitution			



Bildung und Forschung

Kantonaler Inhalt

-  Berufsbildung bestehend/geplant
-  Fachhochschule bestehend/geplant
-  Hochschule bestehend/geplant
-  Mittelschule bestehend/geplant
-  Siedlungsgebiet
-  Wald

Regionaler Inhalt

-  Schule / weitere Bildungsinstitution bestehend

14021_05A_240828_RRP_Text_gesamt_inkl_Teilrev-GEFD_und_Teilrev-2021.docx

Abb. 6.2: Übersicht Karteneinträge

6.2.3 Massnahmen

a) Region

- Bei Bedarf unterstützt die Region die Gemeinden bei der Koordination von überkommunalen Vorhaben.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden sorgen für ein kommunales Angebot an Räumen und Flächen für Begegnung, Kultur und Sport. Dabei setzen sie sich dafür ein, dass das Angebot flexibel genutzt werden kann. Nach Möglichkeit arbeiten sie mit anderen Gemeinden zusammen.
- Die Gemeinden sichern die erforderlichen Flächen für das kommunale Bildungs- und Forschungsangebot.

6.3 Gesundheit

6.3.1 Ziele

Die Spitalversorgung befindet sich grossmehrheitlich ausserhalb der Region, wird aber durch ein Gesundheitszentrum am Flughafen ergänzt. Kommunale Pflegeversorgungen (Alters- und Pflegeheime) gewährleisten in Ergänzung mit weiteren Institutionen wie Spitex und dgl. eine Betreuung und Pflege von Menschen in vorgerücktem Alter. Ein privates Ärztenetzwerk von Allgemein- und Spezialärzten ergänzt das staatliche Angebot an Leistungen in der Gesundheit.

Im Glattal bestehen zudem spezialisierte Einrichtungen (Jugendheime, Behindertenwerkstätten etc.).

6.3.2 Karteneinträge

Im regionalen Plan sind die folgenden Gesundheitseinrichtungen festgelegt:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	KZU Kompetenzzentrum Pflege und Gesundheit, Bassersdorf	V; bestehend Geplante Erweiterung um Standort «Breiti-Zentrum»	
2	Pflegezentrum Rotacher, Dietlikon	V; bestehend	
3	Jugendheim Gfellergut, Dübendorf / Zürich	V; bestehend	
4	Behindertenwerkstätte und -wohnheim Pigna, Graswinkel, Kloten	V; bestehend	
5	Gesundheitszentrum Unispital Zürich, Circle, Kloten	A; geplant	
6	Werkstatt und Wohnheim Rotacker, Wallisellen	V; bestehend	
7	Arbeitsheim Wangen, Wangen-Brüttisellen	V; bestehend	
<i>Abkürzungen</i>			
A: Akutversorgung mit Notfallstation			
V: Pflegeversorgung			

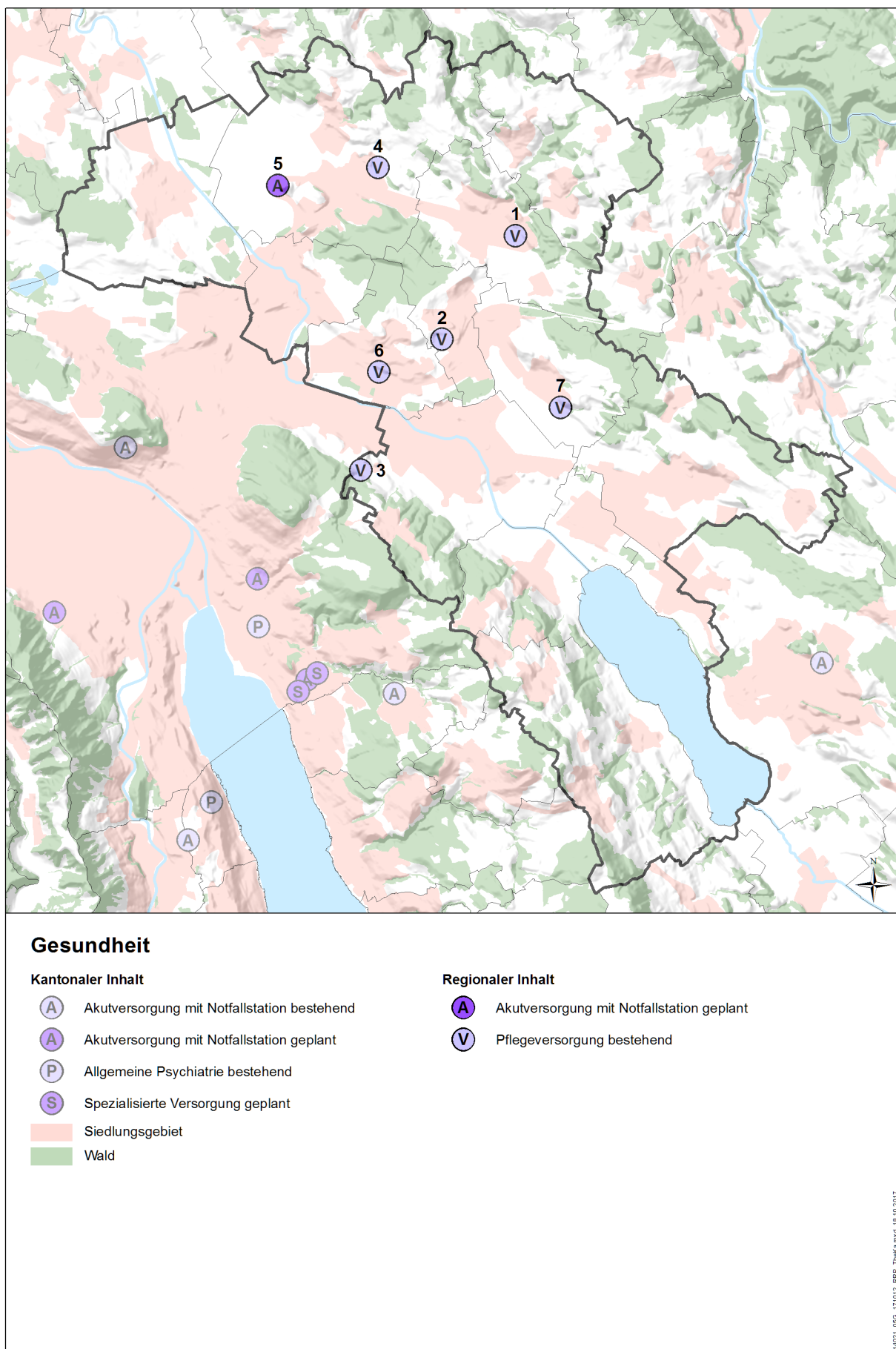


Abb. 6.3: Übersicht Karteneinträge

6.3.3 Massnahmen

a) Region

- Bei Bedarf unterstützt die Region die Gemeinden bei der Koordination von überkommunalen Vorhaben.

b) Gemeinden

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

6.4 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen

6.4.1 Ziele

Gemäss kantonalem Richtplan sind Bauten und Anlagen für Grossanlässe in den Bereichen Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen in den Stadtlandschaften gemäss kantonalem Raumordnungskonzept sowie in den Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung zu konzentrieren. Im Glattal sind die Voraussetzungen für die Durchführung von solchen Grossanlässen grundsätzlich vorhanden. Es bestehen umfangreiche Kongressfazilitäten am Flughafen Zürich, in Grosshotels und kommunalen Mehrzweckanlagen.

Zudem ist die Zusammenarbeit der Gemeinden für die Versorgung mit Bauten und Anlagen in den Bereichen Sport und Kultur wichtig.

6.4.2 Karteneinträge

Im regionalen Plan sind die folgenden Anlagen festgelegt:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Sportanlage BXA, Bassersdorf	S; bestehend Ausbau geplant	KRP: Landschaftsverbindung Nr. 27 reg. Vernetzungskorridor Hardwald-Aentschberg Nr. 1 (vgl. Kap. 3.3)
2	Fliegermuseum, Dübendorf	K; bestehend	
3	Sportanlage Dürrbach, Dübendorf / Wangen-Brüttisellen	S; bestehend Ausbau geplant	Masterplan Sportstätte Dürrbach, 2011 (vgl. Kap. 3.3)
4	Museum Waldmannsburg / Ruine Burg Dübelsstein, Dübendorf	K; Neubau geplant (Hans Waldmann und Zürcher Geschichte) Schonung der originalen Substanz des archäologischen Schutzobjekts; minimale Eingriffe in archäologisch wertvollen Untergrund; möglichst weitgehender Erhalt der Wirkung der Ruine samt Grabenanlage Grundeigentümer und Betreiber des „Museum Waldmannsburg / Ruine Burg Dübelsstein“ weisen ein nachhaltig abgestimmtes Betriebs-, Parkplatz- und Erschliessungskonzept nach in Koordination mit den Grundeigentümern	Archäologische Zone Nr. 9 Aussichtspunkt von regionaler Bedeutung Gestaltungsplan Waldmannsburg (Restaurant)

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
		und Betreibern des „Restaurants Waldmannsburg“.	
5	Besucherterrasse Flughafen, Kloten	F; bestehend	Lage im SIL-Perimeter
6	Schiessanlage Bettensee, Kloten	S; Bestehend Geplanter Ausbau	KRP: Naturschutzgebiet (Ried am Äntschberg)
7	Swiss-Arena, Schluefweg, Kloten	S; Bestehendes Eishockeystadion Geplanter Ausbau (Aussenanlagen)	
8	Kongresszentrum „The Circle“, Flughafen Kloten	M; im Bau	Lage im SIL-Perimeter
9	Fussballanlage Stighag, Kloten	S; Bestehend Geplanter Ausbau (Sporthalle)	
10	Schiessanlage Glattbrugg, Opfikon	S; Bestehend Geplante Teilverlegung	
11	ARA Glatt (Schulungszentrum), Opfikon	M; Bestehend	
<i>Abkürzungen</i> KRP: kantonaler Richtplan K: Kultur S: Sport F: Freizeit M: Messe- und Kongresswesen			

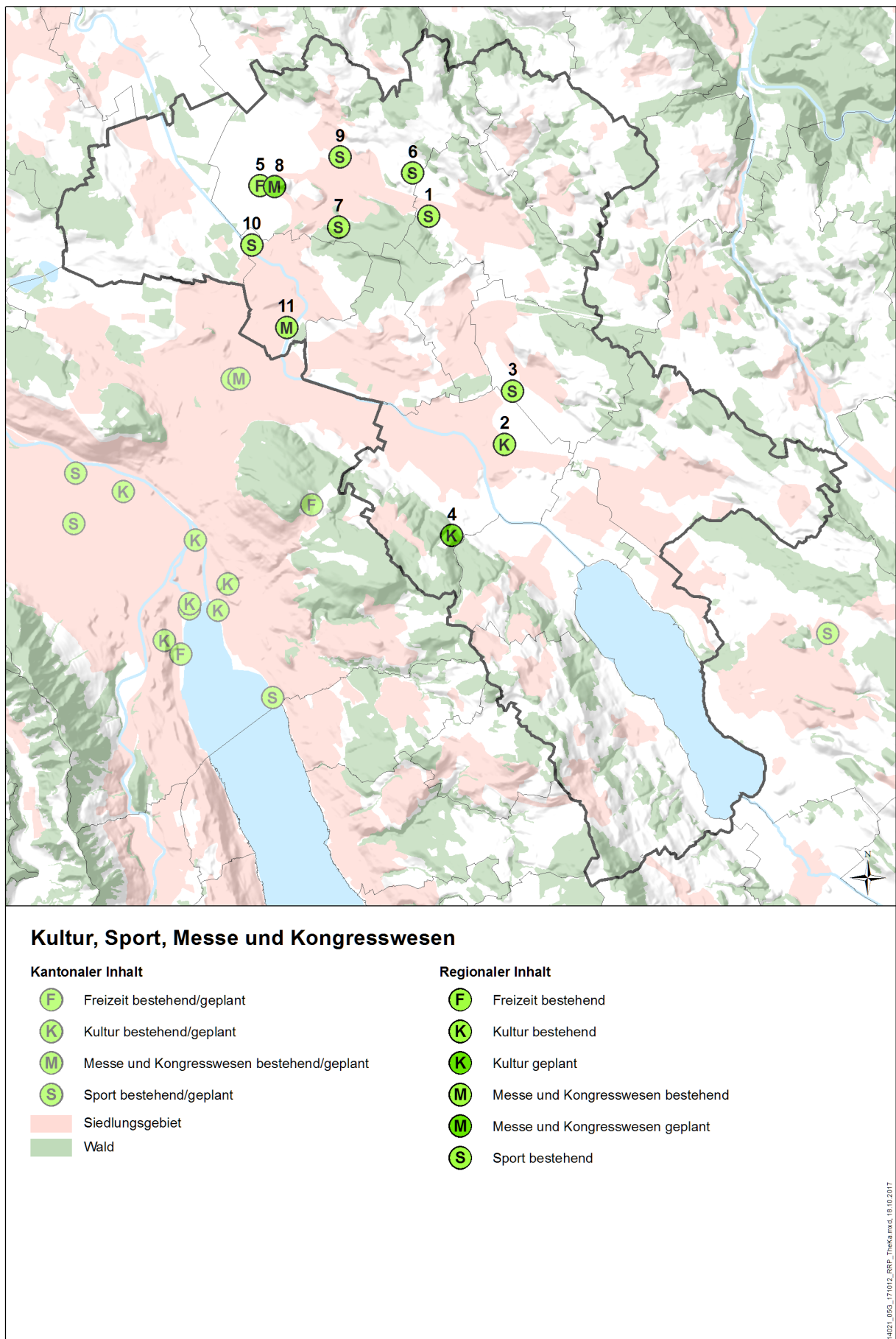


Abb. 6.4: Übersicht Karteneinträge

6.4.3 Massnahmen

a) Region

- Bei Bedarf unterstützt die Region die Gemeinden bei der Koordination von über kommunalen Vorhaben.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden sorgen für ein kommunales Angebot an Räumen und Flächen für Begegnung, Kultur und Sport. Dabei setzen sie sich dafür ein, dass das Angebot flexibel genutzt werden kann. Nach Möglichkeit arbeiten sie mit anderen Gemeinden zusammen.

6.5 Weitere öffentliche Dienstleistungen

6.5.1 Ziele

Für weitere öffentliche Dienstleistungen von regionaler Bedeutung zum Beispiel in den Bereichen Sicherheit oder Strassen- und Gewässerunterhalt sind die notwendigen Standorte zu sichern.

6.5.2 Karteneinträge

Im regionalen Plan sind die folgenden Anlagen für weitere öffentliche Dienstleistungen festgelegt:

Nr.	Gebiet	Funktion / Ziel	Koordinationshinweise
1	Diensthundezentrum KAPO, Dübendorf	S; bestehendes Ausbildungszentrum der Kantonspolizei Zürich	
2	Kantonaler Feuerwehstützpunkt, Kloten	S; bestehend	
3	Schiffswerft Schiffflände, Maur	W / S; bestehend	
4	Ausbildungszentrum Rohwiesen, Opfikon	V; bestehend	
5	Kantonaler Feuerwehstützpunkt, Opfikon	S; bestehend	
6	Werkhof des AWEL, Opfikon	W; bestehend	
7	ARA Glatt, Opfikon	W; geplanter Neubau Werkhof ERZ	
8	Kantonaler Feuerwehstützpunkt, Wallisellen	S; bestehend	
9	Landheim Brütisellen, Durchgangsheim für schulpflichtige und schulentlassene männliche Jugendliche, Wangen-Brütisellen	V; bestehend	

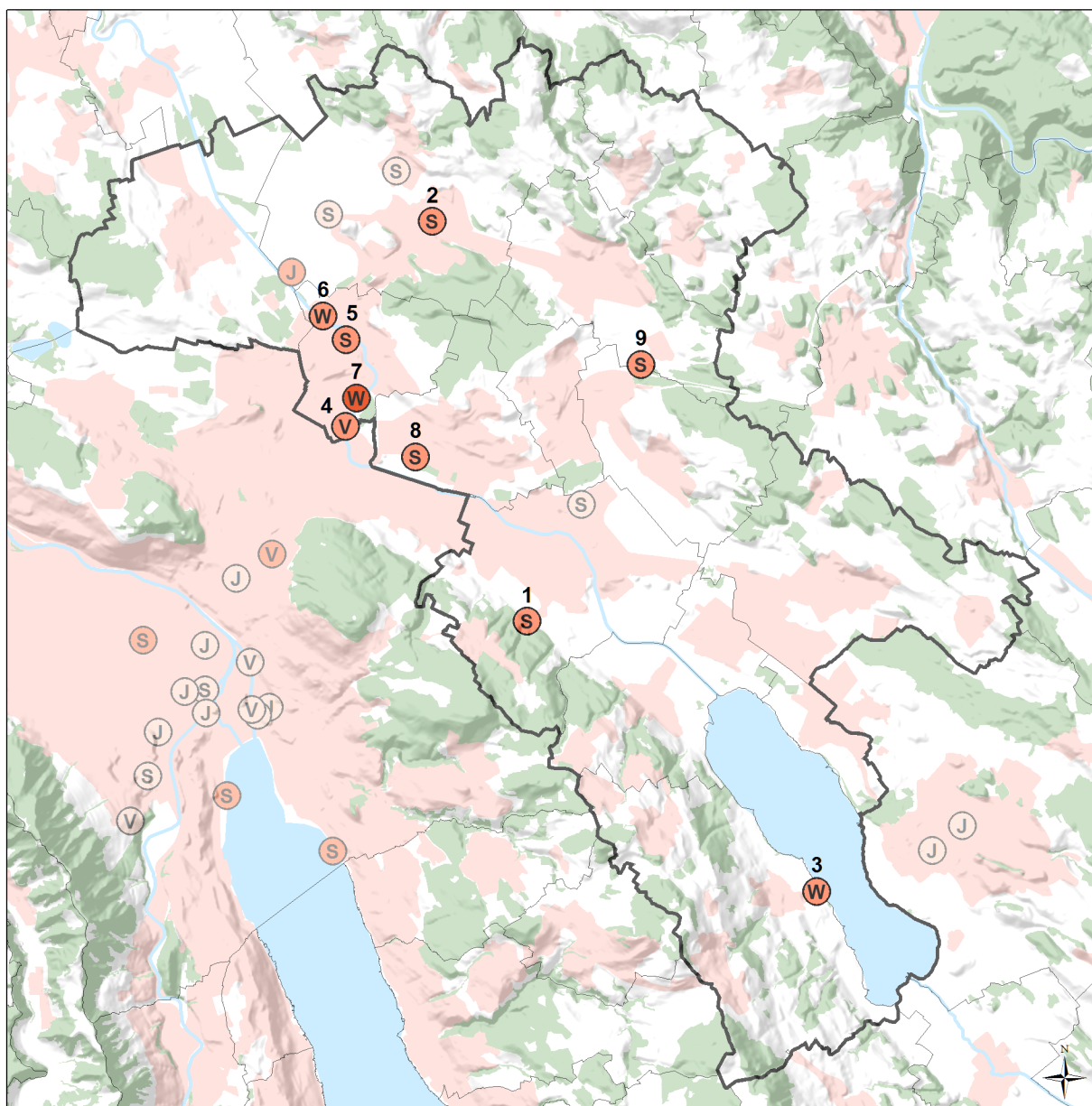
Abkürzungen

J: Justiz

S: Sicherheit

V: Verwaltung

W: Werkhof



Weitere öffentliche Dienstleistungen

Kantonaler Inhalt

- J Justiz bestehend
- J Justiz geplant
- S Sicherheit bestehend
- S Sicherheit geplant
- V Verwaltung bestehend
- V Verwaltung geplant
- Siedlungsgebiet
- Wald

Regionaler Inhalt

- S Sicherheit bestehend
- V Verwaltung bestehend
- W Werkhof bestehend
- W Werkhof geplant

14021_05A_240828_RRP_Text_gesamt_inkl_Teilrev-GEFD_und_Teilrev-2021.docx

Abb. 6.5: Übersicht Karteneinträge

6.5.3 Massnahmen

a) Region

- Bei Bedarf unterstützt die Region die Gemeinden bei der Koordination von überkommunalen Vorhaben.

b) Gemeinden

- Die Gemeinden sichern die erforderlichen Flächen im Rahmen der Nutzungsplanung.

7 Grundlagen

7.1 Grundlagen

Rechtliche Grundlagen

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

Weitere Grundlagen

- Richtpläne und Leitbilder der 14 Verbandsgemeinden
- GIS Browser Kanton Zürich / Statistik Kanton Zürich
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS), www.isos.ch
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil III C Objektblatt Zürich Anpassung 2015, 18.9.2015
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Anpassung Konzeptteil Teil III B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze / Anpassung Konzeptteil Teil III B4 – Flugfelder vom 31.8.2016
- 14 Gemeindegespräche (2015)
- Gebietsplanungen / Gebietsmanagements: Kloten (2009), Flugplatzareal (2010), Raum Uster Volketswil (2013), Fil Bleu (2014), Airport-Region (2014 ff.), Bassersdorf/Dietlikon/Wangen-Brüttisellen (2016 / 17), Synthese Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050 «Flight Plan» (2021)
- Kanton Zürich, kantonaler Richtplan, Kantonsratsbeschlüsse Teilrevisionen:
 - Kap. 4.7.1 – Flughafen Zürich (24.3.2014);
 - Kap. 4.2 Strassenverkehr – Groberschliessungsstrasse, Kapitel 4.3 Öffentlicher Verkehr – Glattalbahn, Kapitel 6.1 Gesamtstrategie und Kapitel 6.2 Gebietsplanung – Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf (29.6.2015);
 - Kap. 4.2 Strassenverkehr – Glattalautobahn (27.3.2017)
 - Teilrevision 2015 (22.10.2018)
 - Teilrevision 2016 (25.3.2019, 28.10.2019)
 - Teilrevision 2017 (22.6.2020, 29.3.2021, 7.6.2021, 22.8.2022)
 - Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf (5.12.2022)
- Logistikstandortkonzept Kanton Zürich vom März 2013
- Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010, Stiftung Zukunft der Schweizer Fahrenden.
- Nachhaltige Siedlungsentwicklung in Zürichs Verdichtungsraum, RZU Fachbericht vom 06.4.2010
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (rGVK)“
- „Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal“, 2. und 3. Generation (AP2, 30.5.2012 und AP3, 30.11.2016)
- Bauzonenkapazität Glattal, Ist-Zustand 2009 und Kapazität ARE (Mitteilung ARE vom Februar 2011)
- „Raumplanungsbericht 2009 Kanton Zürich“, Regierungsrat, 12.8.2009 zzgl. „Regionaler Richtplan Glattal“, ZPG, rechtskräftiger Richtplan (1998, Fassung 2011)
- „Raumbeobachtung Glattalstadt“, 31.3.2019, Planpartner AG
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion, Synthesebericht“, Amt für Verkehr Kanton Zürich, Infras und ewp AG, 08.2.2011

- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Oberland, Synthesebericht, Entwurf für die Vernehmlassung“; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Infrac und ewp AG, 25.8.2010
- „Wildtierkorridore und Vernetzungsachsen im Kanton Zürich“, WLS.CH im Auftrag Fischerei und Jagdverwaltung des Kantons Zürich (2009)
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal, Schlussbericht“; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Juli 2005
- Schwachstellenanalyse Teilgebiet Glattal, Mai 2004, Bühlmann Ingenieur- und Planungsbüro, im Auftrag Baudirektion Kanton Zürich
- Regionale Verkehrssteuerung Glattal, Zwischenbericht Phase 2 vom 17.3.2006 und Konzept (Entwurf) vom 08.8.2006, SNZ Ingenieure und Planer AG, im Auftrag Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- „Raumentwicklungsleitbild RZU“ (Konzept Siedlung und Verkehr, REL 2005) zzgl. „Konzept Landschaft RZU“ (Leitbild 2008), „Mobilitätsstrategie RZU“ (2009), „Grundlagen zur Siedlungsentwicklung im RZU-Gebiet“ (Berichte Verdichtungsraum vom 06.4.2010 und RZU-Gebiet vom 17.5.2011) und „Landschaftssystem_RZU“ (Zwischenbericht Februar 2011)
- „Integriertes Zielbild 2030 der Regio-ROKs“, RZU, Stand 20.4.2016
- Massnahmenplan Wasser im Einzugsgebiet der Glatt mit Massnahmen (2005)
- Massnahmenplan Wasser im Einzugsgebiet Greifensee mit Massnahmen (2006)
- "Angebotsverordnung Kanton Zürich", Kanton Zürich, 14.12.1997
- Präsentation Problemstellen Busbevorzugung, ZVV, 13.3.2014
- "Hindernisfreie Wanderwege in der Region Glattal", Gossweiler Ingenieure AG, 30.4.2014
- Leitbild und Projektbeschrieb Museum Waldmannsburg vom 02.3.2015 mit Projektdokumentation Museum Waldmannsburg, 30.1.2015