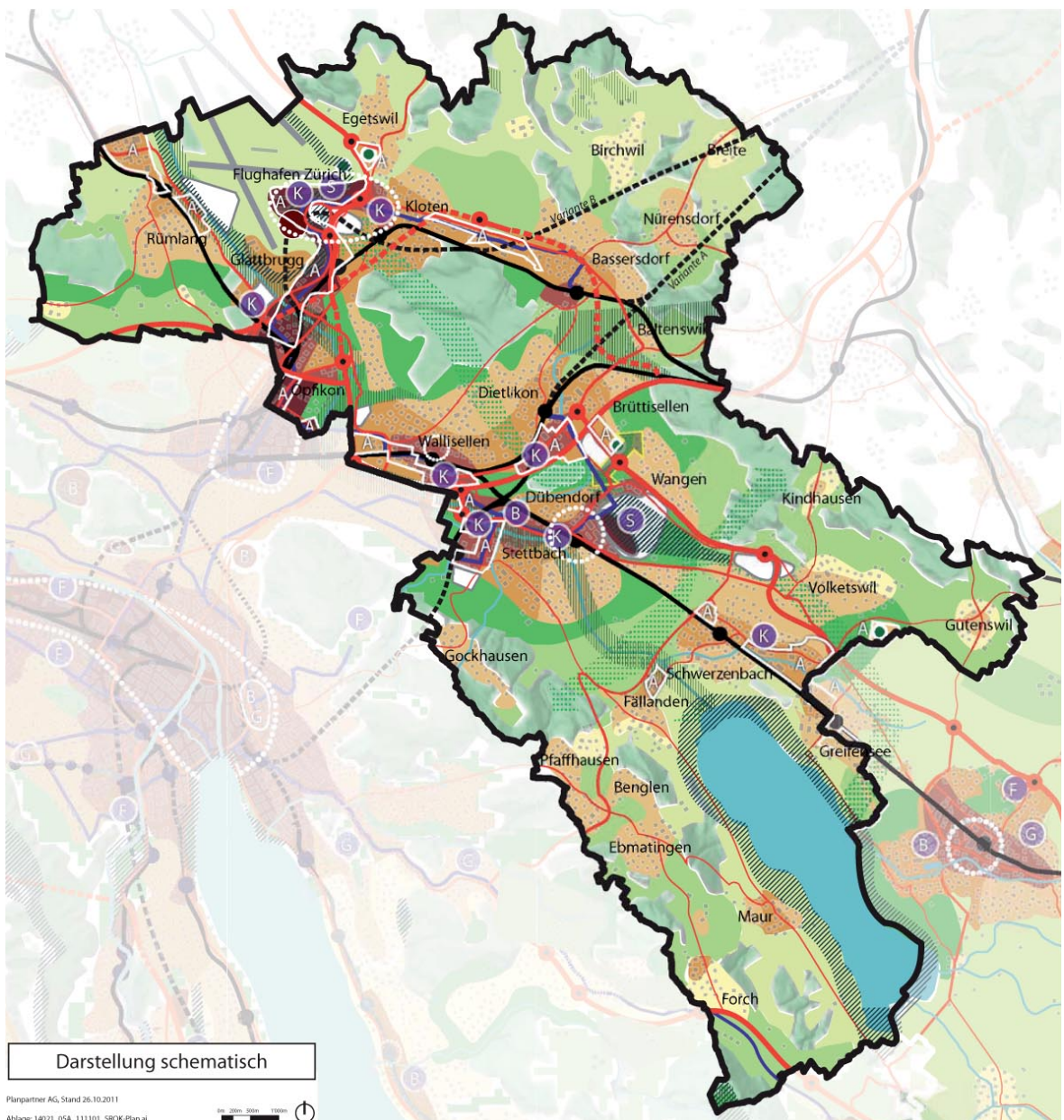


RegioROK Glattal (Regionales Raumordnungskonzept)

Bericht
26. Oktober 2011



- Auftraggeber: **Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)**
Status:
– Genehmigung „RegioROK Glattal“ durch Delegiertenversammlung vom 26. Oktober 2011
- Auftragnehmer 1: **Planpartner AG**
Hofstrasse 1, Postfach, CH-8032 Zürich
Bearbeitung:
– Urs Meier
– Arianne Allemann
- Auftragnehmer 2: **Gossweiler Ingenieure AG**
Neuhofstrasse 34, Postfach, CH-8600 Dübendorf 1
Bearbeitung:
– Felix Biasio
– Adrian Schori
- Titelbild: RegioROK Glattal, Zukunftsbild 2030 (26.10.2011)
(Ablage Bilder: 14021_05A_111101_5ROK-Bilder)

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	4
2. Einleitung	7
2.1. RegioROK.....	7
2.2. Grundlagen.....	7
2.3. Ablauf.....	9
3. Profil der Region Glattal	11
3.1. Lage- und Lebensraumqualität.....	11
3.2. Entwicklungsziel 2030.....	12
3.3. Bauzonenkapazitäten und –bedarf.....	17
3.4. Siedlung.....	20
3.5. Verkehr.....	25
3.6. Landschaft.....	34
3.7. Ver- und Entsorgung.....	35
3.8. Öffentliche Bauten und Anlagen.....	36
3.9. Leitlinien Glattal.....	36
4. Zukunftsbild 2030	38
4.1. Stossrichtungen.....	38
4.2. Zukunftsbild 2030.....	42
Anhang	46
A. Zukunftsbild 2030.....	46
B. Themenkarten zum Zukunftsbild 2030.....	47
C. Differenztafel 2010/2030.....	49
D. Verkehrsentwicklung (Strassenquerschnitte).....	54
E. Abkürzungen.....	57

1. Zusammenfassung

Status Das regionale Raumordnungskonzept der Zürcher Planungsgruppe Glattal (RegioROK Glattal) bildet den konzeptionellen Überbau für die Gesamtüberprüfung des regionalen Richtplans (geplant 2011-13).

Entwicklungsziel Gemäss den regionalen Zielsetzungen wird bis 2030 eine Zunahme auf rund 180'000 Einwohner und 145'000 Beschäftigte erwartet.

	Bestand 1990	Bestand 2010	Ziel 2030
Einwohner			
- glow.das Glattal	80'000 E	100'000 E	120'000 E
- oberes Glattal	40'000 E	50'000 E	60'000 E
- Total ZPG	120'000 E	150'000 E	180'000 E
Beschäftigte			
- glow.das Glattal	80'000 B	100'000 B	120'000 B
- oberes Glattal	15'000 B	20'000 B	25'000 B
- Total ZPG	95'000 B	120'000 B	145'000 B

Es ist Hauptziel der Regionalentwicklung, ungefähr 80% des Siedlungsgebietes als „kaum veränderte Gebiete“ bzw. „mittel veränderte Gebiete“ zu schonen und moderat zu erneuern. Als Gegengewicht sollen 20% des Siedlungsgebietes als „stark veränderte Gebiete“ der dynamischen Entwicklung dienen.

Zukunftsbild 2030,
Siedlung
(vgl. Titelbild)

Die 1990 eingeleitete „Entwicklung am ÖV“ mit dichten urbanen Misch- und Zentrumsnutzungen an der Glattalbahn soll weiter verfolgt und mit der GlattalbahnPLUS arrondiert werden. Hier liegen auch die Hochhausgebiete und fünf der sechs Eignungsgebiete für verkehrsentensive Einrichtungen. Die beiden Schlüsselprojekte „Flugplatzareal Dübendorf“ und „Dienstleistungszentrum The Circle“ 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.

Mit Sonderbauvorschriften für die Flughafenregion soll die bauliche Erneuerung und Verdichtung trotz Fluglärm möglich bleiben. 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.

Dichteentwicklung
(K/ha überbaute Bauzone)

Mit der angestrebten Siedlungsentwicklung resultiert ein haushälterischer Umgang mit dem Boden. Trotz steigendem Flächenbedarf pro Kopf kann die Dichte von Einwohnern und Beschäftigten je Hektare überbaute Bauzone auf rund 100 K/ha erhöht und damit die Stagnationsphase der letzten beiden Jahrzehnte überwunden werden:

	Bestand 1990	Bestand 2010	Ziel 2030
Einwohner (E)	120'332 E	154'012 E	180'000 E
Beschäftigte (B)	~ 91'474 B	~ 119'745 B	145'000 B
Total Köpfe (K)	~ 211'806 K	~ 273'757 K	325'000 K
überbaute Arbeits-, Misch- und Wohnzonen (übZ)	~ 2'290 ha	~ 2'930 ha	3'250 ha
Dichte K/ha übZ	~ 92 K/ha	~ 93 K/ha	100 K/ha

Zukunftsbild 2030,
Landschaft
(vgl. Titelbild)

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 Erholungsringe Flughafenrand, Hardwald, Flugplatzareal und Greifensee weiter entwickelt und für den Langsamverkehr verbunden werden (Fil Vert).

Zukunftsbild 2030,
Verkehr
(vgl. Titelbild)

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

- Der Mehrverkehr ist hauptsächlich mit ÖV zu bewältigen (gemäss Modalspiltziel rGVK).
- Der ÖV wird dank GlattalbahnPLUS, Busbeschleunigung und Aufwertung der Umsteigebahnhöfe deutlich verbessert.
- Die MIV-Netzerergänzungen (Glattalautobahn, zwei Umfahrungsstrassen, Lückenschliessung verlängerte Glattalstrasse) erlauben ein tragfähiges Strassennetz.

- Die siedlungsgerechte Gestaltung der Strassenräume wertet die Ortsdurchfahrten auf. Dem Langsamverkehr wird eine höhere Bedeutung beigemessen.

Fazitbild

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.

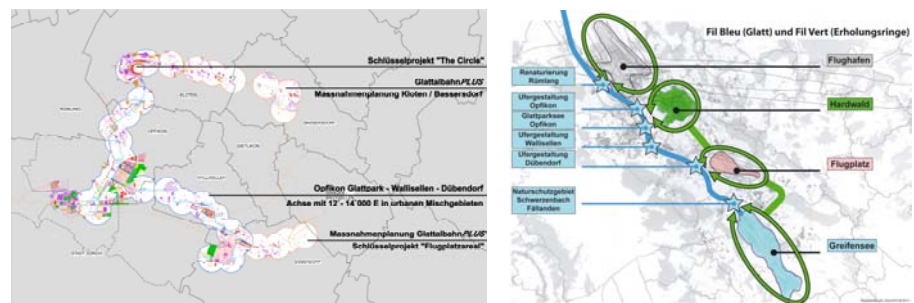


Abb. links: Fil Rouge

Abb. rechts: Fil Bleu und Fil Vert

2. Einleitung

2.1. RegioROK

Status	Das regionale Raumordnungskonzept der Zürcher Planungsgruppe Glattal (RegioROK Glattal) bildet den konzeptionellen Überbau für die 2011-13 in Aussicht genommene Gesamtüberprüfung des regionalen Richtplans. Das vorliegende RegioROK mit Planungshorizont 2030 hat den Status eines Leitbildes. Die Schlüsselemente sollen im Richtplan behördenverbindlich festgelegt werden.
Schnittstellen zu rGVK und Agglo II	Das RegioROK und die laufenden Arbeiten „regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (rGVK)“ und „Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal (Agglo II)“ wurden phasengerecht koordiniert.

2.2. Grundlagen

wichtigste Grundlagen Für das RegioROK wurden insbesondere folgende Grundlagen verwendet:

a) Zusatzberichte zum RegioROK

- „Strategie Arbeitsplatzgebiete“; am 26. Oktober 2011 von der Delegiertenversammlung der ZPG zur Kenntnis genommen als Diskussionsgrundlage für die ZPG-Gemeindeggespräche (Q1 2012)
- „Eignungsgebiete für Hochhäuser“; am 26. Oktober 2011 von der Delegiertenversammlung der ZPG zur Kenntnis genommen als Diskussionsgrundlage für die ZPG-Gemeindeggespräche (Q1 2012)
- „Zukunftsbild 2050“; am 26. Oktober 2011 von der Delegiertenversammlung der ZPG zur Kenntnis genommen als Diskussionsgrundlage für die ZPG-Gemeindeggespräche (Q1 2012)

b) Leit-, Richt- und Nutzungsplanung, Verkehrsplanung

- „Kantonaler Richtplan“; Kanton Zürich, rechtskräftiger Richtplan (Richtplan 1995, Fassung 2010) und Entwurf Gesamtüberprüfung (Stand öffentliche Auflage 2011)

- Bauzonenkapazität Glattal, Ist-Zustand 2009 und Kapazität ARE (Mitteilung ARE vom Februar 2011)
- „Raumplanungsbericht 2009 Kanton Zürich“; Regierungsrat, 12.08.2009 zzgl. „Regionaler Richtplan Glattal“; ZPG, rechtskräftiger Richtplan (1998, Fassung 2011)
- „Raumbeobachtung Glattalstadt“; 31.08.2011, Planpartner AG
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion, Synthesebericht“; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Infras und ewp AG, 08.02.2011
- „Regionales Gesamtverkehrskonzept Zürcher Oberland, Synthesebericht, Entwurf für die Vernehmlassung“; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Infras und ewp AG, 25.08.2010
- „Informationspapier Glattalstadt“, ZPG / glow.das Glattal, 23.06.2011 zzgl. „Ausstellung Lebensraum Glattal“, ZPG / glow.das Glattal (Dezember 2010; im Rahmen Eröffnung Glattalbahn)
- „Leitbild Glattal“; ZPG, 04.03.2006
- „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. März 2006 und Konzept (Entwurf) vom 8. August 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 06.04.2010 und RZU-Gebiet vom 17.05.2011) und „Landschaftssystem_RZU“ (Zwischenbericht Februar 2011)
- Bau- und Zonenordnungen, Richtpläne und Leitbilder der 14 Verbandsgemeinden

Quellenangaben weiterer verwendeter Grundlagen sind im Bericht in den Bildlegenden und Fussnoten nachgewiesen.

2.3. Ablauf

Arbeitsschritte

Das RegioROK wurde in folgenden Schritten erarbeitet:

a) Vorarbeiten

- „Informationspapier Glattalstadt“, Erarbeitung Q2 2010 und Kenntnisnahme durch DV ZPG und Regionalkonferenz glow.das Glattal am 23.06.2010
- „Themenliste RegioROK oberes Glattal“ (Arbeitssitzung vom 24.11.2010)
- Ausstellung "Lebensraum Glattal", 11. – 31. Dezember 2010 ¹



Abb. 1 und 2: Ausstellung „Lebensraum Glattal“ im Glattzentrum (Dez. 2010)

- „Grundlagen-Ergänzung glow.das Glattal“ (Arbeitssitzung vom 03.03.2011)

b) Entwurf, Überarbeitung und Verabschiedung:

- Entwurf RegioROK samt Zusatzberichte; Behandlung in GL vom 16.02.2011 sowie GL/DV-Workshops vom 09.02.2011, 30.03.2011 und 09.04.2011.

¹

Hinweis: Die von glow.das Glattal und ZPG im Dialog mit der VBG konzipierte Ausstellung „Lebensraum Glattal“ wurde im Rahmen der Eröffnung der Glattalbahn in einem Eventzelt im Glattzentrum durchgeführt. Die multimediale Präsentation war erfolgreich (viele Ausstellungsbesucher, gutes Medienecho). Es ist vorgesehen, die Ausstellung in den Glattaler Gemeinden zu wiederholen, jeweils ergänzt mit kommunalen Planungsthemen.

- Überarbeitung, Behandlung in GL vom 13.04.2011, 15.06.2011 und 21.09.2011 sowie GL/DV-Workshops vom 11.05.2011 und 13.07.2011
- Verabschiedung durch die DV vom 26.10.2011 (Genehmigung ROK-Hauptbericht und Kenntnisnahme der ROK-Zusatzberichte)

Die ZPG nimmt in Aussicht, im ersten Quartal 2012 das RegioROK mit den Gemeinden (Gemeindegespräche) sowie anschliessend mit der Bevölkerung und weiteren Kreisen (Forum Glattal) zu diskutieren. Bei Bedarf soll das ROK anschliessend ergänzt werden.

3. Profil der Region Glattal

3.1. Lage- und Lebensraumqualität

Lebensraum Glattal

Die Flughafenregion Glattal ist geprägt durch Tal- und Hügellgebiete, welche das nördliche Tor zur Kernstadt Zürich bilden. Dynamische Entwicklungsgebiete, Wohnquartiere mittlerer und geringer Dichte sowie allorts kurze Wege in die reizvolle Landschaft prägen den Lebensraum Glattal.

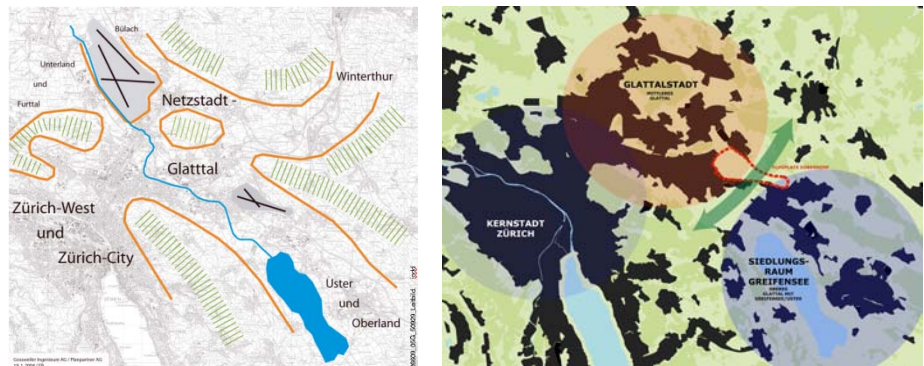


Abb. 3: Topologie Glattal (Quelle: Konzept Siedlung und Verkehr, RZU 2005): Tal/Hügel/Fluss und die beiden Aviatikareale prägen das Glattal. Die ZPG setzt sich ein für eine Aufhebung der Flugpisten und eine zukunftsorientierte neue Nutzung auf dem Flugplatzareal Dübendorf

Abb. 4: Teilräume „mittleres Glattal (glow.das Glattal)“ und „oberes Glattal“ (Quelle: Informationspapier Glattalstadt, ZPG / glow.das Glattal; 23.06.2010)

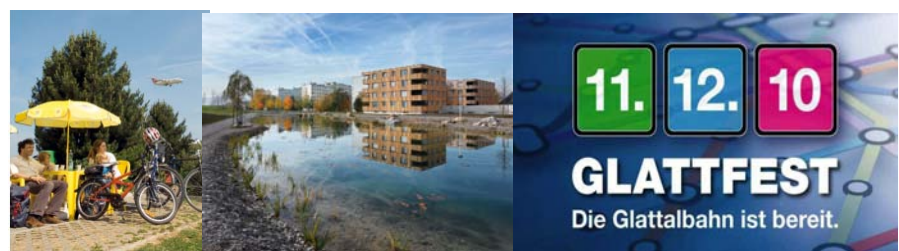


Abb. 5 bis 7: Attraktionen im Glattal: Freizeitweg / Skaterpiste am Flughafen Zürich, Park Gries in Volketswil, Eröffnungsfest Glattalbahn (Quellen: glow.das Glattal / ZPG / VBG, 2009/10)

Siedlungsentwicklung trotz erheblichen Lärmquellen

Die hervorragende verkehrliche Standortgunst generiert trotz erheblichen Lärmbelastungen von Strasse, Bahn und Aviatik eine hohe Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsflächen. Mit konzeptionellem Lärmschutz und gesetzlichen Anpassungen (Bedarf für „Sonderbauvorschriften Flughafenregion“) ist eine zentrumsgerichtete Siedlungs-

entwicklung möglich. Mit Sonderbauvorschriften ist die bauliche Erneuerung und Verdichtung trotz Fluglärm zu ermöglichen. Hochwertige Gebäudehüllen, eine gute Gestaltung der Bauten und des Freiraums sowie Kapazitätsumlegungen sollen zur Optimierung der Siedlungsstruktur im Fluglärbereich beitragen. Als Gegengewicht zur Lärmbelastung sind Attraktionen besonders wichtig.

Netzstadt Glattal

Die 14 Zweckverbandsgemeinden bilden eine Netzstadt, deren Teilräume „mittleres Glattal (glow.das Glattal)“ und „oberes Glattal“ sich bezüglich Zentren- und Arbeitsplatzstruktur, Wohnungsmix und Freiraumangebot ergänzen. Für interkommunale und regionale Fragestellungen steht die themen- bzw. projektorientierte Lösungsfindung im Vordergrund.

Für die Pflege bestehender und Schaffung neuer Identität(en) hat die qualitätsorientierte Gestaltung des Lebensraumes einen hohen Stellenwert. Der Glattpark als Teil des Fil Rouge (Glattalbahn) und Fil Bleu (Parkanlagen an der Glatt) zeigt beispielhaft, wie auch eine grosse bauliche Dynamik integriert werden kann.



Abb. 8 bis 11: Glattpark in Opfikon: Integrierter Stadtteil am Fil Bleu und Fil Rouge (ZPG, 2006; VBG 2007, Glattpark 2000 ff)

3.2. Entwicklungsziel 2030

Glattal Heute

In den letzten 20 Jahren haben die Wohnbevölkerung um einen Viertel und die Beschäftigten um fast einen Drittel zugenommen. Heute leben rund 150'000 Einwohner-/innen und 120'000 Beschäftigte im Glattal. Während im mittleren Glattal je rund 100'000 Einwohner und Beschäftigte eine cityähnliche Nutzungsstruktur bilden, kommt dem oberen Glattal als Wohngürtel eine besondere Bedeutung zu.

Glattal Morgen

Gemäss den regionalen Zielsetzungen wird im Glattal bis 2030 eine Zunahme auf rund 180'000 Einwohner und 145'000 Beschäftigte erwartet.

	Bestand 1990	Bestand 2010	Ziel 2030
Einwohner			
- glow.das Glattal	80'000 E	100'000 E	120'000 E
- oberes Glattal	40'000 E	50'000 E	60'000 E
- Total ZPG	120'000 E	150'000 E	180'000 E
Beschäftigte			
- glow.das Glattal	80'000 B	100'000 B	120'000 B
- oberes Glattal	15'000 B	20'000 B	25'000 B
- Total ZPG	95'000 B	120'000 B	145'000 B

Tab. 1: Bestand und Entwicklungsziele ZPG

Die Zielwerte 2030 basieren auf der Annahme², dass

- sich die Beschäftigtenzahl am Flughafen Zürich von heute 21'000 bis 2030 auf 24'000 erhöht;
- auf dem Flugplatzareal in Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil (inkl. Übergangsbereiche) bis 2030 bereits 5'000 Personen (Annahme 3'000 Beschäftigte und 2'000 E) angesiedelt sind;
- entlang der Glattalbahn und GlattalbahnPLUS ein überdurchschnittliches Wachstum bis 2030 erfolgt;
- in sämtlichen Gemeinden die Neubaulandreserven für Wohnen stark und die Nachverdichtungspotenziale moderat in Anspruch genommen werden.

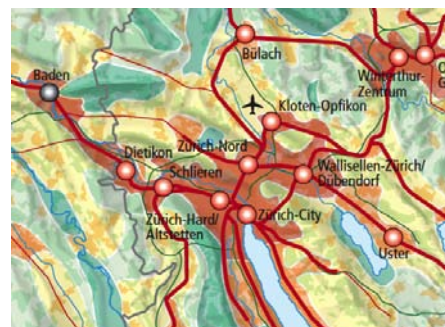
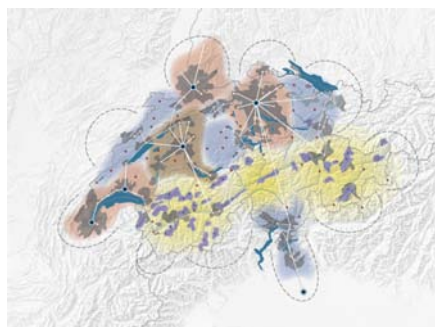


Abb. 12: Raumkonzept Schweiz, Handlungsräume (Quelle: ARE CH, Entwurf vom 21.01.2011 für die tripartite Konsultation)

Abb. 13: Gesamtüberprüfung kantonaler Richtplan, Handlungsräume, Planausschnitt (ROK ZH, 2009)

²

Hinweis: Bei den Annahmen handelt es sich um Mittelwerte. So sind zum Beispiel auf dem Flugplatzareal bei einer dichten Sondernutzung bis zu 9'000 Köpfe (7'000 B und 2'000 E) denkbar bzw. bei einer Blockierung nur 1'000 K (1'000 B und 0 E).

Die Entwicklungsziele der ZPG liegen in einem plausiblen Rahmen gemäss den mittleren Prognoseszenarien 2035 bzw. 2060 des Bundes, aber leicht über den kantonalen Prognosen.

Bruttoinlandprodukt
(BIP 2010)

Das Glattal weist mit einem BIP von rund 16,7 Mia CHF einen überdurchschnittlichen Anteil an der gesamtschweizerischen Wertschöpfung auf: Mit einem Bevölkerungsanteil von 1,96% und einem Beschäftigtenanteil von 2,94% werden 3,06% des BIP erwirtschaftet.

	Glattal	Schweiz	Anteil Glattal
Einwohner 2010	154'000 E	7'870'000 E	1,96 %
Beschäftigte 2010	120'000 B	4'080'000 B	2,94 %
BIP 2010 (in CHF)	16,7 Mia	546,2 Mia	3,06 %

Tab. 2: Wertschöpfung Glattal/Schweiz: Bruttoinlandprodukt (2010) in Relation zu den Einwohnern (2010, zivilrechtlich) und Beschäftigten (2010, 2. und 3. Sektor)

entwicklungsrelevante
Veränderungen bis
2030

In der Region Glattal ist bis 2030 mit folgenden entwicklungsrelevanten Veränderungen zu rechnen:

- Bevölkerungsentwicklung:
 - weiter zunehmender Mehrflächenbedarf pro Einwohner (erhebliche demographische Alterung / abnehmende Haushaltsgrößen) / Neubauwohnungen grösser als Abbruch- und Altwohnungen)
 - erhebliche Zuwanderung aus dem In- und Ausland
 - Neubauwohnungen hauptsächlich im mittleren bis gehobenen Segment
 - Segregationsrisiken bei Altwohnungen an Lärmlagen
 - Einzonungen sollen vorwiegend der Arrondierung von bestehenden und geplanten Stationsgebieten und/oder der nachhaltigen Verbesserung des Wohnungsmixes (Zugang für alle Bevölkerungsschichten) dienen.
 - Die Bedeutung der Freiräume (Netzstadt mit Parkanlagen und Naherholungsräumen) nimmt bei zunehmender Verdichtung zu.
- Beschäftigtenentwicklung (Auszug aus Zusatzbericht „Strategie Arbeitsplatzgebiete“):
 - Akzentuierung hoher Arbeitsplatzkonzentrationen (in Zentrumsgebieten; Zusammenzüge nationaler Firmen, international orientierte Arbeitsplätze)

- vielerorts Nischen für hochwertige Gewerbenutzungen
- Logistik an spezifischen Orten (mit Sonderbestimmungen in der Nutzungsplanung)
- mehrheitlich Verdrängung von Industrie und Gewerbe sowie Intensivlandwirtschaft; ausser an Lagen mit Bestimmungen zur Strukturhaltung und Synergien (z.B. Lärmriegel)
- sechs Einkaufsgebiete von regionaler und überregionaler Bedeutung (mit Nachrüstungsbedarf Städtebau/Identität) sowie zwei Regionalzentren (Kloten, Dübendorf)³
- Bedarf an strategischen Reservearealen für Sondernutzungen (Aviatic am Flughafen Zürich-Kloten, nur REGA/Helikopterbetrieb auf dem Flugplatzareal Dübendorf; Event; Innovation; öffentliche Grossbauten)

Gleichgewicht 80% /
20%

Es ist Hauptziel der Regionalentwicklung, in der prosperierenden Wachstumsregion ungefähr 80% des Siedlungsgebietes als „kaum veränderte Gebiete“ bzw. „mittel veränderte Gebiete“ zu schonen und moderat zu erneuern. Als Gegengewicht sollen 20% des Siedlungsgebietes als „stark veränderte Gebiete“ der dynamischen Entwicklung dienen.

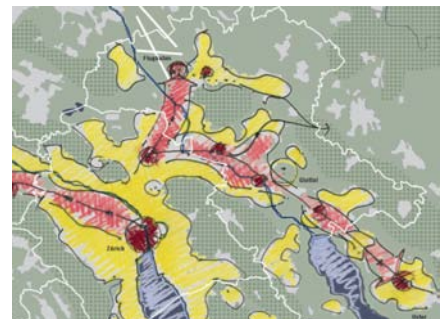
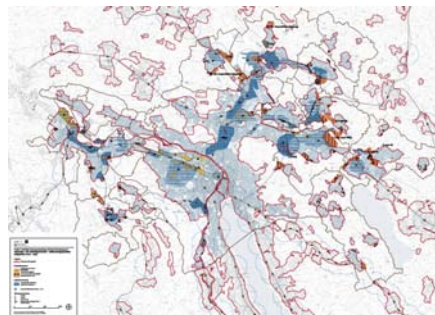


Abb. 14: Kaum bzw. mittel veränderte Gebiete (auch stabile Gebiete genannt) und stark veränderte Gebiete (auch dynamische Gebiete genannt) im Glattal, Plan Siedlungs-/Nutzungsstruktur 2016-25 (Quelle: Grundlagen zur Siedlungsentwicklung in Zürichs Verdichtungsraum, RZU/ZPG, 24.01.2010)

Abb. 15: Entwicklungsachsen (Quelle: Grundlagen zur Siedlungsentwicklung in Zürichs Verdichtungsraum, RZU, 06.04.2010)

Die Unterscheidung zwischen insgesamt stabilen bzw. dynamischen Gebieten wurde für das RegioROK und das Agglomerationsprogramm für das Zukunftsbild 2030 wie folgt typisiert:

³ Hinweis: Mit Oerlikon und Uster liegen zwei weitere Regionalzentren in unmittelbarer Nachbarschaft.

- Die „kaum veränderten Gebiete“ sind in ihrer Struktur weitgehend erhalten, auch wenn Bauten, Freiräume und Infrastrukturen erneuert und den Bedürfnissen entsprechend angepasst sind. Es handelt sich um die bevorzugten Wohngemeinden und Wohnlagen in landschaftlich attraktiver Umgebung. Die ÖV-Erschliessungsqualität entspricht der ÖV-Güteklasse C, teilweise D.
- Die „mittel veränderten Gebiete“ sind verdichtet und erneuert. In solchen Gebieten ist die Veränderung gut sichtbar, auch wenn der ursprüngliche Charakter, zum Beispiel als Wohn- oder Arbeitsplatzgebiet, im Wesentlichen gewahrt ist. Diese Gebiete sind gleichzeitig mit der Verdichtung und Erneuerung gestalterisch aufgewertet, womit die Lebensqualität insgesamt gestärkt ist. Die Erschliessungsqualität entspricht der ÖV-Güteklasse C, teilweise B.
- Die „stark veränderten Gebiete“ sind umstrukturiert, hoch verdichtet und erneuert sowie urban und vielfältig genutzt. Unterschiedliche Wohn- und Siedlungsformen sowie Arbeitsplatzangebote in einer hohen Dichte prägen diesen Raum, der zudem sehr gut erschlossen ist. Siedlungen, Freiräume und Infrastrukturen weisen eine hohe Gestaltungs- und Nutzungsqualität auf. Die Erschliessungsqualität des ÖV-Angebots entspricht der ÖV-Güteklasse B, teilweise A.

Bezug zur urbanen
Umgebung

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 auszuloten, ob neben der Anbindung zwischen „oberes Glattal / Uster“ auch anderen Entwicklungsachsen (Effretikon/Winterthur, Bülach, Oberglatt/Regensdorf) eine überdurchschnittliche entwicklungsplanerische Bedeutung zukommen soll. Diese Thema findet in der politischen und Fachdiskussion eine grosse Beachtung und es gibt Kräfte, welche starke Achsen mit

einem überdurchschnittlichen Wachstum vorschlagen (z.B. Planungsstudie Glattal der Gruppe Krokodil, 17.01.2011).

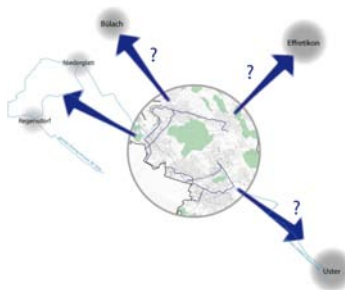


Abb. 16: Denkbare Stadtentwicklungsachsen, Horizont 2050 (Quelle: ZPG, GL/DV-Workshop vom 09.02.2010)

3.3. Bauzonenkapazitäten und –bedarf

Kapazität ARE ZH,
Bauzonen- und GFL-
Bedarf gemäss
RZU/ZPG

Der Kanton vertritt die Meinung, dass das prognostizierte Wachstum der Bevölkerung und Beschäftigten in den heute bestehenden Bauzonen bewältigt werden kann.

Für den Zeitraum 2000-2009 weist die kantonale Statistik im Glattal (vgl. Zusatzbericht „Strategie Arbeitsplatzgebiete“) einen signifikanten Rückgang der Geschossflächen-Reserven in den unüberbauten Bauzonen aus (Abnahme von 6'030 auf 3'788 ha GFL). Umgekehrt haben sich die rechnerischen Kapazitäten in den überbauten Bauzonen erhöht (Zunahme von 8'028 auf 9'227 ha GFL), was vor allem mit der neu voll angerechneten Industriezone Flughafen in Kloten begründet ist.⁴

Die ZPG beurteilt die GFL-Bestandeszahlen (ARE ZH, 2009) und den geschätzten Mehrflächenbedarf pro Einwohner als plausibel und hinreichend genau, bezweifelt aber die ARE-Berechnung der Reserven von 13'015 ha GFL (Stand 2009, davon 9'227 in überbauten Bauzonen und 3'788 in nicht überbauten Bauzonen). Einem dynamischen Baugeschehen in den Neubaugebieten mit Bevölkerungswachstum steht eine stetig-moderate Nachverdichtung in den überbauten Gebieten mit einer weitgehend konstanten bis leicht sinkenden Bevölkerungszahl gegenüber.

⁴

Hinweis: Die ZPG verlangt, dass der Kanton die Kapazitätswerte im Flughafenperimeter (Teilgebiete in Kloten, Opfikon und Rümlang) separat ausweist.

Eine Realisierung der ARE-Reserve von 5,1 Mio m² GFL in den Wohn- und Mischzonen innerhalb von rund 15 Jahren wird als wirtschaftlich nicht möglich (hoher Restwert der bestehenden Bauten, längere Investitionszyklen) und gesellschaftlich nicht verträglich (zu rascher Wandel im Bestand, Risiken Wohnungsmix/Bewohnersegmentierung) beurteilt. Zudem ist eine erhebliche Zahl von Grundstücken nicht verfügbar (andere Nutzung, kein Verkaufswille etc.). Deshalb wird der Zeitbedarf für eine Neuüberbauung und Nachverdichtung von insgesamt rund 5 Mio m² GFL in den Wohn- und Mischzonen wesentlich länger als 15-25 Jahre dauern. Die ZPG schätzt, dass in der Region Glattal pro Jahr ungefähr 5 – 10 ha Neuzonungen erforderlich sind für eine Optimierung der Bauzonenstruktur, dies insbesondere für die Arrondierung der ÖV-Einzugsgebiete (kurze Wege und effizienter Verkehrsmiteinsatz gemäss den regionalen und kantonalen Richtplan-Leitlinien), aber auch für Sondernutzungen (Einrichtungen von übergeordnetem Interesse) und die qualitative Gestaltung der Siedlung (Zukunftstauglichkeit der Siedlungs- und Nutzungsstruktur gemäss den regionalen und kantonalen Richtplan-Leitlinien).

Gemäss dem Entwicklungsziel 2030 schätzt die ZPG folgenden Geschossflächenbedarf bis 2030:

- Einwohner: Zunahme der GFL von 7,4 Mio m² (2005) auf 10,7 Mio m² (2025) bzw. 11,5 Mio m² (2030)
- Beschäftigte: Zunahme der GFL von 8,2 Mio m² (2005) auf 10,4 Mio m² (2025) bzw. 11,0 Mio m² (2030)

Raumbeobachtung
Glattalstadt

Gemäss der empirischen Raumbesichtigung (Erhebung 2008) ist bekannt, dass alleine auf Glattaler Boden innerhalb der 400m-Einzugsgebiete der Glattalbahn rund 2,8 Mio m² massgebliche BGF baureif zur Disposition stehen. Das Baugeschehen zeigt, dass wesentlich höhere Wohnanteile zur Realisierung kommen, so dass bis 2030 insgesamt mit einer ausgeglichenen Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplätzen zu rechnen ist. Diese Entwicklung hat aber auch zur Folge, dass sich in den urbanen Mischgebieten diverse Arbeitsnutzungen nicht mehr ansiedeln können und Alternativen benötigen (Arbeitsplatzgebiete mit besonderen Bestimmungen und/oder grossräumige Verdrängung).

Dichteentwicklung
K/ha überbaute
Bauzone

Mit der angestrebten Siedlungsentwicklung resultiert ein haushälterischer Umgang mit dem Boden. Trotz steigendem Flächenbedarf pro Kopf kann die Dichte von Einwohnern und Beschäftigten je Hektare überbaute Bauzone erhöht und damit die Stagnationsphase⁵ der letzten beiden Jahrzehnte überwunden und auf rund 100 Köpfe pro Hektare gesteigert werden:

	Bestand 1990	Bestand 2010	Ziel 2030
Einwohner (E)	120'332 E	154'012 E	180'000 E
Beschäftigte (B)	~ 91'474 B	~ 119'745 B	145'000 B
Total Köpfe (K)	~ 211'806 K	~ 273'757 K	325'000 K
überbaute Arbeits-, Misch- und Wohn- zonen (üBZ)	~ 2'290 ha	~ 2'930 ha	3'250 ha
Dichte K/ha üBZ	~ 92 K/ha	~ 93 K/ha	100 K/ha

Tab. 3: Dichteentwicklung K/ha überbaute Bauzone

Sicherung von Ent-
wicklungsoptionen und
Schnittstelle mit FFF

Gemäss kantonalem Richtplangentwurf (Stand 2011) ist das Landwirtschaftsgebiet zweigeteilt (mit Fruchtfolgefläche FFF / Übriges) und durch weitere Festlegungen differenziert (Erholungs- und Naturschutzgebiete, Förder- und Schutzgebiete, Freihalte- und wiederherzustellende Gebiete). Das Landwirtschaftsgebiet kann für öffentliche Aufgaben und andere spezielle Nutzungen durch Ausscheidung von Erholungsgebieten bzw. in der Nutzungsplanung durch Festsetzung von Freihaltezonen, Erholungszonen, Gestaltungsplänen oder Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen durchstossen werden (unter Vorbehalt FFF). In der Richtplankarte werden FFF im Gesamtumfang von 44'600 ha festgelegt (Nutzungseignungsklassen NEK 1-5 plus NEK 6 gewichtet). Durch Kompensation kann sich die Lage einzelner FFF verändern. Bei einer Beanspruchung sind sie durch flächengleiche Aufwertung zu kompensieren.

Die ZPG erachtet diesen FFF-Mechanismus 1:1 als nicht tragfähig. Im Richtplan ist festzuhalten, dass die FFF mit anderen öffentlichen Interessen abzuwägen sind. Eine lage- und mengenmässig fixierte FFF ist kein taugliches Planungsinstrument für die Definition des metropolitanen Siedlungs-, Landschafts- und Landwirtschaftsraumes. Es ist zu prüfen, ob die FFF ohne Richtplandefinition festgehalten wer-

⁵

Hinweis: Die insgesamt stagnierende Dichteentwicklung 1990-2010 ist geprägt von einer Abnahme 1990-2000 von 92 auf 89 K/ha und einer stetigen Zunahme zwischen 2000-2010 von 89 auf 93 K/ha.

den kann oder aber im Richtplan nur mit orientierenden Charakter darzustellen ist. Der Kanton hat das Kontingent mit dem Bund neu auszuhandeln und die Thematik im Rahmen der Metropolitan-konferenz einzubringen.

Falls der Kanton an der geplanten Festlegung festhält, dann gilt es für die strategischen Reserven, Infrastruktur- und Naturprojekte umfassende FFF-Ausgleichsflächen zu sichern, was einen erheblichen organisatorischen und finanziellen Aufwand schaffen würde.

3.4. Siedlung

Siedlung

Der rechtskräftige regionale Richtplan enthält Festlegungen zu Gebieten „hoher baulicher Dichte“ und „niedriger baulicher Dichte“. Diese Festlegungen wurden mit den Gemeinden im Rahmen der Gemeindeggespräche 2006 verifiziert und sollen mit Modifikationen beibehalten werden.

Gemäss kantonalem Richtplan (Entwurf für die öffentliche Auflage 2011) sollen die Regionen bei Bedarf gezielte Nutzungs- und Dichtevorgaben für die Zentrumsgebiete machen. Zudem haben die Regionen in Aussicht genommen, mit dem RegioROK die kantonalen Handlungsräume hinsichtlich der angestrebten baulichen Dichten mit folgenden Dichtestufen zu differenzieren (Einwohner + Beschäftigte = Köpfe):

- sehr hohe bauliche Dichte (über 300 K / ha Bauzone)
- hohe bauliche Dichte (150 – 300 K / ha Bauzone)
- mittlere Dichte (100 – 150 K / ha Bauzone)
- geringe Dichte (50 – 100 K / ha Bauzone)
- sehr geringe Dichte (weniger als 50 K / ha Bauzone)

(vgl. Themenkarten
Arbeitsplatzgebiete
und VE im Anhang B)

Zentrums-, Misch- und Arbeitsgebiete von regionaler Bedeutung:

- Die Regionalzentren (Kloten und Dübendorf) sind zu stärken:
 - zentrale Einrichtungen und Versorgung für die Region, urbane Gestaltung und Verdichtung
 - Zentrumsentwicklung „Tripol“ in Kloten (Stadtzentrum – Flughafen – Balsberg)

- Zentrumsgebiet Dübendorf bis Flugplatzkopf arrondieren
- Es gilt Eignungsgebiete für verkehrsentensive Einrichtungen (VE) auszuscheiden (fünf bestehende Einkaufsgebiete und ein geplantes Multifunktionszentrum); zudem ist zu erwägen, bis zu welcher Grösse VE in Ortszentren zulässig sein sollen; im Übrigen nur mit Gestaltungsplan und ab einer bestimmten Grösse mit Richtplaneintrag).



Abb. 17: Bedeutende Firmen und Institutionen im Glattal, Planausschnitt (Quelle: Grundlagen zur Siedlungsentwicklung im RZU-Gebiet, Plan Spezialnutzungen; RZU/ZPG, 08.04.2010)

- Das Glattal soll als dynamischer Arbeitsstandort weiter entwickelt werden. In den kommunalen Arbeitszonen stehen Klein-, Mittel- und Grossbetriebe unterschiedlicher Branchen von höchstens mässig störender Art im Vordergrund, in den regionalen und kantonalen Arbeits- und Zentrumsgebieten sind weitere Spezifikationen erforderlich.
- Die strategischen Reserven für Sondernutzungen von übergeordneter Bedeutung sind zu sichern.
- In Umnutzungsgebieten (ehemalige Industrieareale) gilt es in der Regel mindestens einen Anteil von 20% zu sichern für Dienstleistungen und Gewerbe sowie Versorgung.

- In den Kern- und Wohn-/Gewerbe-Zonen wird zunehmend reiner Wohnungsbau realisiert. Im Interesse einer ausgewogenen Mischnutzung gilt es im Rahmen der Nutzungsplanung nachzuweisen, wo Zusatzmassnahmen zur Sicherung eines zweckmässigen Nutzungsmixes zu ergreifen sind und wie diese eigentümerverbindlich umgesetzt werden sollen.
- Bestehende Gewerbegebiete von regionaler Bedeutung sind zu erhalten. Für bestehende Mittel- und Grossbetriebe ist ein allfälliges Wachstum zu ermöglichen.
- Mini-Gewerbebezonen sollen insbesondere für lokale Betriebe und Ersatzmassnahmen für Betriebsumsiedlungen von ausserhalb des Siedlungsgebiets dienen.
- Für erhaltenswerte Betriebe ohne rechtskräftige Bauzonen ist Siedlungsgebiet (mit eingeschränkter Nutzweise) für spezielle Bauzonen (mit Einschränkungen in der Grundordnung und GP-Pflicht) vorzusehen.
- Für emissionsintensive Logistik- und Industrietätigkeiten sowie grossflächige Intensivlandwirtschaft⁶ sind Eignungsgebiete auszuscheiden.

Gebiete mit unmittelbarem Handlungsbedarf

Aufwertung Bahnhofbereiche:

- Gemäss kantonalem Richtplan (Entwurf für die öffentliche Auflage 2011) haben die Regionen Konzepte zur angemessenen baulichen Entwicklung von überörtlich bedeutenden Bahnhofbereichen zu entwickeln.
- Im Glattal eignen sich die Bahnhofgebiete besonders für ein entwicklungsplanerisches Förderprogramm.

Hochhäuser

Gemäss kantonalem Richtplan (Entwurf für die öffentliche Auflage 2011) sollen die Regionen im regionalen Richtplan diejenigen Gebiete bezeichnen, in denen Hochhäuser grundsätzlich zulässig sind. Bei Bedarf können zudem Gebiete festgelegt werden, in denen Hochhäuser

⁶ Hinweis: Gemäss der Zusatzstudie „Strategie Arbeitsplatzgebiete“ eignen sich für Intensivlandwirtschaft die Gebiete Brüttisellen-Süd (als Zwischennutzung), Flugplatzareal Ost (als Zwischennutzung) und die Siedlungskante längs der geplanten Umfahrungsstrasse in Fällanden / Schwerzenbach. Die Standortgemeinde Fällanden spricht sich gegen ein Eignungsgebiet in Fällanden aus.

ser nur unter Einhaltung erhöhter Qualitätsanforderungen erstellt werden können. Im übrigen Siedlungsgebiet sollen keine Hochhäuser zulässig sein.⁷

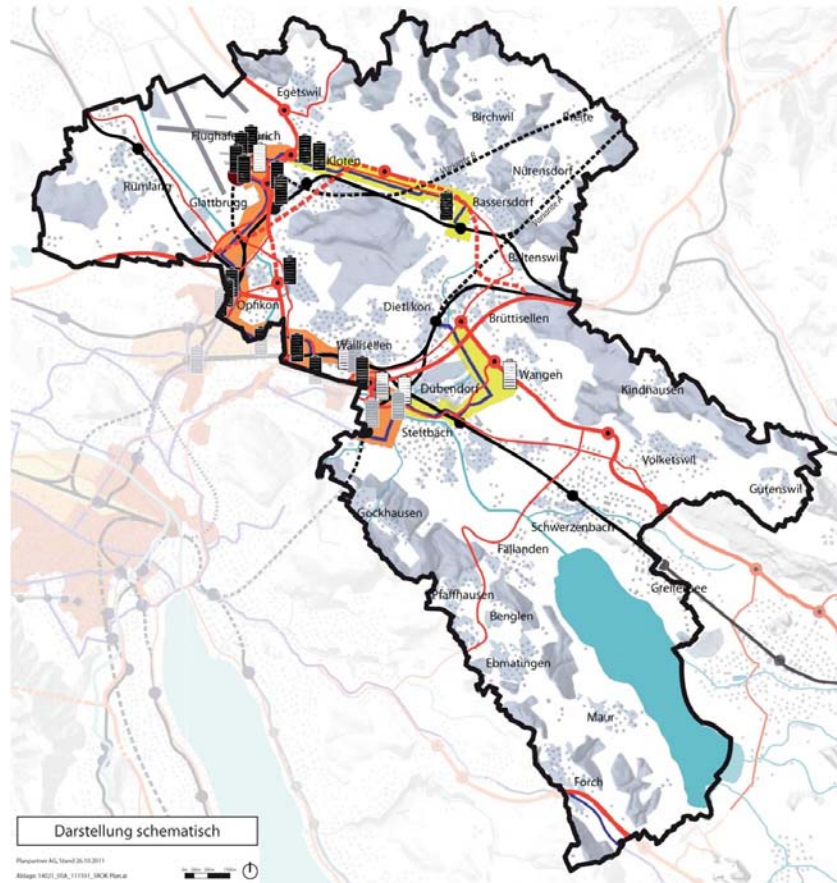


Abb. 18: Hochhaus-Band an der Glattalbahn (Hauptvariante), Eignungsgebiete (26.10.2011)

Stossrichtung ZPG

Die ZPG erachtet die Festlegung von Eignungsgebieten für Hochhäuser mit der Stossrichtung „Hochhaus-Band“ als sinnvoll für eine zweckmässig strukturierte Entwicklung im Lebensraum Glattal:

- Im RegioROK ist festzuhalten, dass die ZPG im regionalen Richtplan Eignungs-, Eventual- und Ausschlussgebiete festlegen wird.

⁷

Hinweis: Der Kanton will in Zusammenarbeit mit den Regionen einen Leitfaden erarbeiten, in dem die Anforderungen und das Verfahren zur Beurteilung von Hochhausprojekten festgehalten werden. Die Anforderungen sollen insbesondere den städtischen Ausdruck, die Eingliederung ins Stadt- und Landschaftsbild, die verkehrliche Erschliessung sowie den zu erzielenden Beitrag zur haushälterischen Nutzung des Bodens betreffen.

- Eignungsgebiete sollen dort festgelegt werden, wo die Glattalbahn fährt oder deren Erweiterung gesichert ist.
- Das Konzept „Hochhaus-Band“ steht als Hauptvariante im Vordergrund mit:
 - Eignungsgebiete „über 40 m an Glattalbahn“
 - Eignungsgebiete „bis 40 m an GlattalbahnPLUS“ (bzw. mit GP für über 40 m)
 - Ausschlussgebiete in den regionalen Gebieten geringer Dichte und in den Zonen W2 sowie im Schutzgebiet Greifensee und in den überkommunalen Ortsbildern
 - In allen übrigen Gebieten dürfen Hochhäuser bis zu 40 m Gebäudehöhe mit Gestaltungsplan zugelassen werden. Hochhäuser setzen eine vollständige Abklärung aller planerischen Aspekte voraus.
- Eine Koordination mit der Stadt Zürich ist anzustreben.

Das Hochhauskonzept soll im regionalen Richtplan als konzeptioneller Ansatz festgelegt werden (vgl. Planausschnitte Abb. 19). Anschliessend differenzieren die Gemeinden die Eignungsgebiete mit eigentümerverschreiblichen Gebietsabgrenzung und Bestimmungen im Rahmen der Nutzungsplanung (vgl. Abb. 20).



Abb. 19: Hochhaus-Band (gelb dargestellt, konzeptioneller Ansatz für regionale Richtplanfestsetzung) an geplanter GlattalbahnPLUS (violette Linie) mit Arrondierung Bahnhofgebiet Bassersdorf Süd; Planausschnitt Raum Bassersdorf (26.10.2011)

Abb. 20: Hochhaus-Band (gelb dargestellt, denkbare kommunale Nutzungsplanung für Eignungsgebiete) an geplanter GlattalbahnPLUS (violette Linie); Planausschnitt Raum Bassersdorf (26.10.2011)

3.5. Verkehr

a) Gesamtverkehrssystem

Das Glattal hat dank den bestehenden ÖV-Netzen, Autobahnen und dem Flughafen Zürich eine besonders hohe Standortgüte. Die Lage zwischen der Kernstadt Zürich und dem Flughafen sowie die gute Erreichbarkeit hat die Siedlungsentwicklung in den letzten Jahren stark gefördert. Neben den Vorzügen einer ausgezeichneten Verkehrserschliessung, muss der Raum jedoch auch mit den Folgen der hohen Nachfrage nach Verkehrsleistungen umgehen.

Entwicklung
1990 - heute

Seit 1990 bis 2010 hat die Zahl der Wohnbevölkerung um 25% (auf rund 150'000 Einwohner) und die Zahl der Arbeitsplätze um fast 33% (auf rund 120'000 Beschäftigte) zugenommen.

Ebenfalls hat die Anzahl Motorfahrzeuge im Kanton Zürich von 625'000 (1990) auf 825'000 (2010) weiter zugenommen, wobei das Glattal im Vergleich zur Stadt Zürich einen deutlich höheren Motorisierungsgrad (67% Glattal⁸ / 46% Stadt Zürich) aufweist.

Parallel dazu hat auch der Verkehr von 1990 bis 2010 auf den Strassen im Kanton Zürich um ca. 30% (ca. 1,5% pro Jahr) zugenommen. Die Verkehrszunahme war dort besonders stark, wo noch Kapazitäten vorhanden waren (vgl. Anhang D: tabellarische Zusammenstellung ausgewählter Strassenquerschnitte im Glattal).

rGVK Glattal 2005

Im rGVK Glattal aus dem Jahr 2005 wurde gemäss Trendszenario von 1998 bis 2015 mit einer Zunahme der Personenfahrten um ca. 36% und bis 2025 um ca. 58% gerechnet (d.h. ca. 2% pro Jahr). Als Ziel, d.h. inkl. Umsetzung von Massnahmen im Bereich Verkehr und Siedlung, wurde im rGVK Glattal (2005) ein Verkehrswachstum von insgesamt nur 46% (1,7% pro Jahr) angestrebt (+ 250'000 Personenfahrten beim ÖV, d.h. +73% / + 200'000 Personenfahrten beim MIV, d.h. + 32%). Mit den vorgeschlagenen Massnahmen, von denen Teile bereits realisiert wurden (z.B. Glattalbahn, Busbevorzugung, Taktverdichtungen), soll der noch eher tiefe ÖV-Anteil (Modalsplit) im Glattal soweit möglich gesteigert werden.

⁸

D.h. auf 1'000 Einwohner im Glattal kommen 670 Motorfahrzeuge.

Strassenneubauten 1990 - 2010	<p>Das Strassennetz im Glattal blieb in den letzten 20 Jahren praktisch unverändert. Mit Ausnahme nachstehender Strecken wurden keine neuen Strassenabschnitte erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Birchstrasse Rümlang / Opfikon, im Zusammenhang mit Glattalbahn • Glattalstrasse, Opfikon, im Zusammenhang mit dem Quartierplan Oberhauserriet (Glattpark) und Glattalbahn • Schliessung der Autobahnlücke in Kloten.
aus reg. Richtplan gestrichene Strassen	<p>Folgende regionalen Umfahrungsstrassen, welche im regionalen Richtplan 1998 festgesetzt wurden, sind in der Zwischenzeit gestrichen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • geplante Tunnelstrecke Pfaffhausen • geplante Umfahrung Aesch • geplante Umfahrung Ebmatingen • geplante Umfahrung Bassersdorf (Gibisnüttunnel) • geplante Rietwiesenstrasse, Opfikon (Autobahnzubringer) • geplante Umfahrung Gutenswil⁹
Knotenausbauten / Optimierungen	<p>Da in den Spitzenstunden zunehmend Konflikte zwischen dem urbanen Verkehr und dem Verkehr aus den umliegenden Räumen entstand, wurden in den letzten Jahren vor allem überlastete Knoten optimiert (Aus- und Umbau mit LSA, Kreisel, Busspuren, RVS-Massnahmen, dynamische Busoptimierung etc.).</p> <p>Im Rahmen der Schwachstellenanalyse HVS sowie der Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) wurden in den Jahren 2004 - 2006 detaillierte Untersuchungen und Massnahmen zur Steuerung und Optimierung des regionalen Verkehrsnetzes erstellt. Ziel der Verkehrssteuerung und Knotenoptimierungen ist eine Priorisierung und Minimierung der Verlustzeiten des ÖV und Koordination der Systeme. Durch die vorgeschlagenen Massnahmen (insb. Dosierstellen), welche bis 2014 im Rahmen des Agglomerationsprogramms 1. Generation umgesetzt werden, sollen die Verkehrsströme kanalisiert und möglichst stabilisiert werden.</p>

⁹ Hinweis: Die Umfahrung Gutenswil soll im Rahmen der Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan 2011-13 mit Zustimmung von Volketswil gestrichen werden. Neu ist die Festlegung "Umgestaltung Strassenraum" geplant.

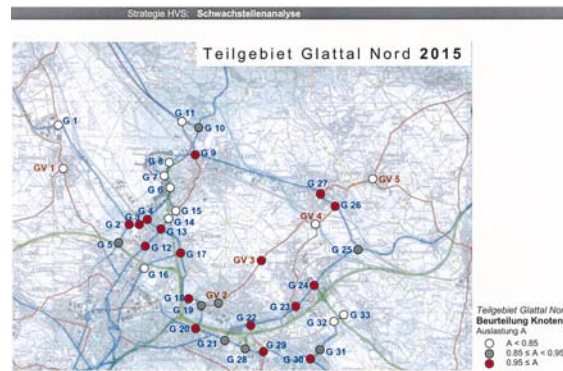


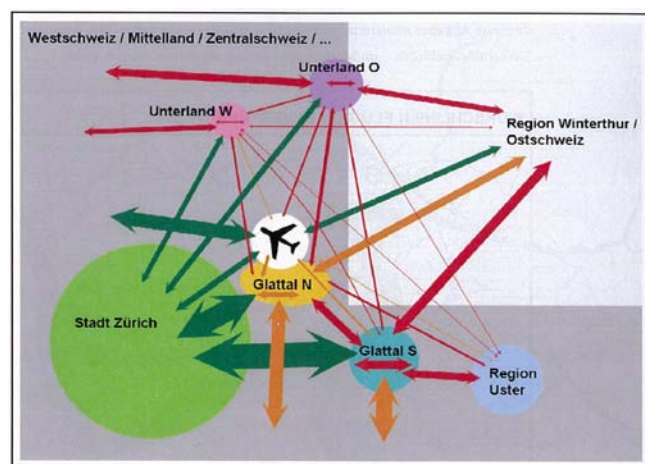
Abb. 21: Schwachstellen HVS, Glattal Nord 2015 (Quelle: Schwachstellenanalyse HVS, Teilgebiet Glattal Mai 2004)

Entwicklung
2010 - 2030

Bis 2030 ist eine Zunahme um weitere 30'000 Einwohner und rund 25'000 Beschäftigte zu erwarten (regionale Zielsetzung 2030: 180'000 Einwohner und 145'000 Beschäftigte).

Im rGVK Flughafenregion (2010) wurde die künftige Verkehrsentwicklung im Detail untersucht. Es ist von 2007 bis 2030 mit einer Zunahme der Wege gesamthaft um ca. 45% zu rechnen (+ 72% beim ÖV, 45% beim MIV). Damit wird im Trend der bimodale Modalsplit im Glattal von 20% auf 25% gesteigert. Um die Verkehrsprobleme zu verringern wird als Ziel vorgegeben, dass 55% des Mehrverkehrs im rGVK Perimeter durch den öffentlichen Verkehr übernommen werden soll. Damit hat der ÖV bis ins Jahr 2030 79% mehr Fahrten (+ 124'000 Fahrten) zu bewältigen, der MIV jedoch nur 16% mehr Fahrten (d.h. trotzdem + 100'000 Fahrten).

Damit kann der Modalsplit in den Teilgebieten Glattal Süd von 15% auf 23%, Glattal Nord von 20% auf 27% und beim Flughafen von 40% auf 46% gesteigert werden.



Figur 9 Verkehrsströme und ÖV-Anteile im Trendszenario 2030
grün: ÖV-Anteil > 30%
orange: ÖV-Anteil 15-30%
rot: ÖV-Anteil < 15%

Abb. 22: Verkehrsströme im Trendszenario mit jeweiligen ÖV-Anteilen (Quelle: rGVK Flughafenregion, Synthesebericht 8. Februar 2011)

gesättigtes Verkehrssystem

Da es sich im mittleren Glattal um ein teilweise gesättigtes Verkehrssystem handelt, kann nicht mehr beliebig viel Neuverkehr auf dem vorhandenen Strassennetz abgewickelt werden. Der zusätzliche Verkehr im engeren Perimeter verdrängt teilweise bisherigen Verkehr (oft von weiter her). Die städtische Entwicklung ermöglicht den Bau und Betrieb eines städtischen ÖV-Netzes, welches insbesondere von Neubewohnern gut frequentiert wird. Neuzuzüger insbesondere aus der Kernstadt sind weniger autoorientiert und weisen andere Mobilitätsbedürfnisse auf. Aufgrund der geänderten Nutzerstruktur, den hohen Landpreisen und besseren ÖV-Güteklassen ist zu erwarten, dass die Zahl der neu erstellten Fahrzeugabstellplätze und die Mobilitätsrate abnehmen werden.

Probleme mit Netzauslastung 2030

Obwohl das Verkehrswachstum massgeblich durch den ÖV übernommen wird, führt das Wachstum zu verschiedenen Problemen bei der Netzauslastung, insbesondere beim übergeordneten Strassennetz. Nach dem Ausbau des Nordringes (ca. 2018) verschiebt sich der Flaschenhals auf der A1 ins mittlere Glattal. Der Einfluss des Flughafens auf die Kapazitätsengpässe fällt aufgrund der unterschiedlichen Ganglinien unterdurchschnittlich aus. Die hohe Auslastung des National- und Hauptstrassennetzes schränkt die Kapazitäten an wichtigen Knoten ein und führt zu Ausweichverkehr, insbesondere im mittleren Glattal, was die Zuverlässigkeit des Strassennetzes für den MIV und den strassengebundenen ÖV weiter beeinträchtigt.

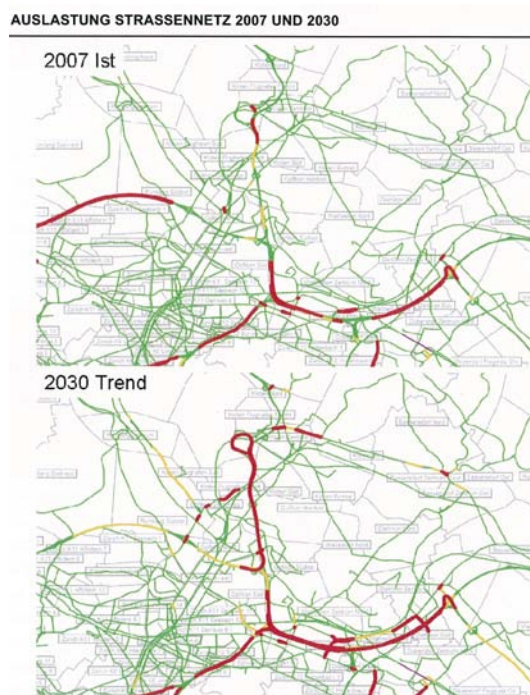


Abb. 23 und 24: Auslastung Strassennetz Abendspitze (ASP) gemäss kantonalem GVM 2007 und 2030 (Quelle: rGVK Flughafenregion, Synthesebericht 08.02.2011)

rot: Auslastung > 100%
orange: Auslastung > 90%

Ziele 2030	<p>Damit die Siedlungen möglichst wenig vom Durchgangsverkehr belastet sind, soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) künftig wieder vermehrt auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und durchgeleitet werden.</p> <p>Es wird ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnen und Arbeiten angestrebt, um eine Durchmischung zu fördern und kurze Wege zu ermöglichen. Für die citynahe Struktur des Glattals wird ein Wert von rund 0,8 Beschäftigten pro Einwohner als sinnvoll erachtet.</p> <p>Der Anteil am Modalsplit beim ÖV soll entsprechend den Vorgaben aus dem rGVK Flughafenregion gesteigert und der ÖV vor allem in den dynamischen Gebieten zügig weiter ausgebaut werden.</p>
Schlüsselprojekt	<p>Die Glattalautobahn inkl. flankierende Massnahmen ist der Schlüssel, damit künftig ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz zur Verfügung steht, der Verkehr auf dem übergeordneten Netz kanalisiert und andererseits der Strassenraum im Siedlungsgebiet umgestaltet werden kann. Die Sicherstellung der Erschliessung des nationalen Flughafens Zürich stellt zudem eine Bundesaufgabe dar.</p> <p>Die GlattalbahnPLUS mit den Achsen Kloten – Bahnhof Bassersdorf sowie Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatzareal mit Verlängerungsoption bis zum Bahnhof Dietlikon stellt auf der Seite ÖV den Schlüssel für einen verbesserten Modalsplit dar.</p> <p><i>b) Öffentlicher Verkehr / Umsteigeknoten</i></p>
Erschliessung dynamischer Gebiete mit ÖV	<p>Gemäss kantonalem Richtplan sind im Glattal drei Zentrumsgebiete (Zürich Nord - Opfikon - Oberhauserriet / Kloten - Opfikon - Bäuler / Wallisellen Zentrum - Stettbach - Hochbord) ausgeschieden. Die drei kantonalen Zentrumsgebiete sind in den letzten Jahren hochwertig mit dem ÖV erschlossen und untereinander verbunden worden. Diese Gebiete weisen eine hohe Dynamik bei der Siedlungsentwicklung auf, welche sich in den nächsten Jahren fortsetzen wird.</p> <p>In Übereinstimmung mit dem rGVK Flughafenregion sind hochwertige ÖV-Achsen in den dynamischen Gebieten im Glattal geplant.</p>

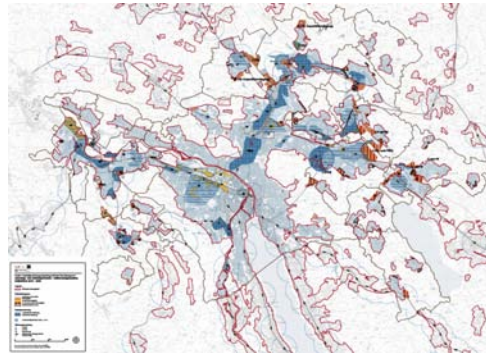


Abb. 25: Stabile und dynamische Gebiete, Plan Siedlungs-/Nutzungsstruktur 2016-25 (Quelle: Grundlagen zur Siedlungsentwicklung in Zürichs Verdichtungsraum, RZU/ZPG, 24.01.2010)

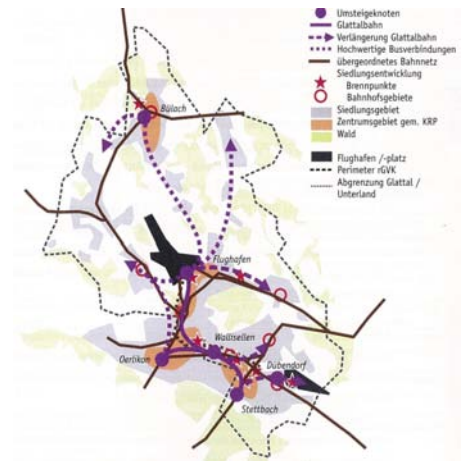


Abb. 26: ÖV-Massnahmen (Quelle: rGVK Flughafenregion, Synthesebericht 08.02.2011)

Mit folgenden Massnahmen soll der (im Vergleich zur Stadt Zürich und zum Flughafen) tiefe Modalsplit im Glattal angehoben werden:

GlattalbahnPLUS

Aus regionaler Sicht stellt die GlattalbahnPLUS, d.h. Erweiterung um die Abschnitte Kloten – Bahnhof Bassersdorf sowie Dübendorf – Flugplatzareal bis Bahnhof Dietlikon das ÖV-Schlüsselprojekt dar, da entlang der Glattalbahn und GlattalbahnPLUS ein überdurchschnittliches Wachstum bis 2030 zu erwarten ist.

Brüttenertunnel

Der Bahntunnel aus dem Raum Glattal nach Winterthur (zwei Varianten gemäss kantonalem Richtplan), welcher aus Kostengründen im Rahmen der Bahn 2000 gestrichen wurde, ist bis 2030 zu realisieren, damit der Kapazitätsengpass nach Osten behoben werden kann. Falls die Variante A über Dietlikon und Bassersdorf weiterverfolgt wird, so sind die Anliegen der Gemeinden Bassersdorf und Dietlikon betreffend Lärmschutz (z.B. Tieferlegung Bahnhof Dietlikon) zu prüfen.

S-Bahn / Aufwerten Umsteigeknoten

Die Durchmesserlinie mit zweitem Durchgangsbahnhof Zürich sowie Erweiterung des Bahnhofes Oerlikon stellt die Basis für die 4. Teilergänzung der S-Bahn dar. Ziel ist überall im Glattal ein $1/4$ -Std. Takt bei der S-Bahn (z.B. auch S7 Opfikon, Balsberg, Kloten, Bassersdorf) sowie eine Aufwertung der Umsteigeplattformen (Multimodale Drehscheiben). Während die S-Bahnhöfe Flughafen Zürich, Stettbach

und Schwerzenbach¹⁰ im Rahmen des ersten Agglomerationsprogrammes aufgewertet wurden, so sind insbesondere künftig die ÖV-Drehscheiben Bassersdorf, Dietlikon, Dübendorf, Nänikon und Wallisellen Süd noch auszubauen und aufzuwerten.

Busangebot

Das Busnetz kann grob in zwei Kategorien gegliedert werden. Einerseits die Hauptbuslinien, welche die Zentren in Ergänzung zum Stadtbahnnetz verbinden und nachfragestarke Korridore erschliessen (meist 15 Min. Takt). Um die steigende Nachfrage im Glattal abzudecken, besteht die Möglichkeit, die Takte zu verdichten, so wie es schon seit 2005 praktiziert wird. Um das Busangebot attraktiver zu machen, sind neue Durchmesserlinien im Glattal geplant. Hierfür wird aber 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. Das andere sind die Nebenbuslinien, welche die Feinerschliessung in den Quartieren übernehmen.

ÖV-Achse ins obere Glattal

Um die Entwicklungsgebiete zu erschliessen und generell das ÖV-Angebot zwischen dem mittleren und oberen Glattal zu verbessern, ist eine ÖV-Achse (Bus, vorzugsweise eigentrassiert - oder längerfristig evtl. Stadtbahn) aus dem Raum Bahnhof Dübendorf nach Hegnau, Volketswil, Industrie Volketswil, Nänikon mit Ziel Bahnhof Uster zu sichern.

c) MIV / Strassenraumgestaltung

leistungsfähiges HVS-Netz

Ziel ist die Kanalisierung des MIV auf dem Netz der Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen. Damit dieses System funktioniert ist ein genügend leistungsfähiges übergeordnetes Netz unabdingbar. Im Glattal resultieren jedoch immer häufiger Kapazitätsengpässe, insbesondere aus der Überlagerung von überregionalem, regionalem und lokalem Verkehr, dies vor allem auf der A1 (Nordring – Brüttisellerkreuz) und A51 (Flughafen – Aubrugg) sowie auf einzelnen Abschnitten des Hauptstrassennetzes. Die Glattalautobahn (Bundesaufgabe) mit flankierenden Massnahmen ist der Schlüssel für ein zukunftsfähiges Hochleistungsnetz.

¹⁰ Hinweis: Umsteigeplattform Schwerzenbach ist im Projektstadium und soll ca. 2013 umgestaltet werden (Erweiterung Bushof).

siedlungsorientierte
Ortsdurchfahrten

Zudem kann nur die Glattalautobahn dem regionalen Netz eine gewisse Entlastung bringen, sodass die Ortsdurchfahrten nach neuesten Erkenntnissen umgestaltet werden können. Es ist das Ziel, dass in Abstimmung mit anderen Projekten (Stadtbahn) und Unterhalt von Werkleitungen bis zum Jahr 2030 mindestens 10 Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Ortsdurchfahrten ausgearbeitet und realisiert werden. Die Aufwertung von Ortszentren wird dadurch unterstützt.

leistungsfähige Achse
im Raum Greifensee

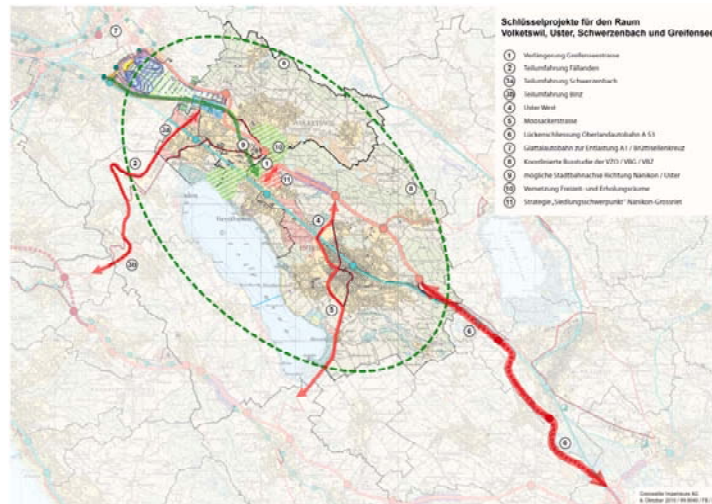


Abb. 27: Schlüsselprojekte im oberen Glattal
(Quelle: Arbeitsgruppe RZO / ZPG, Oktober 2010)

Im Raum Oberland / Pfannenstil / Glattal sind diverse geplante Strassen im kantonalen Verkehrsplan 2007 für die Verbesserung des Tangentialnetzes festgesetzt worden. Die Achse Fällanden – Schwerzenbach – Volketswil ist aus regionaler Sicht als Gesamtprojekt kurzfristig zu erstellen, damit westlich des Greifensees eine leistungsfähige Querverbindung zur Verfügung steht.¹¹

Gebiete für strategische
Reserven

Gebiete, welche sich als strategische Reserven für Sondernutzungen eignen (z.B. Flugplatzareal, Holberg) sind verkehrlich gut bis sehr gut

11

Hinweis: An der ZPG-DV vom 30.03.2011 hat sich der GR Fällanden gegen die Umfahrung ausgesprochen und die Streichung aus dem kant. Richtplan verlangt. Dieser Antrag wurde von der DV deutlich abgelehnt. Aus dem GR-Protokoll vom 12.04.2011 sind die Gründe für eine Ablehnung der Umfahrung Fällanden ersichtlich.

Auf Antrag von Dübendorf wurde eine Etappierung abgelehnt und dementsprechend verlangt, dass die Umfahrung Fällanden und Schwerzenbach gleichzeitig und kurzfristig zu erstellen ist.

Auf Antrag der Gemeinde Maur wurde verlangt, dass zeitgleich auch die Umfahrung Binz zu erstellen ist.

erschlossen. Die neben den verkehrlichen Schlüsselprojekten (Glattalautobahn, GlattalbahnPLUS) noch zusätzlichen Ergänzungen beim regionalen Strassennetz (z.B. Südumfahrung Wangen, Parallelstrasse zu A51) sind zeitgerecht vor 2030 zu erstellen.

Parkierung

Die Region unterstützt grundsätzlich die Bestrebungen des Kantons, wonach im Rahmen einer PBG-Revision und mit einer kantonalen Parkplatz-Verordnung (PP-VO) die Kriterien zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs gesamtkantonal vereinheitlicht und eine Positivplanung (Festlegung von Eignungsgebieten) für VE-Einrichtungen mit einer massvollen Erhöhung der Parkplatzzahl innerhalb der Eignungsgebiete zugelassen wird. Die VE-Einrichtungen sind auf Verkaufs-, Freizeit- und Eventnutzungen zu beschränken und die Begriffe im PBG sowie PP-VO mit dem kantonalen Richtplan abzustimmen. Valet-Parkings ausserhalb des Flughafenperimeters sind nicht erwünscht.¹²

verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

Die ZPG plant, gestützt auf die Vorgaben im kantonalen Richtplan, Eignungsgebiete für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im regionalen Richtplan zu bezeichnen (vgl. auch Themenkarte VE). Die VE-Gebiete werden aufgrund ihrer vorhandenen oder geplanten Nutzungsschwerpunkte unterschieden. Die Festlegung betrifft nur Einkaufs- und Freizeitgrossanlagen (jedoch keine reinen Dienstleistungs- und Logistiktutzungen), wobei zwischen VE-Verkauf und VE-Event unterschieden wird. Differenzierungen pro (Teil-)Gebiet sind bei Bedarf festzulegen (z.B. Circle, kein Detailhandel zulässig).

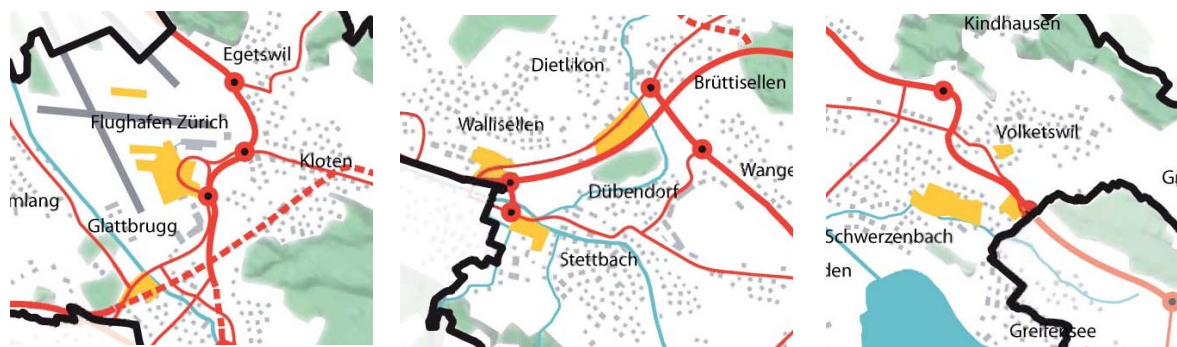


Abb. 28 - 30: Ausschnitte aus Themenkarte VE (26.10.2011)

¹²

Hinweis: Die ZPG hat am 23.09.2009 zur Vorlage Teilrevision PBG sowie Entwurf PP-VO 2009 Stellung genommen. Gemäss Medienmitteilung vom 7. April 2011 wird der Kanton voraussichtlich Ende 2011 eine überarbeitete Vorlage unterbreiten.

Im Sinne einer Positivplanung soll innerhalb der Eignungsgebiete eine Privilegierung bei der Anzahl Parkplätze im Sinne des Entwurfes der kantonalen Parkplatzverordnung (2009) erfolgen.

d) Fuss- und Radverkehr

Alltag	Um möglichst grosse Anteile des Alltagsverkehrs 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 (z.B. Bahndurchstich Rümlang).
Freizeit	Andererseits sollen die urbanen Freiräume längs Glatt, Hardwald und Regiopark Flugplatzareal besser, resp. neu zugänglich gemacht werden (z.B. Erstellung Brücken Butzenbühl – Holberg und Böschewiesen - Glattpark). Dank nahe liegenden Erholungsräumen, welche mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar sind, wird die Naherholung gefördert und insgesamt die Mobilität reduziert.

3.6. Landschaft

Landschaft	<p>Gemäss regionalem Richtplan 1998 sind Erholungsgebiete, Aussichtspunkte, Naturschutzgebiete, wiederherzustellende Biotope, Landschaftsförderungsgebiete, ökologische Vernetzungen und Langlaufloipen festgelegt. Einzig auf die Festlegung von Landschaftsschutzgebieten wurden verzichtet, weil die entsprechenden Gebiete auf nationaler und kantonaler Stufe geschützt sind. Aufgrund neuer Grundlagen gilt es diese Bestimmungen zu überprüfen und im Rahmen der Gesamtrevision des regionalen Richtplanes in einzelnen Punkten anzupassen.</p> <p>Die RZU-Regionen haben in Aussicht genommen, den Landschaftsraum mit dem RegioROK zu differenzieren mit folgenden Kategorien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsorientierte Freiräume sind auf die Siedlungen und damit auf die (Erholungs-)Bedürfnisse der im nahen Umfeld wohnenden Menschen ausgerichtet (z.B. Freizeit- und Erholungsanlagen, Sportplätze, Schrebergärten, Friedhöfe, Strassenräume und Plätze etc.). • Landschaftsorientierte Freiräume sind auf eine multifunktionale Nutzung der Landschaft ausgerichtet und in Form von Klein-
------------	--

siedlungen, Weilern etc. vereinzelt bewohnt. Die landschaftsorientierten Freiräume werden multifunktional genutzt, wobei Landwirtschaft, Erholung sowie Natur- und Landschaftsschutz gleichberechtigt sind.

- Landschaftsräume sind naturorientierte Freiräume, in denen die Natur bzw. der Naturschutz Vorrang geniessen. Diese Räume müssen vor dem Druck der Erholungssuchenden entlastet werden.

Heute ist die Forst- und Landwirtschaft prägend. Die Zunahme der Einwohner und Beschäftigten wird unausweichlich zu einem erhöhten Nutzungsdruck auf die Freifläche führen. Zudem ist die Bedeutung der Fruchtfolgefleichen und der Umgang mit Ersatzmassnahmen im Glattal entwicklungsrelevant (vgl. auch Kap. 3.3). Es drängt sich daher eine umfassende Planung aller Bedürfnisse (z.B. Landschaftsentwicklungskonzept) auf.

Planung Glattraum,
Bedarf Folgeprojekt
(Stadt Zürich, Glattal)

Im Übergangsbereich zwischen Opfikon, Wallisellen, Dübendorf und Zürich (Stadtkreise 11 und 12) werden die Möglichkeiten der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung zuwenig genutzt. Deshalb sollen mit einer Gebietsplanung „Glattraum - Fil Bleu“ bessere Gestaltungs- und Nutzungsmassnahmen evaluiert und insbesondere für den Langsamverkehr und die Freiraumvernetzung kurzfristig umgesetzt werden.

3.7. Ver- und Entsorgung

überkommunale
Zusammenarbeit
hat Tradition

Die Gemeinden arbeiten bei der leitungsgebundenen Ver- und Entsorgung seit Jahrzehnten zusammen, wobei sich der Trend in den letzten Jahren weiter verstärkt hat. Zweckverbände im Bereich Abwasser, Kläranlagen, Wassergewinnung und -verteilung sind weit verbreitet, oft auch weil die Einzugsgebiete mit der politischen Einteilung nicht übereinstimmen.

Die Zusammenarbeit wird sich wegen des Kostendrucks und übergeordneten Vorgaben durch Bund und Kanton weiter verstärken.¹³ In

¹³

vgl. z.B. Schreiben Baudirektion (AWEL) vom April 2011, wonach aufgrund der Versorgungssicherheit und des Sanierungsprogramms 10 die VO über die Wasserversorgung per 1. Mai 2011 so geändert wird, dass nur Beiträge für die Erstellung von regionalen und überregionalen Verbundanlagen gewährt werden.

den letzten Jahren wurden zudem auch Verbands-GEP (V-GEP) durch das AWEL angestrebt und gefördert (GEP in einem Abwasser-Verband).

Sachplanung Thematische Sachplanungen wie der Massnahmenplan Wasser im Einzugsgebiet der Glatt stellen neue Koordinationsinstrumente dar, welche die verschiedenen Nutzungsansprüche an das Wasser koordiniert. Teile der darin definierten Massnahmen sollen in den regionalen Richtplänen aufgenommen werden.¹⁴

Hoch- und Höchstspannungsleitungen Der Grundsatz im kantonalen Richtplan, wonach Hoch- und Höchstspannungsleitungen im Siedlungsgebiet in der Regel unterirdisch zu führen sind, soll prioritär in den dicht besiedelten Gebieten umgesetzt werden.

Zudem sollte dieser Grundsatz insbesondere auch in Landschaftsschutzgebieten von überregionaler Bedeutung (z.B. Katzensee) und generell in sensiblen Landschaftsräumen umgesetzt werden.

3.8. Öffentliche Bauten und Anlagen

verstärkte Einbindung in Raumentwicklung Die ZPG begrüsst die verstärkte Einbindung der öffentlichen Bauten und Anlagen in die Raumentwicklung. Grundsätzlich bilden die Zentrumsgebiete von kantonalen Bedeutung ein tragfähiges Gerüst für die Mehrzahl der öffentlichen Raumbedürfnisse von übergeordneter Bedeutung.

Das Flugplatzareal Dübendorf soll im kantonalen Richtplan als Bereich für eine "fachübergreifende Gebietsplanung" ausgeschieden werden. Zudem ist die ZPG in die Fachgruppe mit den Städten Zürich und Winterthur bezüglich Festlegungen zu den öffentlichen Bauten und Anlagen einzubinden.¹⁵

3.9. Leitlinien Glattal

Leitlinien A - E Im rechtskräftigen regionalen Richtplan sind folgende Leitlinien festgehalten und weisen nur in der Leitlinie C Anpassungsbedarf auf:

¹⁴ vgl. Infos anlässlich Regionalplanertreffen vom 30. März 2011 sowie www.wasser.zh.ch

¹⁵ Hinweis: Vgl. Anträge aus der Stellungnahme der ZPG zum kantonalen Richtplan vom 30.03.2011

- **Leitlinie A:** Die Besiedlung ist auf Zentren und Entwicklungsschwerpunkte (dynamische Lagen) auszurichten, um damit die Siedlungsstruktur zu verbessern. Dazu müssen in erster Linie dort die Hemmnisse beseitigt werden, die dem Bauen und Umnutzen im Wege stehen.
- **Leitlinie B:** 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.
- **Leitlinie C:** 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 die zusätzlichen Arbeits- und Wohnpotenziale möglichst umfassend auf den öffentlichen Verkehr ausrichten können.¹⁶
- **Leitlinie D:** Das Verkehrsnetz ist auf das mutmassliche Wachstum hin zu dimensionieren und nicht auf das wesentlich höherer Fassungsvermögen der Bauzonen; dabei sind allerdings die Optionen für einen weitergehenden Ausbau der Infrastruktur freizuhalten.
- **Leitlinie E:** 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 mit jenen der Erholung und der Land- und Forstwirtschaft abzustimmen.

¹⁶ Leitlinie C (bisherige Fassung gem. reg. Richtplan 1998): Die Besiedlung ist schwerpunktmässig auf die S-Bahnstationen und qualitativ hochstehende, langfristig gesicherte öffentliche Verkehrslinien auszurichten. Die Glattalbahn, als Rückgrat des Zubringerverkehrs zur S-Bahn, ist so rasch als möglich zu realisieren, damit sich die 43'000 Arbeits- und 8'000 Wohnplätze möglichst umfassend auf den öffentlichen Verkehr ausrichten können.

4. Zukunftsbild 2030

4.1. Stossrichtungen

Stossrichtungen

Gemäss „Informationspapier Glattalstadt“ und „rGVK Flughafenregion“ stehen folgende Stossrichtungen im Vordergrund:

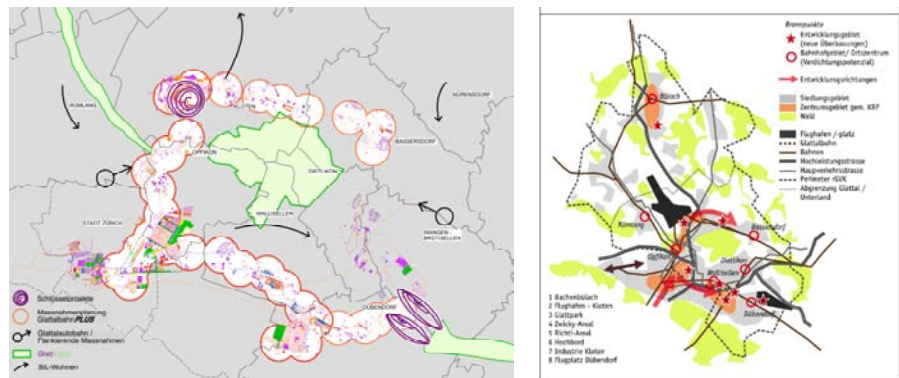


Abb. 31: Stossrichtung „Glattalstadt 2030“ (Quelle: Informationspapier Glattalstadt; ZPG / glow.das Glattal, 23.06.2010)

Abb. 32: Brennpunkte und Zentren (Quelle: rGVK Flughafenregion, Synthesebericht für die Vernehmlassung, 08.07.2010)

a) Stossrichtung Fil Rouge

- Potenzial für Einwohner- und Beschäftigtenzunahme in Gesamtregion mit akzentuiertem Wachstum an den Achse Opfikon/Wallisellen/Dübendorf
- Realisierung Glattalautobahn mit flankierenden Massnahmen für zukunftsfähiges Hochleistungsnetz und siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten
- Zentrenstruktur an Glattalbahn qualitativ verdichten und mit GlattalbahnPLUS bis 2030 arrondieren (Massnahmenplanung für die Abschnitte Dübendorf/Flugplatzareal und Kloten/Bahnhof Bassersdorf)
- Siedlungsentwicklung trotz Fluglärm (Bedarf für Sonderbauvorschriften, Lageoptimierung der Baukapazitäten)
- Schlüsselprojekte „Flugplatzareal“ und „The Circle“ bereichern das Glattal

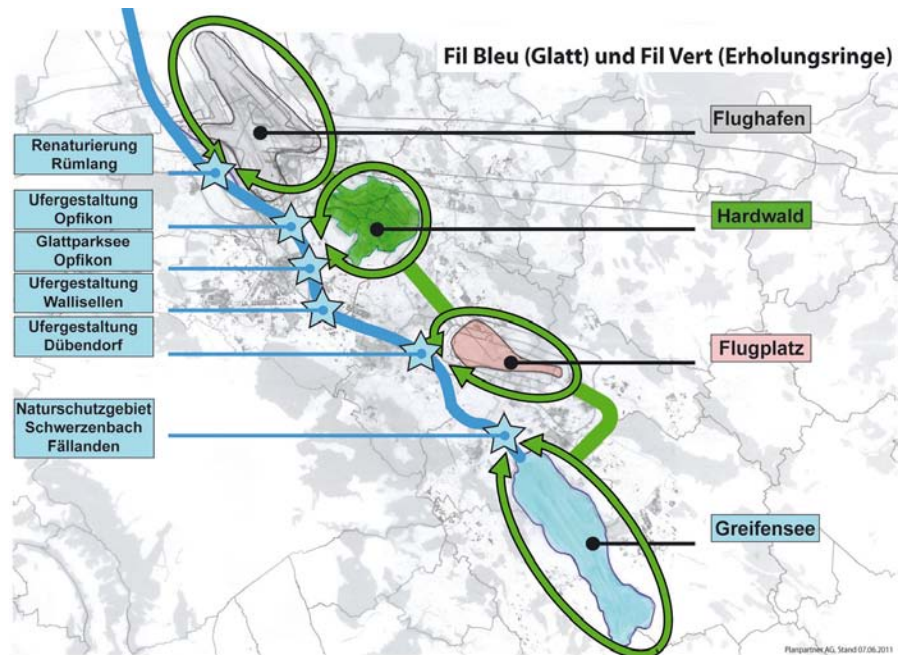


Abb. 36: Fil Bleu (Glatt) und Fil Vert (Erholungsringe), ökologische Vernetzung und hochwertige Verbindungen für Langsamverkehr (26.10.2011)

c) Schlüsselprojekte

- Bei der Umsetzung der strategischen Reserve auf dem Flugplatzareal und einer Realisierung des geplanten Dienstleistungszentrums The Circle at Zurich Airport kann das Wachstum des Glattals, als Tor zu Zürich und als Entwicklungsregion im Flughafenbereich, gezielt und strukturiert weitergeführt werden.

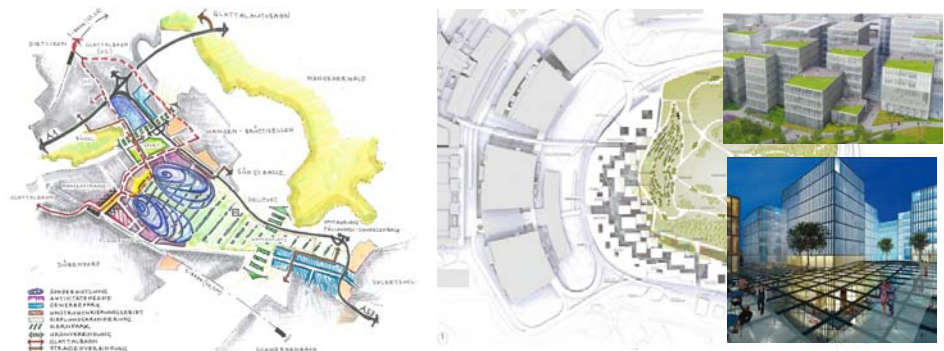


Abb. 37: Flugplatzareal, Syntheseskizze des Begleitgremiums (Quelle: Testplanung Flugplatzareal, Kanton Zürich, 2009/10)

Abb. 38: The Circle at Zurich Airport (Quelle: Flughafen Zürich AG, Februar 2010)

prioritäre Infrastruktur-Grossprojekte

Daraus ergeben sich bis ins Jahr 2030 folgende prioritären Infrastruktur-Grossprojekte, auf welche es die Siedlungsentwicklung und Landschaftsgestaltung vorrangig auszurichten gilt:

- GlattalbahnPLUS, Ast Flughafen Kloten – Bahnhof Bassersdorf
- GlattalbahnPLUS, Ast Dübendorf Giessen – Dübendorf Bahnhof (mit Option Verlängerung bis Flugplatzareal Dübendorf und Bahnhof Dietlikon)
- Glattalautobahn, Ringschluss zwischen den Verkehrsräumen Zürich Seebach und Brüttiseller Kreuz, mit zusätzlichem Vollanschluss im Raum Kloten/Bassersdorf)

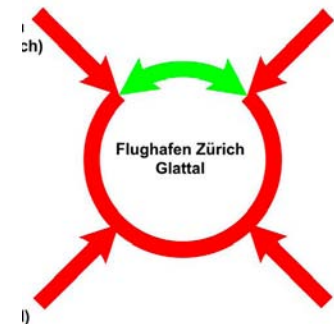
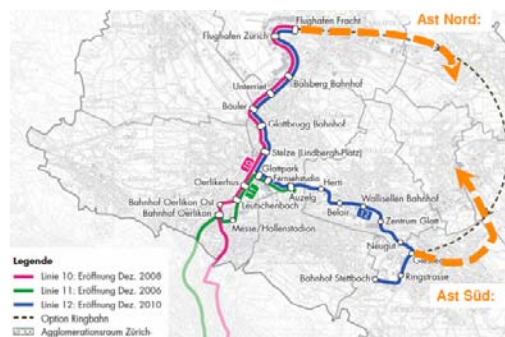


Abb. 39: GlattalbahnPLUS, Strategie ZPG / glow.das Glattal / VBG für nächste Ausbauschritte Glattalbahn (Quelle: VBG, 2011)

Abb. 40: Glattalautobahn, Schematische Darstellung des erforderlichen Autobahn-Ringschlusses (Positionspapier ZPG, 10.03.2006)

4.2. Zukunftsbild 2030

Zukunftsbild 2030
(vgl. Karte, Themen-
karten und Differenz-
tabelle im Anhänge A-
C)

Mit dem „Zukunftsbild 2030“ werden die Stossrichtungen und Schlüsselprojekte präzisiert und illustriert, indem wir uns im Jahr 2030 befinden und eine mögliche Entwicklung 2010-2030 Revue passieren lassen.

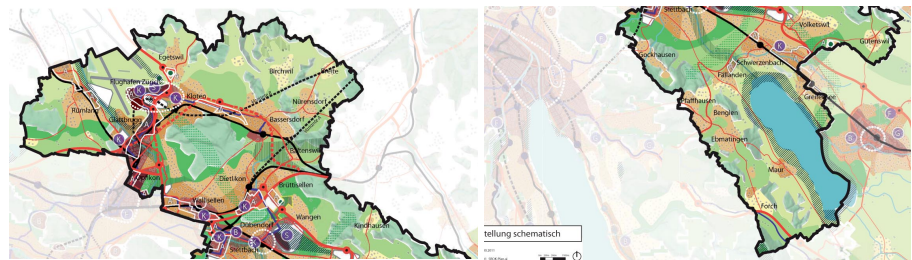


Abb. 41: Zukunftsbild 2030, Ausschnitt mittleres Glattal (26.10.2011)

Abb. 42: Zukunftsbild 2030, Ausschnitt oberes Glattal (26.10.2011)

Glattal 2030

Im Jahr 2030 leben 180'000 Einwohner-/innen und arbeiten 145'000 Beschäftigte im Glattal. Die Bevölkerung schätzen neben der guten Erreichbarkeit und zeitgemässen Versorgung auch die landschaftlichen Reize:

Zentrumsgebiete an der Glattalbahn (Knoten Oerlikon, Flughafen, Stettbach und Endhaltestellen in Dietlikon und Bassersdorf)

- Die 1990 eingeleitete Strategie einer **Perlenkette aus dichten urbanen Mischgebieten an der Glattalbahn** wurde fortgeführt. Die Quartiere der ersten Generation (Glattpark, Wallisellen Bahnhofgebiet, Zwicky/Giessen in Wallisellen/Dübendorf) waren Vorbild für die neue Quartiere (Bassersdorf Bahnhof, Dübendorf Hochbord und Flugplatzrand Dübendorf/Wangen-Brüttisellen).
- In Kloten entwickelt sich der **Tripol** aus Zentrumsentwicklung (Nachverdichtung Zentrum / Wilder Mann), Flughafenkopf (Terminalbereich / The Circle) und Balsberg/Glattbrugg-West (internationales Dienstleistungszentrum in Kloten, Opfikon und Rüm-lang) allmählich. Die Erweiterung von The Circle in Richtung Holberg steckt immer noch in der Variantenplanung, weil auf dem Butzenbühl die Waldrodung noch nicht rechtskräftig ist und im Gebiet Holberg nach wie vor Flächenreservierungen des Flughafens ohne Realisierungshorizont vorliegen.

- Der **Flugplatzrand** in Dübendorf und Wangen-Brüttisellen wurde in vielfältiger urbaner Mischnutzung entwickelt. Die bis zu 40 m hohen Gebäude kontrastieren mit den historischen Zeugen der Schweizer Aviatik, welche vielfältigen neuen Nutzungen zugeführt wurden und die Bauernhäuser als wichtigste Zeugen der Glattaler Geschichte abgelöst haben. Im Innern des Flugplatzareals haben sich in der südlichen Hälfte mit einem Innovations- und einem Gesundheitscluster zwei mittelgrosse Nutzungen sowie ergänzende Wohnnutzungen angesiedelt. Zudem konnten Bereiche für Sportanlagen von regionaler Bedeutung zur Verfügung gestellt werden. Es ist ein Regionalpark entstanden für Naherholung. Im Volketswiler Teil des Flugplatzareals sind die Optionen noch offen. Als Zwischennutzungen wurden Treibhäuser für die Intensivlandwirtschaft zugelassen.
- In **Stettbach** wurde nach jahrelangen Planungen für öffentliche Grossbauten ein in Asien vielfach erprobtes Konzept mit Hochhauswohnungen (mit ÖV-Güteklasse A) auf einem Bildungscluster (Privatschulen) umgesetzt, welche sich rund um einen künstlich angelegten Stettbacher-See gruppieren.
- Bereits im Rahmen des „**Forum Glattal**“ wurde in der ersten Hälfte der 2010-er Jahre das Ziel formuliert, mindestens eine Entwicklungsachse nach 2030 mit urbaner Mischnutzung fortzusetzen. Eine Ideenkonkurrenz hat in den 2020-er-Jahren ergeben, dass der Raum Volketswil/Schwerzenbach/Greifensee/Uster das grösste Potenzial aufweist. Eine eigentrassierte Busachse und erste Realisierungsschritte stehen in Aussicht. Damit kann das seit 2020 in Etappen erstellte Näniker-Quartier samt WaldPark und dem Greifensee-Erholungsgebiet besser eingebunden werden.
- Das Impulsprogramm „**Verdichtung Bahnhofgebiete**“ hat unterschiedliche Ergebnisse gebracht. Erheblichen Investitionen in die Aufwertung von Umsteigebeziehungen und Stadtraum stehen relativ bescheidene bauliche Nachverdichtungen im direkten Umfeld gegenüber, weil sich der Restwert der mehrheitlich zwischen 1965 und 2010 erstellten Bausubstanz als hemmend herausgestellt hat.
- Die **Glattalautobahn** ist im Bau und wird demnächst dem Verkehr übergeben. Wegen den zeitlichen Verzögerungen mussten

Spurausbauten in den Bereichen Brüttiseller-Kreuz (mit Autobahnüberdeckung als Ausgleichsmassnahme) und im Abschnitt Wallisellen – Glattbrugg erstellt werden. Der Stadttunnel harrt immer noch der Realisierung und soll neu im Abschnitt Hegnau und nicht wie ursprünglich geplant in Stettbach ins Glattaler Autobahnnetz eingeführt werden.

- Rümliang wurde durch den **Flughafenrand im Süden (Logistik) und Westen (Privataviatik)** städtebaulich stärker mit dem Flughafenkopf verknüpft. Entsprechend hat auch die Bedeutung der Regionalbuslinie am Flughafenrand zugenommen. Die Glattrevitalisierung wurde erstellt und bildet heute zusammen mit den Erholungs-Aktivitätenbänder am Greifensee und am Flugplatz ein einzigartiges Erholungsangebot, welches durch den Fil Bleu der Glatt (Flussweg und Stadtparkanlagen) verbunden ist.
- stabile Gebiete
- In den **stabilen Gebieten** wird seit den 1990-iger Jahren moderat verdichtet. Der Bevölkerungsverlust hat sich abgeflacht und es wird ab 2030 ein Trendwandel prognostiziert, weil die demographische Alterung vor dem Abschluss steht, der Wohn- und Arbeitsflächenverbrauch pro Kopf nicht mehr zunimmt und immer mehr Bauten für Abbruch/Neubau zur Disposition stehen.
 - Die **Ortszentren** konnten nicht im erhofften Umfang revitalisiert werden, weil die Grundversorgung in den zentralen Einkaufsgebieten erfolgt. Dennoch wurden die Anstrengungen für die Pflege der Ortsbilder aufrechterhalten und vielerorts die Möglichkeiten der baulichen Verdichtung nicht ausgeweitet.
- Verkehr
- Das **regionale Strassennetz** wurde parallel zur Siedlungsentwicklung punktuell ergänzt (z.B. Bügel Dietlikon - Wangen und Südumfahrung Wangen, Details vgl. Anhang C "Differenztafel 2010/2030"). Von den ca. 25 umzugestaltenden Ortsdurchfahrten konnten bis 2030 ca. 10 Objekte (meist im Rahmen der Agglomerationsprogramme) umgesetzt werden. Entsprechend dem Sanierungsbedarf und den jeweiligen Bauprogrammen des Kantons wurden bis 2030 diverse weitere Knoten optimiert und teilweise ausgebaut. Die Funktionsfähigkeit des gesättigten Verkehrssystems im Glattal konnte dadurch weitgehend aufrechterhalten werden. Im Zusammenhang mit dem Bau der **Glattalautobahn** wurden detaillierte flankierende Massnahmen auf dem regiona-

len Verkehrsnetz ausgearbeitet, welche mit der Inbetriebnahme der Glattalautobahn umgesetzt werden sollen. Dadurch soll der (über-)regionale Verkehr, welcher sich mangels Kapazitäten auf dem übergeordneten Netz vermehrt den Weg durch Siedlungsgebiete gesucht hatte, zurück auf das Hochleistungsstrassennetz gebracht werden.

- Verschiedene Lücken im **Fuss- und Radverkehrsnetz** (z.B. Brücken Butzenbühl – Hohlberg und Böschenwiesen - Glattpark) wurden geschlossen und das Radwegnetz entsprechend dem Veloprogramms Kanton Zürich schrittweise ausgebaut. Der "Fil Bleu" entlang der Glatt wurde vollständig, der "Fil Vert" jedoch erst teilweise realisiert. Zudem wurde die Attraktivität des Fussverkehrs im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des ÖV-Netzes speziell im Umfeld der ÖV-Umsteigeplattformen verbessert.

Identität

- Das Glattal hat sich physisch zu einer **Netzstadt** entwickelt und wird trotz den örtlichen Zuständigkeiten der **14 Gemeinden** planerisch als Einheit verstanden. Die Planungen werden durch den Zweckverband ZPG, die politischen Aktivitäten sämtlicher 14 Gemeinden durch „glow.das Glattal“ koordiniert. Der erste August wird mit einem Feuerwerk beim Schloss Greifensee begangen und für die Weihnachtsbeleuchtungen ausserhalb der historischen Ortskerne sorgt die „Vereinigung Einkaufs- und Eventgebiete Glattalstadt“.

Anhang

A. Zukunftsbild 2030

Zukunftsbild 2030 (vgl. Karte auf der folgenden Seite)

Regionales Raumordnungskonzept RegioROK Region Glattal Zukunftsbild 2030

Basisinhalt

Verkehr

- Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
- Hochleistungsstrasse Tunnelstrecke
- Strassen von kantonaler Bedeutung
- S-Bahn-Netz
- S-Bahn-Netz Tunnelstrecke
- Stadtbahn
- Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss
- Haltestelle S-Bahn Takt < 15 min
- Haltestelle S-Bahn Takt 16 - 30 min
- Logistikzentrum

Landschaft

- Wald
- Gewässer
- Siedlungsorientierte Freiräume
- Landschaftsorientierte Freiräume
- Landschaftsräume
- Erholungsräume von überregionaler Bedeutung

Zusatzinhalt

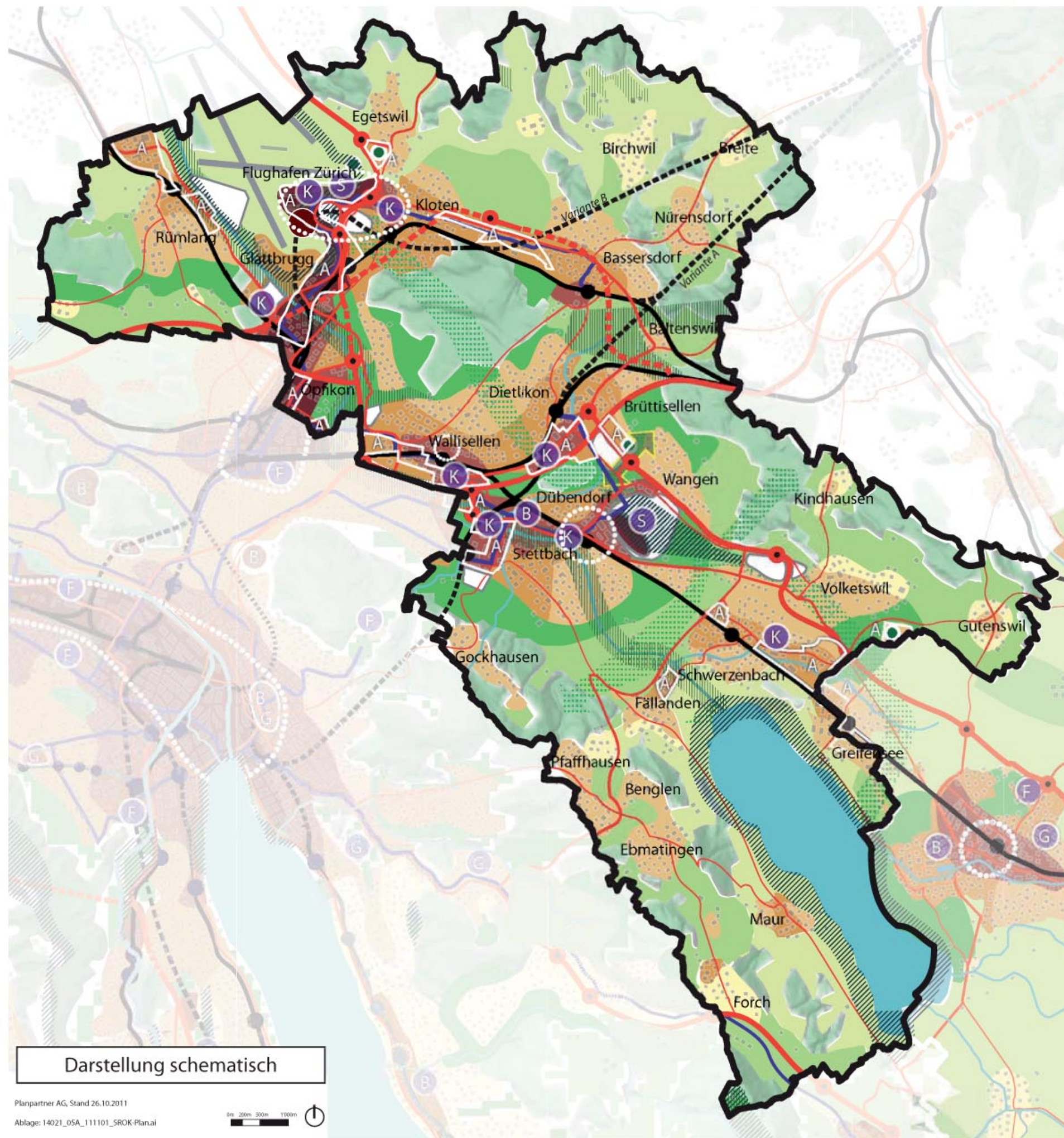
- Piste Flughafen
- Strassen von regionaler Bedeutung
- Landschaftsvernetzung
- Erholungsräume von regionaler Bedeutung
- Kantonaler Vernetzungskorridor

Siedlung

- Sehr hohe Dichte
- Hohe Dichte
- Mittlere Dichte
- Geringe Dichte
- Sehr geringe Dichte
- Regional-/Stadtteilzentrum
- Sub-/Quartierzentrum

Nutzungsschwerpunkte

- Konsum
- Arbeiten
- Gesundheit
- Bildung
- Sondernutzung
- Strategische Reserve



Darstellung schematisch

B. Themenkarten zum Zukunftsbild 2030

Themenkarten 2030 (vgl. Themenkarten "Arbeitsplatzgebiete", "Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)", „Busanbindungen und Multimodale Drehscheiben“, „ÖV 2030“, „Strassen 2030“, „Strassenraumgestaltung“ und "Fuss- und Radverkehr" auf den folgenden Seiten)

Regionales Raumordnungskonzept RegioROK Themenkarte Arbeitsplatzgebiete

Basisinhalt

- Verkehr**
- Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
 - Hochleistungsstrasse Tunnelstrecke
 - Strassen von kantonaler Bedeutung
 - S-Bahn-Netz
 - S-Bahn-Netz Tunnelstrecke
 - Stadtbahn
 - Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss
 - Haltestelle S-Bahn Takt < 15 min
 - Haltestelle S-Bahn Takt 16 - 30 min
 - Logistikzentrum

Landschaft

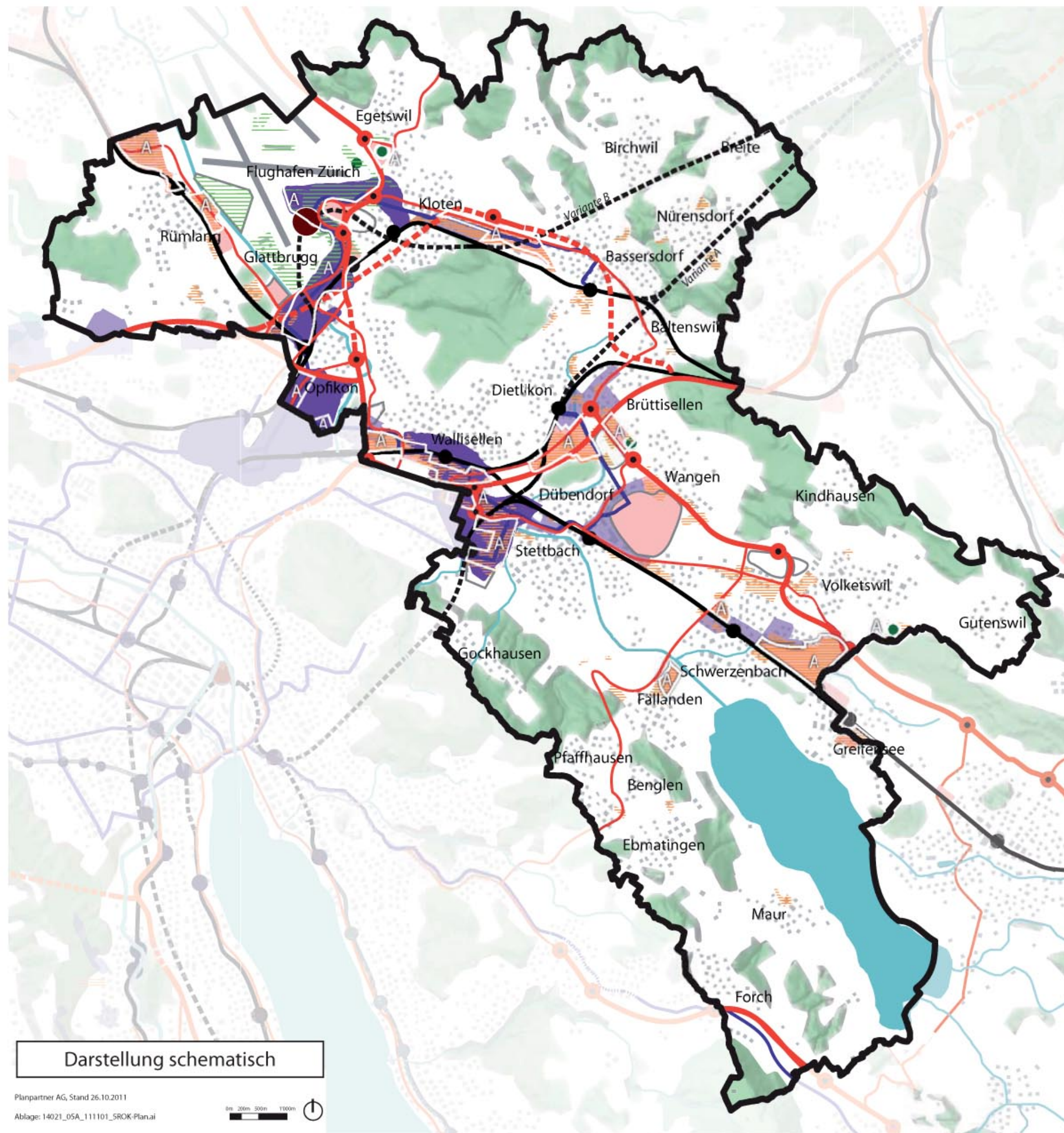
- Wald
- Gewässer

Zusatzinhalt

- Zentrumsgebiet (kant. RP)
- Arbeitsplatzgebiet
- Mischgebiet
- Kommunale Arbeitgebiete
- Sonderzone Flughafen

Nutzungsschwerpunkte

- Strategische Reserve






Darstellung schematisch

Regionales Raumordnungskonzept RegioROK
Themenkarte VE

Basisinhalt

Verkehr

-  Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
-  Hochleistungsstrasse Tunnelstrecke
-  Strassen von kantonaler Bedeutung

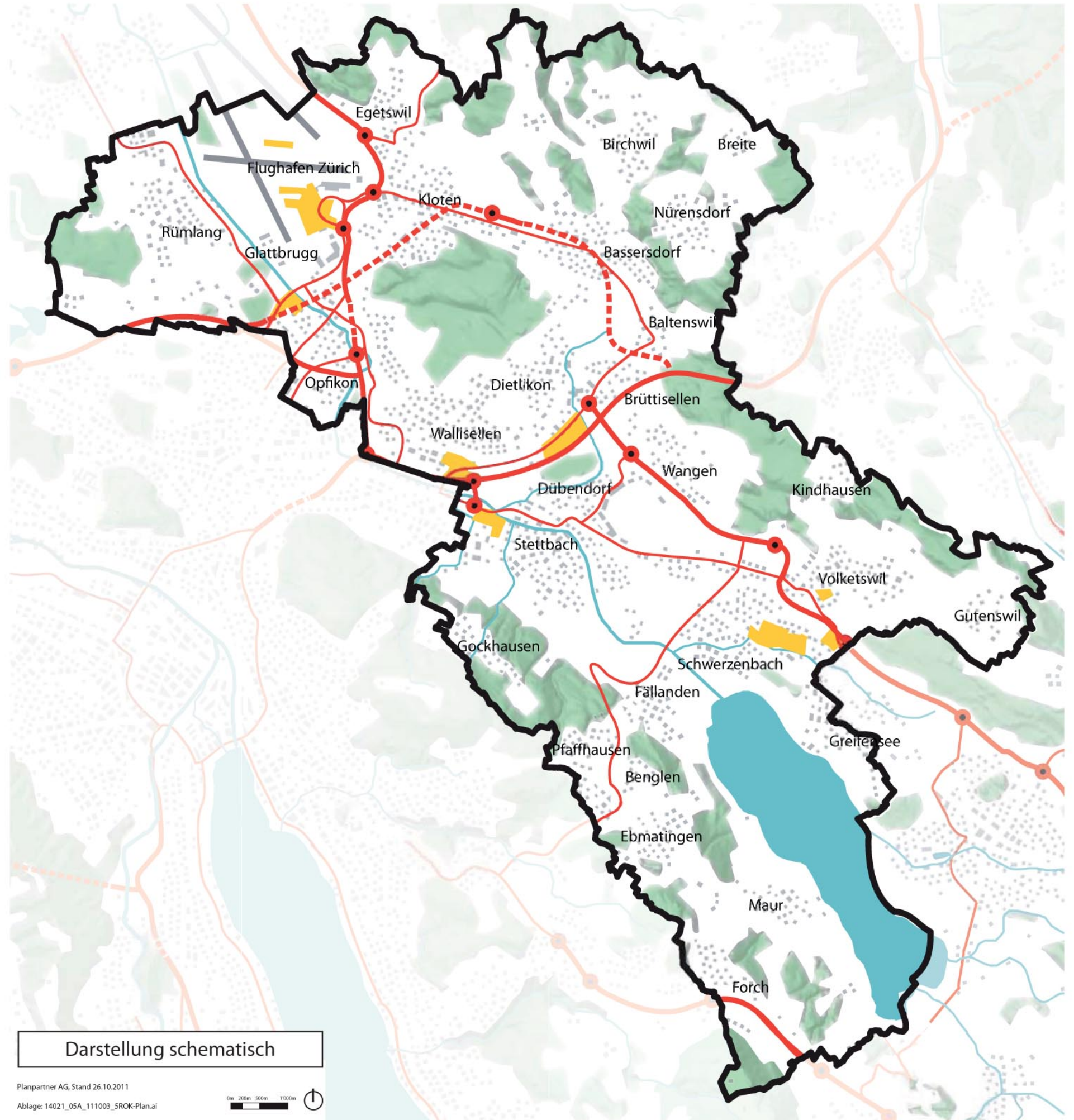
Landschaft

-  Wald
-  Gewässer

Zusatzinhalt

Verkehr

-  Gebiete für Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)



Darstellung schematisch

Regionales Raumordnungskonzept RegioROK Themenkarte Busanbindungen und Multimodale Drehscheiben

Basisinhalt

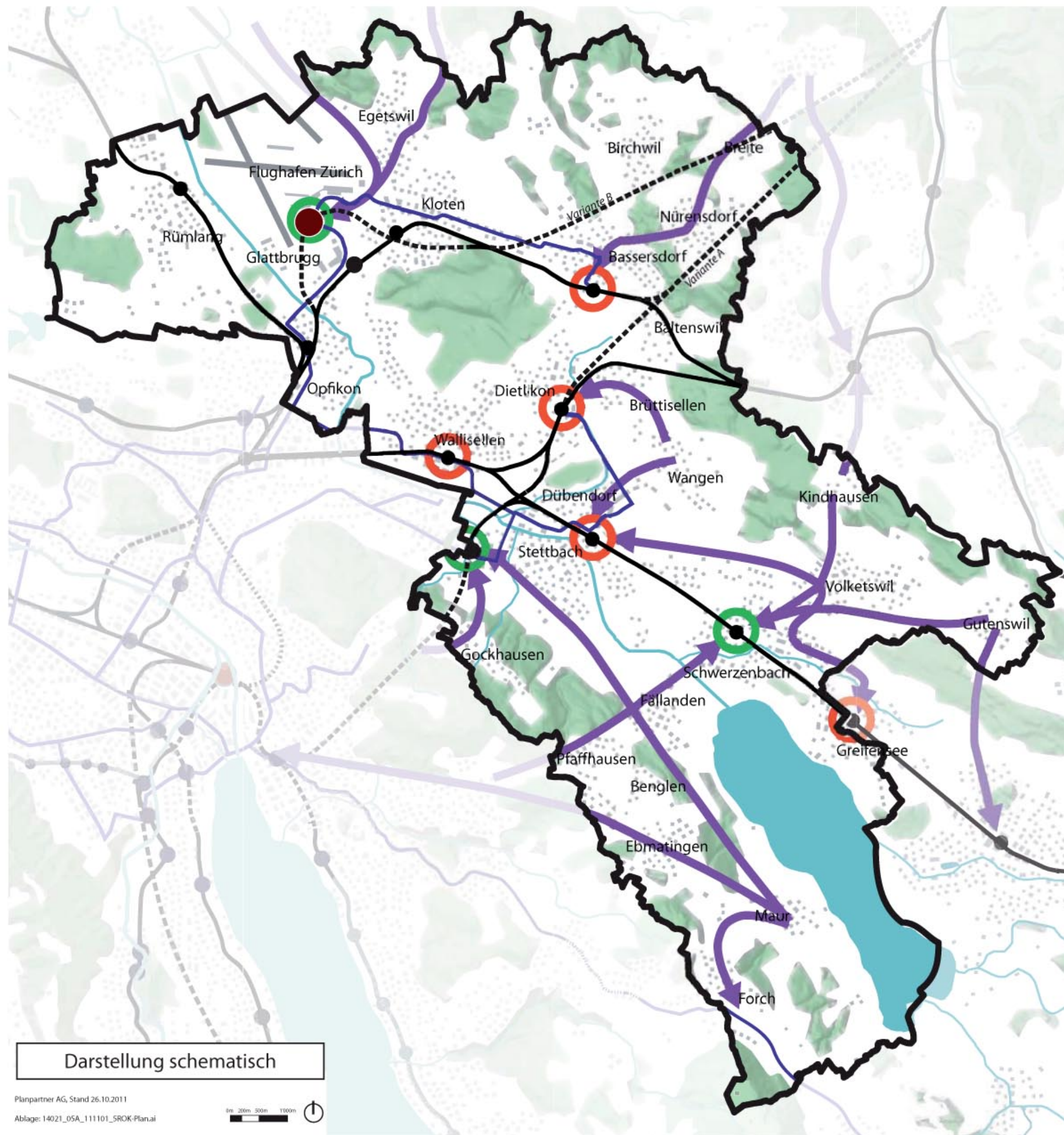
- Verkehr**
- S-Bahn-Netz
 - - - S-Bahn-Netz Tunnelstrecke
 - Stadtbahn
 - Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss
 - Haltestelle S-Bahn Takt < 15 min
 - Haltestelle S-Bahn Takt 16 - 30 min

Landschaft

- Wald
- Gewässer

Zusatzinhalt

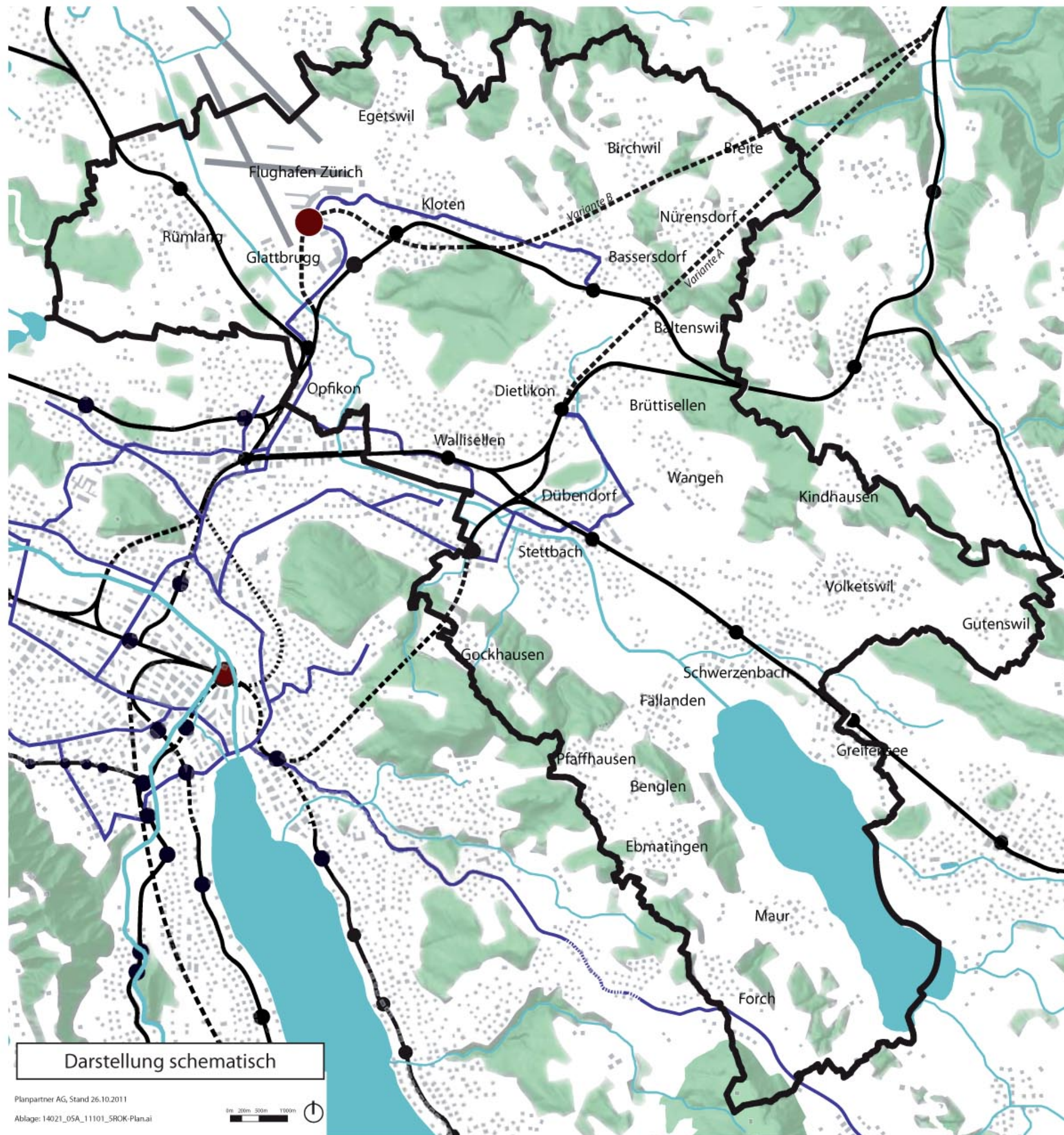
- Verkehr**
- wichtige Busanbindungen
 - Aufwertung Multimodaler Drescheiben
 - Aufwertung im Rahmen 1. Aggloprogramm / Glattalbahn



Darstellung schematisch

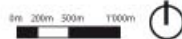
Regionales Raumordnungskonzept RegioROK Themenkarte ÖV 2030

- Basisinhalt**
- Verkehr**
- S-Bahn-Netz
 - - - S-Bahn-Netz Tunnelstrecke
 - Stadtbahn
 - Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss
 - Haltestelle S-Bahn Takt < 15 min
 - Haltestelle S-Bahn Takt 16 - 30 min
- Landschaft**
- Wald
 - Gewässer



Darstellung schematisch




Planpartner AG, Stand 26.10.2011
 Ablage: 14021_05A_111101_5ROK-Plan.ai



Regionales Raumordnungskonzept RegioROK Themenkarte Strassenraumgestaltung

Basisinhalt



Verkehr

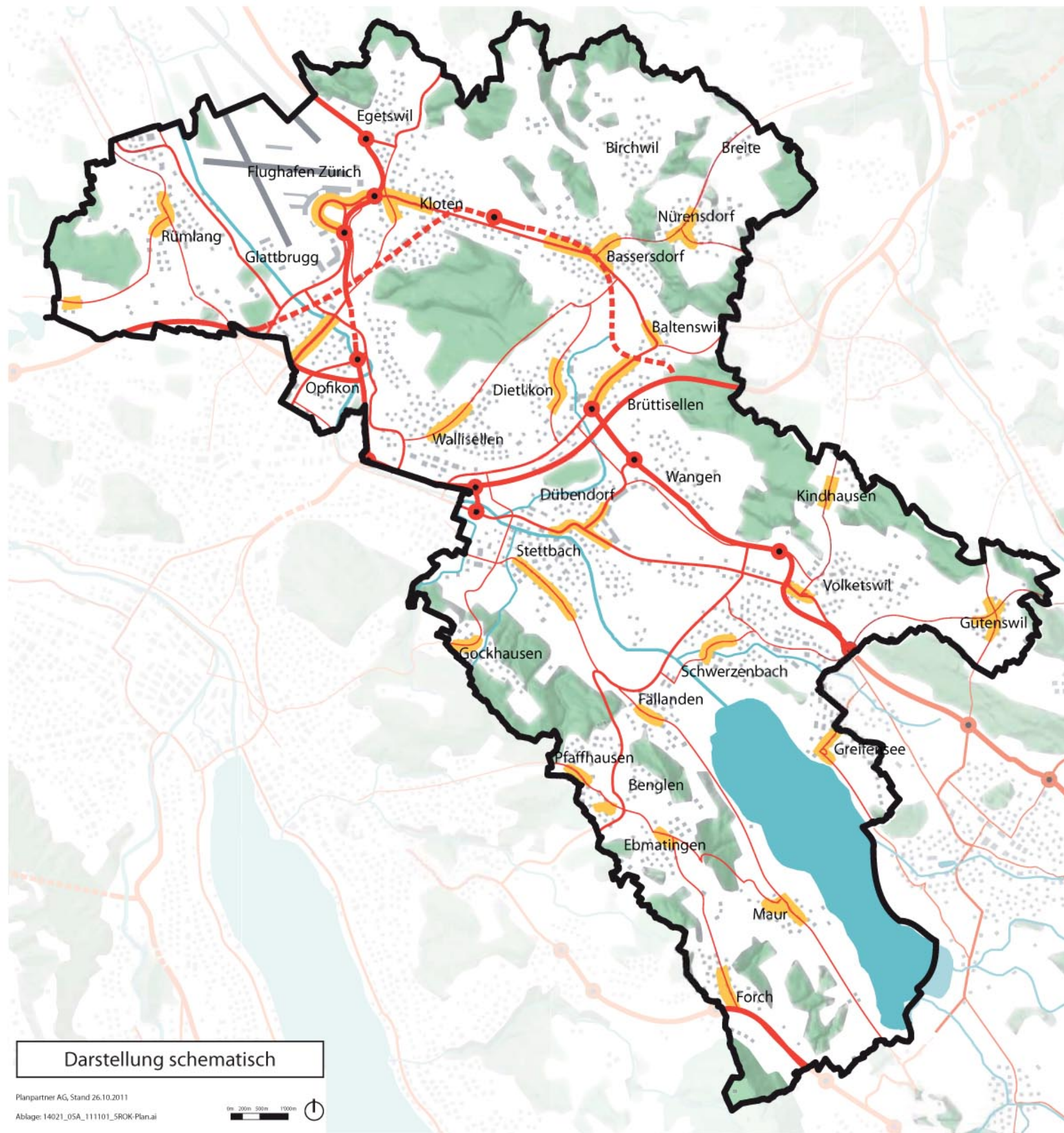
-  Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
-  Hochleistungsstrasse Tunnelstrecke
-  Strassen von kantonaler Bedeutung

Landschaft

-  Wald
-  Gewässer

Zusatzinhalt

-  Strassen von regionaler Bedeutung
-  Siedlungsorientierter Strassenraum



Regionales Raumordnungskonzept RegioROK
Themenkarte Fuss- und Radverkehr

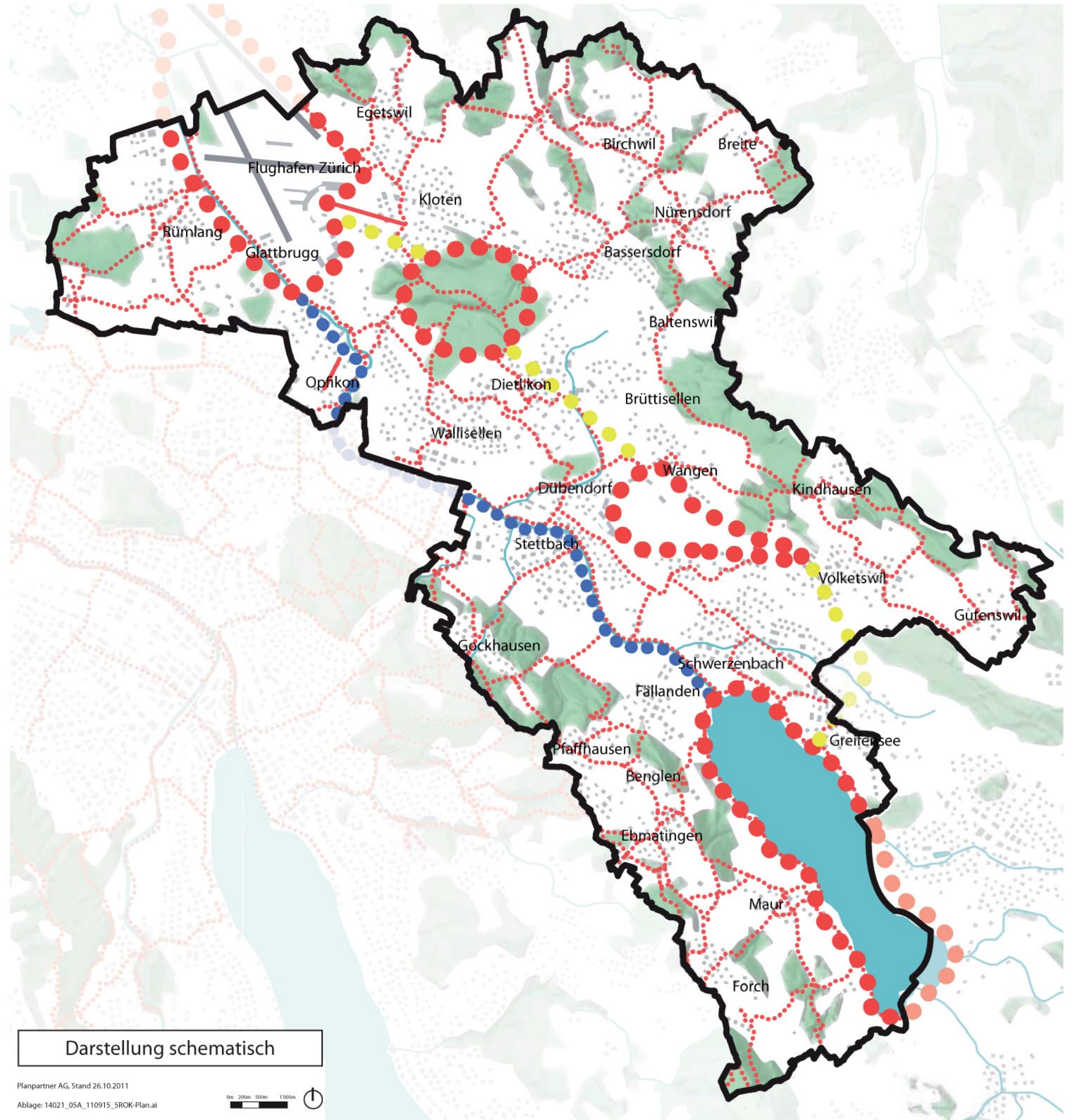
Basisinhalt

Landschaft

- Wald
- Gewässer

Zusatzinhalt

- Fuss- und Wanderwege gemäss reg. RP
- Glattuferweg
- Spezialprojekte Fuss- und Radverkehr
- Hochwertige Verbindungen
- punktuelle Lückenschliessung



Darstellung schematisch

C. Differenztafel 2010/2030

Differenztafel
2010/30

Die wichtigsten Differenzen zwischen dem Zukunftsbild 2030 und dem Ist-Zustand 2010 sind:¹⁷

Thema	Ist 2010	Zukunftsbild 2030 (Änderungen seit 2010)	Hinweise
Siedlung			
sehr hohe Dichte	Bereiche am Flughafenkopf und in Opfikon-Thurgauerstrasse kantonales Zentrumsgebiet; Bezeichnung „hohe bauliche Dichte“ im regionalen Richtplan ¹⁸	Siedlungsband Flughafenkopf – Glattpark, Sondernutzung Flugplatzareal	rechtskräftige Zonen / SBV in Kloten/Opfikon/Rümlang; laufende Planungen SIL und Gebietsmanagement Flugplatz Dübendorf
hohe Dichte	Bezeichnung „hohe bauliche Dichte“ im regionalen Richtplan ¹⁹	erhebliche bauliche Verdichtung erwünscht; Differenzierung erforderlich (Siedlungsgebiet längs Glattalbahn) Arrondierung Bauzonen: - Bassersdorf Bahnhofgebiet Süd - Dübendorf Stettbach Süd	heterogener Umsetzungsstand in Bau- und Zonenordnungen; in Entwicklungsgebieten mehrheitlich in der Nutzungsplanung bereits mit Sondernutzungsplänen und Zentrumszonen strukturiert
mittlere und geringe Dichten	normale Wohngebiete	ohne wesentliche Änderungen trotz stetiger Nachverdichtung Qualitäten halten diverse Arrondierungen Siedlungsgebiet/Einzonung: ²⁰ - Dielikon: Arrondierung Altbach für Wohnen*** - Dübendorf, Südkante (bisher Reservezone) - Maur Binz, Arrondierung an Umfahrungsstrasse	

¹⁷ Konflikte mit Fruchtfolgeflächen (FFF): Die FFF-Konflikte (gemäss kantonalem Richtplanentwurf 2011) sind in der Tabelle mit * (geringer Anteil von Konfliktflächen), ** (mittlerer Anteil von Konfliktflächen) bzw. *** (hoher Anteil von Konfliktflächen) bezeichnet.

¹⁸ Hinweis: Der Bedarf für Gebietsanpassungen im reg. Richtplan ist im Rahmen der Gemeindeggespräche (Q1 2012) zu diskutieren.

¹⁹ Hinweis: Der Bedarf für Gebietsanpassungen im reg. Richtplan ist im Rahmen der Gemeindeggespräche (Q1 2012) zu diskutieren.

²⁰ Hinweis: Bezüglich der Abgrenzung des Siedlungsgebietes bestehen erhebliche Meinungsdivergenzen zwischen Kanton und der Region.

		<p>für Arbeiten***</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nürensdorf Süd *** (Arrondierung SG, Kapazitätsumlegung zur Lageoptimierung gegenüber Fluglärm) - Rümlang Süd ** (Arrondierung SG, Kapazitätsumlegung und Entwicklung zur Lageoptimierung gegenüber Fluglärm) - Rümlang Flughafenstrasse (Arrondierung SG für Arbeiten) *** - Volketswil, südlich Usterstrasse: Arrondierung SG für Wohnen*** - Wangen-Brüttisellen Mitte: Einzonung Bandstock und Juch/Zelgil für Wohnen mit Gewerbeanteil und Mitte für Arbeiten 	
sehr geringe Dichte (teilweise auch geringe Dichte)	Bezeichnung „niedrige bauliche Dichte“ im regionalen Richtplan ²¹	Überprüfung der Bau- und Zonenordnungen mit dem Ziel der Strukturerhaltung	
Nutzungsschwerpunkte Arbeiten (A), Konsum (K), Gesundheit (G), Bildung (B), Sondernutzung (S) ²²	7 regionale Arbeitsgebiete, 2 kantonale Zentrumsgebiete	<p>A: 15 Arbeitsgebiete: internationale Arbeitsstadt am Flughafen, Kloten Kaserne (neu) Kloten/Basersdorf Industrie, Opfikon Thurgauerstrasse, Glattpark Süd, Wallisellen Industrie, Dietlikon Industrie, Wangen-Brüttisellen Mitte (neu), Stettbach/Hochbord, Schwerzenbach Industrie, Volketswil Industrie, Volketswil Hard (neu)</p> <p>K: 6 Einkaufsgebiete (Flughafenkopf, Bäuler, Glattzentrum, Hochbord, Dietlikon, Volketswil)</p> <p>B: Forschungsstandort Empa/EAWAG</p> <p>S: Flughafen, Flugplatz Kopfbereich</p>	keine Veränderungen im Gesundheitsbereich (keine Spitäler wie bisher); Verzicht auf VE-Ausscheidung für Freizeitanlage Milandia

²¹ Hinweis: Der Bedarf für Gebietsanpassungen im reg. Richtplan ist im Rahmen der Gemeindeggespräche (Q1 2012) zu diskutieren.

²² Hinweis: Die übergeordneten Arbeitsgebiete sind mit Gebietsumrandung bezeichnet. Wenn zudem besondere Nutzungsschwerpunkte bestehen, dann wurde jeweils der wichtigste mit einem Symbol bezeichnet.

Strategische Reserve	Bauentwicklungsgebiete gemäss kant. RP 1995; Baugebiete gemäss SIL (Entwurf 2011)	strategische Reserven (erste Etappe realisiert, Option für weitere Etappen): <ul style="list-style-type: none"> - Klöten Butzenbühl/Holberg - Rümlang Flughafen West**** - Rümlang Tolwäng*** - Wallisellen West ** - Dübendorf Stettbach-Süd*** - Brüttsellen-Süd** - Flugplatz Kopfbereich - Flugplatz Ost / Siedlungsrand Volketswil West**** 	Streichung des Siedlungsgebiets Wallisellen-West (nördlicher Teil)
Landschaft			
Wald	gemäss Waldgesetz	keine Veränderungen	
Gewässer		keine Veränderungen	
Siedlungsorientierte Freiräume	regionale Vernetzungskorridore	Bezeichnung von zusätzlichen reg. Erholungsgebieten, Realisierung von Aufwertungsmassnahmen*	gemäss Landschaftssystem RZU
Landschaftsorientierte Freiräume	kant. und regionale Landschaftsschutz- und Landschaftsförderungsgebiete sowie regionale Vernetzungskorridore	keine neuen Räume, diverse Aufwertungsmassnahmen*	gemäss Landschaftssystem RZU
Landschaftsräume	kant. und regionale Landschaftsschutz- und Landschaftsförderungsgebiete sowie regionale Vernetzungskorridore	keine neuen Räume, diverse Aufwertungsmassnahmen*	gemäss Landschaftssystem RZU
Erholungsräume von überregionaler Bedeutung	regionale Vernetzungskorridore Greifensee	neuer Regionalpark auf Flugplatzareal*; Erweiterung Erholungsring Flughafen* Wanderwege: Aufwertung der bezeichneten Wege (u.a. Verbindung der Erholungsringe)	
Erholungsräume von regionaler Bedeutung	2 Golfplätze und 2 Langlaufloipen (gem. RP 1998 mit Revision 2011)	Aufwertung Glatt */ Erholungsringe*	
Verkehr			
Neubau Strassen	aktuelles Strassennetz: - keine Objekte im Bau - Ausbau Gubrist / Nordring beschlossen, Fertigstellung ca. 2018	- Glattalautobahn* (Aufgabe Bund, möglichst früh in Tunnel geführt) - Erschliessung Butzenbühl (parallel zur A51)	Glattalautobahn 2030 im Bau oder eröffnet

		<p>A51)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umfahrung Fällanden / Schwerzenbach (Gesamtprojekt) *** - Umfahrung Binz*** - verlängerte Greifensee-strasse (Lage in Uster) * - Bügel Dietlikon – Wangen** - Südumfahrung Wangen** - verlängerte Birchstrasse (Lage in Zürich) 	
Verzicht auf Abklassierungen	gemäss regionalem Richtplan 1998 sind verschiedene Strassen zur Abklassierung vorgesehen	<ul style="list-style-type: none"> - Wallisellen – Bassersdorf - Dietlikon - Bassersdorf - Industrie Fällanden - Schwerzenbach – Waro-Kreuzung Vw - Greifensee - Niederuster 	<p>beide früher im Zusammenhang mit K10 zur Abklassierung vorgesehen</p> <p>Zusammenhang mit Umfahrung Sb</p> <p>früher im Zusammenhang mit verlängerter Greifensee-strasse</p>
Strassenraumgestaltung	Grundlage für eine Festlegung erst mit Kant. Verkehrsplan 2007 geschaffen	<ul style="list-style-type: none"> - Greifensee (2010 erstellt) - falls alle 2 Jahre ein Objekt ausführungsfähig wird, so sind bis 2030 ca. 10 der total ca. 25 Objekte realisiert (Abhängig vom Zustand Strassen, Werkleitungen sowie übrige Projekte, z.B. GlattalBahnPLUS 	<p>Kostenteiler ist festzulegen, z.B.:</p> <p>1/3 Kanton</p> <p>1/3 Gemeinde</p> <p>1/3 Bund (Aggloprogramme)</p>
ÖV / Umsteigeknoten	Aktuelles ÖV-Angebot (Durchmesserlinie im Bau, 4. TE S-Bahn beschlossen)	<ul style="list-style-type: none"> - GlattalBahnPLUS: Ast Kloten – Bahnhof Bassersdorf - GlattalBahn PLUS: Ast Giessen - Bahnhof Dübendorf, mit Option Verlängerung bis Flugplatz Dübendorf und Bahnhof Dietlikon* - Brüttenertunnel (zwei Varianten gemäss Kant. Richtplan) * - Alle S-Bahnen im 15-Min. Takt (Kloten / Balsberg / Rümlang) - Umsteigeknoten (Multimodale Drehscheiben) aufgewertet: Schwerzenbach, Bassersdorf, Dietlikon, Wallisellen Südseite, Dübendorf, evtl. Nänikon 	
Fuss- und Radverkehr	aktuelles Netz, diverse Projekte v.a. für den Radverkehr sind in	- Fuss- und Radverkehrsbrücke Butzenbühl – Holberg	Ergebnis aus Gebietsplanung Flughafen – Kloten

	Planung, d.h. werden in den nächsten Jahren schrittweise gebaut	<p>Holberg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fuss- und Radverkehrsbrücke Böschewiesen – Glattpark - Bahndurchlass Rümlang Ost - Lückenschliessung im Alltagsnetz - attraktive Vernetzung der Erholungsräume (Flughafen, Flugplatz Dü, Greifensee / Waldpark Vw / Nänikon - Aufwertung "Fil Bleu" (Glattraum) für Fuss- und Radverkehr 	<p>vgl. Agglo II</p> <p>vgl. auch Veloprogramm Kanton, resp. Aggloprogramm (Karte mit Lücken)</p>
Standorte für Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)	Gemäss Vorlage ZPG aus dem Jahr 2006 (öffentlich aufgelegt) gab es noch kein VE-Gebiet "Bäuler" (dafür Rümlang West)	6 VE-Gebiete (Teilbereich Circle ohne Detailhandel)	

Tab. 4: Bestand und Zukunftsbild 2030

D. Verkehrsentwicklung (Strassenquerschnitte)

Verkehrsentwicklung
auf ausgewählten
Strassenquerschnitten
im Glattal

Der Verkehr hat von 1990 bis 2010 auf den Strassen im Kanton Zürich um ca. 30% (ca. 1,5% pro Jahr) zugenommen. Die Verkehrszunahme war dort besonders stark, wo noch Kapazitäten vorhanden waren, beispielsweise:

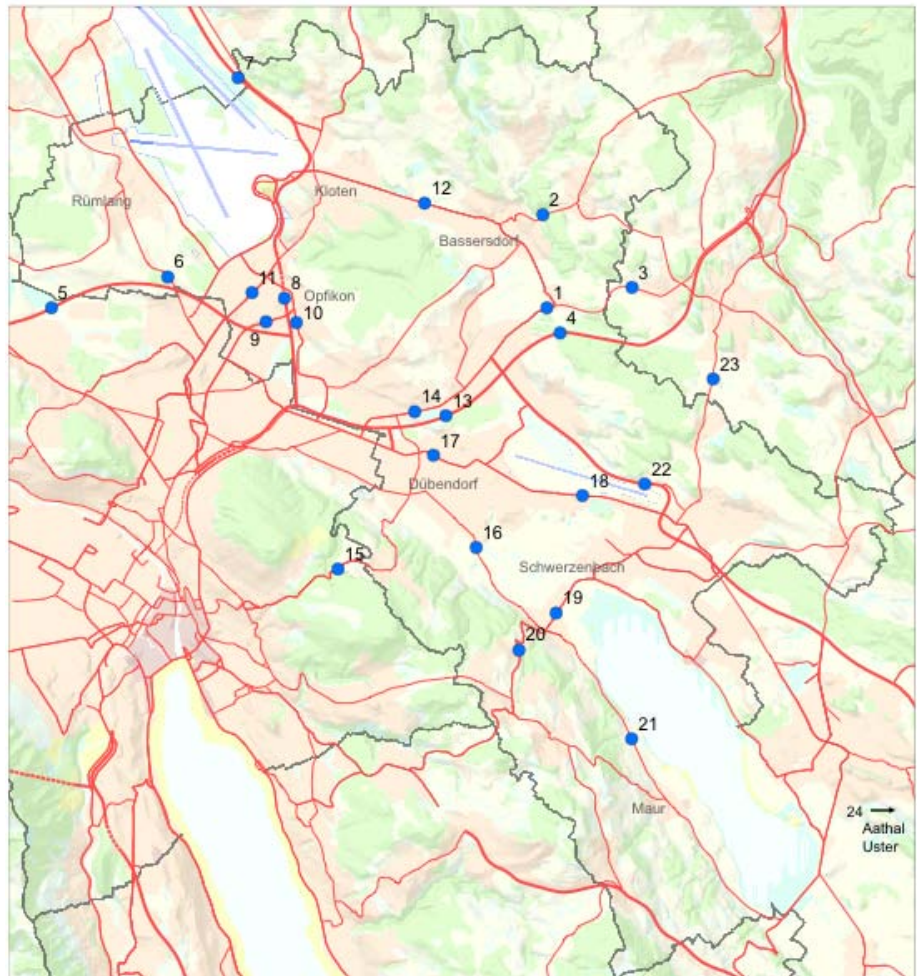


Abb. 43: Verkehrsmessstellen (AFV / ZPG, Gossweiler Ingenieure AG, 20.09.2011)

Nr.	Strassenabschnitt	DTV Jahr 1990	DTV Jahr 2000	DTV Jahr 2010	% -Veränderung		
					1990 - 2000	2000 - 2010	1990 - 2010
1	Neue Winterthurer- strasse (Baltenswil, Ba)	8'650 Fz.	11'500 Fz.	12'650 Fz.*	+32.9%	+10.0%	+46.2%
2	Alte Winterthurer- strasse (Bassers- / Nürensdorf)	---	8'710 Fz.	8'589 Fz.	---	- 1.4%	---
3	Zürcherstrasse ** (Tagelswangen)	8'600 Fz.	8'697 Fz.	8'934 Fz.	+ 1.1%	+ 2.7%	+ 3.9%
4	A1 Rastplatz Bal- tenswil (Brüttsellen)	64'256 Fz.	85'908 Fz.	98'932 Fz.	+33.7%	+15.2%	+54.0%
5	A1 Nordring (Zürich Affoltern)	62'986 Fz.	85'492 Fz.	105'092 Fz.	+35.7%	+22.9%	+66.8%
6	Glattalstrasse (Rümlang)	---	6'230 Fz.	6'800 Fz.	---	+ 9.1%	---
7	A51 Oberrüti / Klo- ten (Kloten)	20'871 Fz.	26'620 Fz.	36'660 Fz.	+27.5%	+37.7%	+75.6%
8	A51 Opfikon (Opfikon-Glattbrugg)	---	87'600 Fz.	95'314 Fz.	---	+8.8%	---
9	Thurgauerstrasse (Glattbrugg, Fall- wiesen)	---	11'060 Fz.	12'729 Fz.	---	+15.1%	---
10	Wallisellenstrasse (Opfikon)	---	12'560 Fz.	13'405 Fz.	---	+ 6.7%	---
11	Schaffhauserstrasse (Opfikon)	11'400 Fz.	11'040 Fz.	9'996 Fz.	- 3.2%	- 9.4%	-12.3%
12	Klotenerstrasse (Bassersdorf)	15'290 Fz.	17'050 Fz.	17'617 Fz.	+11.5%	+ 3.3%	+15.2%
13	A1 Kriesbachstrasse (Wallisellen)	---	124'300 Fz.*	140'282 Fz.	---	+12.9%	---
14	Neue Winterthurer- strasse (Wallisellen)	---	19'690 Fz.	18'280 Fz.	---	- 7.1%	---
15	Tobelhofstrasse (Gockhausen, Dü)	---	9'040 Fz.	9'245 Fz.	---	+ 2.3%	---
16	Fällandenstrasse (Dübendorf, Wil)	---	15'600 Fz.	15'627 Fz.	---	+ 0.2%	---
17	Überlandstrasse (Dübendorf, Giessen)	---	18'120 Fz.	18'956 Fz.	---	+ 4.6%	---
18	Überlandstrasse (Dübendorf, Gfenn)	---	11'480 Fz.	12'590 Fz.	---	+ 9.7%	---
19	Schwerzenbach- strasse (Fällanden, Industrie)	12'760 Fz.	13'440 Fz.	13'350 Fz.	+ 5.3%	- 0.7%	+ 4.6%
20	Binzstrasse (Pfaffhausen, Fä)	---	11'330 Fz.	11'200 Fz.	---	- 1.1%	---
21	Fällandenstrasse (Maur)	---	5'910 Fz.	6'923 Fz.	---	+17.1%	---

22	A53 Hegnau / Wangen (Volketswil, Hegnau)	---	57'040 Fz.	62'282 Fz.	---	+ 9.2%	---
23	Hegnauerstrasse (Kindhausen / Effretikon)	---	5'610 Fz.	7'300 Fz.	---	+30.1%	---
24	Zürcherstrasse, Aathal (Uster)	17'486 Fz.	26'004 Fz.	28'836 Fz.	+48.7%	+10.9%	+64.9%
* Interpolierte Werte von Vor- oder Folgejahr							
** 1970 (vor A1): ca. 14'500 Fz. / 1975 (mit A1): ca. 3'000 Fz.							

Tab. 5: Verkehrsentwicklung (Fahrzeuge pro Tag) auf ausgewählten Strassenquerschnitten im Glattal (AFV / ZPG, Gossweiler Ingenieure AG, 20.09.2011)

E. Abkürzungen

Abkürzungen	A	Arbeitsplätze
	Agglo II	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal (Agglomerationsprogramm der zweiten Generation)
	ARE	Amt für Raumentwicklung ARE ZH = Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich ARE CH = Bundesamt für Raumentwicklung
	AFV	Amt für Verkehr Kanton Zürich
	AWEL	Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft Kanton Zürich
	AZ	Ausnutzungsziffer gemäss PBG
	B	Beschäftigte
	Brutto-AZ	Brutto-Ausnutzungsziffer (massgebliche Bruttogeschossfläche in UG/VG/DG)
	BGF	Bruttogeschossfläche aBGF = anrechenbare BGF in VG gemäss PBG mBGF = massgebliche BGF in UG/VG/DG
	BIP	Bruttoinlandprodukt
	DG	Dachgeschoss
	DV	Delegiertenversammlung der ZPG
	E	Einwohner
	FFF	Fruchtfolgefläche
	GEP	generelles Entwässerungsprojekt
	GFL	Geschossfläche (gemäss ARE ZH für Kapazitätsberechnung)
	GL	Geschäftsleitung der ZPG
	glow	glow.das Glattal (Verein von 8 Gemeinden des mittleren Glattals)
	GVK	Gesamtverkehrskonzept
	ha	Hektare
	HLS	Hochleistungsstrasse

HVS	Hauptverkehrsstrasse
K	Köpfe (Einwohner + Beschäftigte)
LEK	Landschaftsentwicklungskonzept
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
NEK	Nutzungseignungsklasse
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz Kanton Zürich
PP-VO	kantonale Parkplatz-Verordnung
Q	Quartal (Q1, Q2, Q3, Q4: erstes bis vierte Quartal)
rGVK	regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK	Raumordnungskonzept RegioROK = Regionales Raumordnungskonzept ROK ZH = Raumordnungskonzept Kanton Zürich
RP	Richtplan
RVS	Regionale Verkehrssteuerung
RZU	Regionalplanung Zürich und Umgebung (Dach-Zweckverband)
übZ	überbaute Bauzone
UG	Untergeschoss
VBG	Verkehrsbetriebe Glattal
VE	verkehrsintensive Einrichtung
VG	Vollgeschoss
ZPG	Zürcher Planungsgruppe Glattal (Zweckverband der 14 Glattaler Gemeinden)
ZH	Kanton Zürich