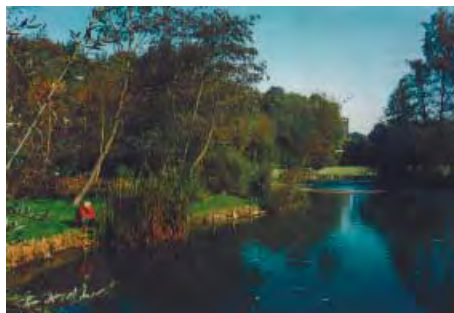


# Leitbild Glattal

4. März 2006



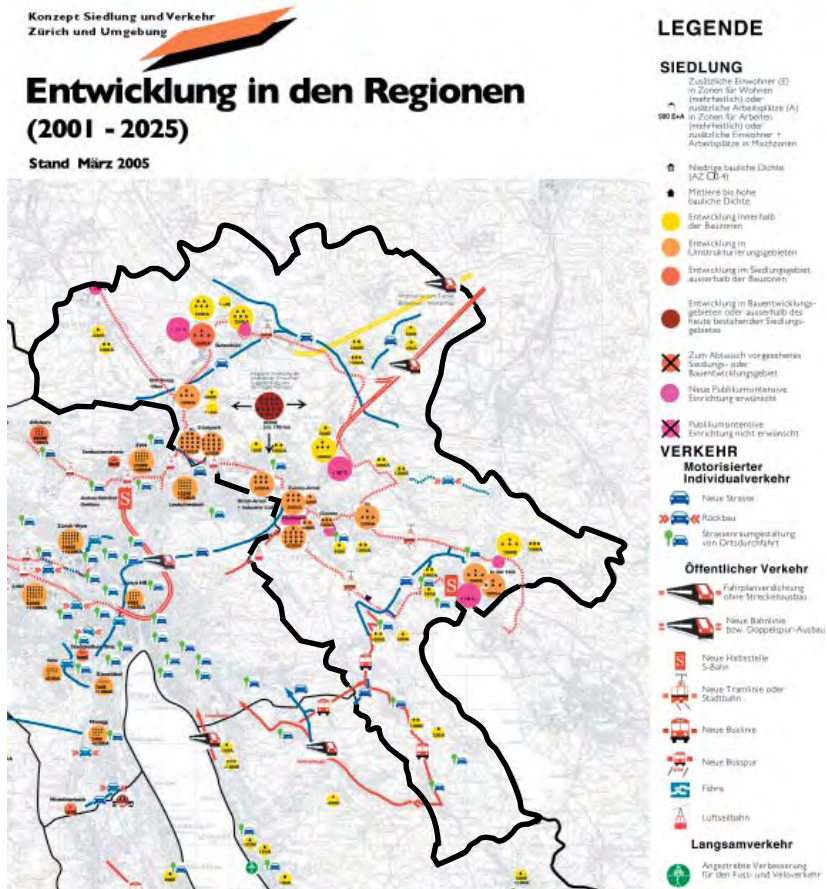
# Einleitung

Das Glattal zählt zu den dynamischen Regionen der Schweiz. Seit über 20 Jahren nimmt die Zahl der Bevölkerung und der Beschäftigten überdurchschnittlich zu. Auch für die kommenden 20 Jahre wird ein Wachstum erwartet. Durch gezielte Lenkung wird eine geordnete und attraktive Entwicklung angestrebt.

Das Glattal bietet eine attraktive und vielseitige Stadtlandschaft für Bewohner und Beschäftigte. Trotz raschem Wandel und erheblichen Lärmbelastungen gefällt die Netzstadt dank der zunehmend engmaschigeren Durchdringung von Wohnen, Arbeiten, Grün- und Erholungsräumen. Der Trend zu einem Ungleichgewicht zwischen Arbeiten und Wohnen sowie einer unerwünschten Standorttreue von Einkaufs- und Freizeitanlagen verlangt nach einer intensiveren Abstimmung der Interessen. Bestehende Qualitäten sollen gesichert, Schwachstellen bezeichnet und neue Qualitäten geschaffen werden.

## Einleitung

Das Leitbild bezeichnet den Handlungsbedarf und zeigt die erwünschte Entwicklung der Region Glattal bis in das Jahr 2025. Diese „Leitplanke“ dient primär der Koordination der politischen und raumwirksamen Tätigkeiten und der Orientierung der Bevölkerung. Die ZPG will auf der Grundlage des Leitbildes eine phasengerechte Revision des regionalen Richtplanes

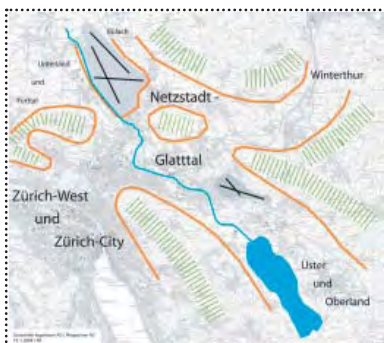


durchführen. Das Oberziel „Qualitäten fördern und Image schaffen“ erfordert gemeindeübergreifende Projektplanungen, wofür der ZPG je nach Bedarf eine mitwirkende (Regelfall) oder federführende (Sonderfall) Rolle zukommt.

## Gemeindeggespräche

Der Vorstand der ZPG hat im Frühjahr 2005 einen Leitbildentwurf erarbeitet und diesen anschliessend mit den Behörden der 13 Verbandsgemeinden

diskutiert. Dazu wurde im Vorfeld allen Gemeinden umfangreiche Materialien und ein Fragekatalog zugestellt. Die Anliegen der Gemeinden wurden in einem Protokoll festgehalten und durch den Vorstand ausgewertet. Es hat sich gezeigt, dass Einigkeit in den Hauptstossrichtungen besteht. Im Einzelnen haben sich Verteilansprüche ergeben, welche im Umsetzungsprozess intensive Abwägungen zu Förderungs- bzw. Verzichtmassnahmen erwarten lassen.

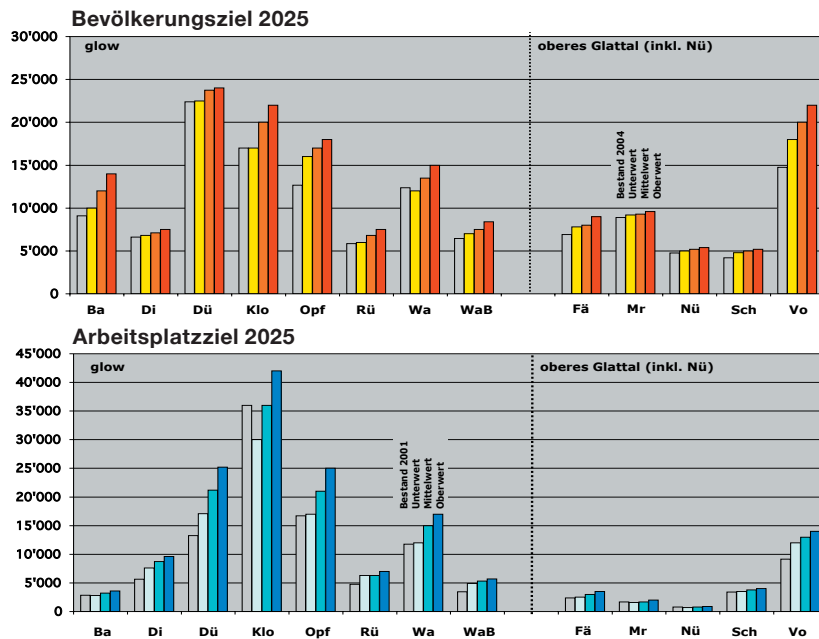


## NETZSTADT GLATTAL

Das Glattal ist dank der vorzüglichen Verkehrslage zu einer vernetzten Dörferstadt zusammengewachsen. „Qualitäten fördern und Image schaffen“ bedingt deshalb zunehmend regionales Denken als Grundlage für übergeordnete Infrastrukturentscheide und vielschichtige kommunale Umsetzungen.

Der Planausschnitt „Entwicklung in den Regionen“ (vgl. Abbildung oben) zeigt eine Momentaufnahme vom März 2005. Die Kernstadt Zürich hat primär Aufwertungsmassnahmen bezeichnet, das Glattal Wachstumspotenziale und Verkehrsprojekte.

# Ziel 2025



		Unterswert	Mittelwert	Oberswert
Σ glow	Bevölkerung	97'300	107'500	115'500
	Arbeitsplätze	97'700	116'650	134'900
Σ oberes Glattal (inkl. Nürens Dorf)	Bevölkerung	44'800	47'500	51'200
	Arbeitsplätze	21'300	23'300	25'400
Σ ZPG	Bevölkerung	142'100	154'850	166'700
	Arbeitsplätze	119'000	138'950	160'300

## Nutzungsmischung

Im Glattal soll eine ausgewogene Entwicklung von Wohnen und Arbeiten erzielt werden. Durch ein vielfältiges und durchmischtes Nutzungsangebot soll die Voraussetzung für einen belebten Siedlungs- und Stadtraum geschaffen werden.

Vor allem die dynamischen Neubau- und Nachverdichtungsgebiete sind als urbane Mischgebiete zu gestalten.

## Wohnen

Ziel ist, im Glattal das vielseitige Angebot an Wohnraum zu erhalten und weiter zu fördern. Insbesondere ist ein qualitativ vorzüglicher Wohnungsbau anzustreben und ein attraktives, soziales Wohnumfeld zu gestalten. Der proportionale Anteil an Einfamilienhäusern und EFH-ähnlichen Wohnformen hat in den letzten 20 Jahren zugenommen. Er wird trotz Landverbrauch und aufwän-

Für das Jahr 2025 hat die ZPG ein Bevölkerungs- und Arbeitsplatzziel von je ca. 150'000. Die Einwohnerzahl (heute 134'000 E) soll jederzeit höher sein als die Arbeitsplatzzahl (heute 115'000 A).

Dem oberen Glattal kommt eine grössere Bedeutung als Wohnstandort zu. Im mittleren Glattal gilt es in Fortsetzung der seit 15 Jahren verfolgten Planungsstrategie, das Verhältnis zwischen den Arbeits- und Wohnpotenzialen, wo immer zweckmässig, zugunsten des Wohnens zu optimieren.

Für ein ausgewogenes Angebot an Wohnbaulagen sollen Einzonungen für 8'500 Einwohner vorgenommen werden. Deren Ausscheidung ist erst nach der definitiven Rechtskraft des Betriebsreglements möglich.

Die Gemeindegespräche (vgl. tabellarische Zusammenstellung) haben ergeben, dass die regionale Zielsetzung ungefähr mit der Summe der kommunalen Zielsetzungen (Mittelwert) übereinstimmen.

diger Erschliessung als Standortqualität beurteilt, welchen es zu halten gilt.

## Arbeiten

Die Firmenstruktur und die Arbeitsplatzdichten sind vom Wirtschaftsverlauf abhängig und planerisch kaum steuerbar. Der zunehmende Anteil von Teilzeitbeschäftigten lässt die Anzahl Arbeitsplätze schneller wachsen als das Gesamtarbeitspensum.

### AUFGABENTEILUNG MITTLERES / OBERES GLATTAL

Das Leitbild hat konzeptionell für das obere Glattal eine grössere Bedeutung als für das mittlere Glattal. Im mittleren Glattal sind die Grundsätze der Massnahmenplanung „Interessengemeinschaft Zukunft Glattal (1990/91)“ immer noch tragfähig und mehrheitlich bereits planerisch umgesetzt.

Im oberen Glattal hingegen haben sich die Voraussetzungen in den letzten Jahren geändert: Erweiterung des ÖV-Systems, Eventualoption Flugplatzareal, Umfahrungsstrasse Fällanden-Schwerzenbach-Volketswil mit Arrondierungspotenzial



# Wohnen

In den vergangenen Jahren hat der Flächenbedarf pro Einwohner erheblich zugenommen. Obwohl die durchschnittliche Wohnung grösser wird, nimmt die Einwohnerbelegung pro Wohnung ab.

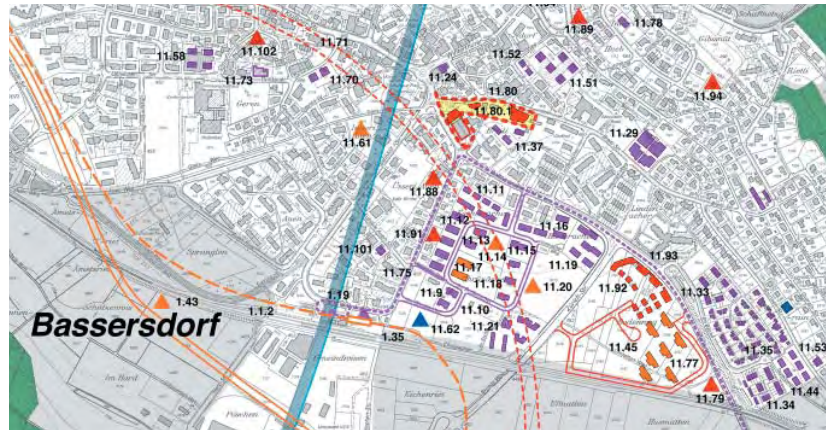
Insbesondere wegen der einsetzenden demographischen Alterung ist auch künftig mit einer abnehmenden Wohnungsbelegung bzw. einem erheblichen Flächenmehrbedarf pro Person auszugehen. Dadurch werden die vorhandenen Baulandreserven rasch in Anspruch genommen. Ab 2015 sind in Ergänzung zur erwünschten Nachverdichtung Einzonungen nötig, um eine ausgewogene Siedlungsqualität zu erreichen.

Die kurzfristigen Einzonungswünsche im Siedlungsgebiet liegen oft ungünstiger zum Verkehrsnetz als die gemäss Leitbildplan bezeichneten Eignungsgebiete.

## Bedarf für 700 W/J

Die Schätzung einer Wohnungsbelegung von 1,9 im Jahr 2025 und die Zielsetzung von 150'000 Einwohnern ergeben pro Jahr einen zusätzlichen Bedarf von rund 700 Wohnungen im Glattal. Die Nachverdichtungspotenziale werden aus wirtschaftlichen Gründen nur langsam in Anspruch genommen und dienen primär der Komfortsteigerung. Der neue Wohnungsbau führt zu einer raschen Inanspruchnahme noch unüberbauter Wohngrundstücke, welche eine wirtschaftliche Bauweise erlauben und deshalb konkurrenzfähig sind gegenüber Wohnbaulagen in der äusseren Agglomeration.

	1985	2005	2025
Einwohner	109'000	134'000	150'000
Wohnungen	~ 46'000	~ 65'000	~ 79'000
E / W	~ 2.4	~ 2.1	~ 1.9



Der Raumbeobachtungsplan zeigt, dass seit 1993 die klassischen Wohnbauresserven rasch in Anspruch genommen werden und die Nachverdichtung primär der Komfortsteigerung dient und quantitativ wenig beiträgt (Planausschnitt Bassersdorf, Stand Feb. 2005)

Die Gebietsplanungen für urbane Mischgebiete erlauben mehrheitlich hohe Dichten, welche wegen der primär „halbstädtischen“ Wohnungsnachfrage entweder nur langsam vom Markt absorbiert werden oder mit Verzicht auf die maximale Ausnützung zur Realisierung kommen.

## Integrale Quartieraufwertung

Bestehende Quartiere im Glattal, welche bezüglich der Lebensqualität nicht den erwünschten Standard aufweisen, sollen durch geeignete Massnahmen erneuert werden. Insbesondere wird eine Aufwertung durch Verbesserung

der Gestaltung und Versorgung erreicht. Zudem sind an Immissionslagen (Strassen-, Bahn- und Fluglärm) geeignete Schutzmassnahmen zu treffen.

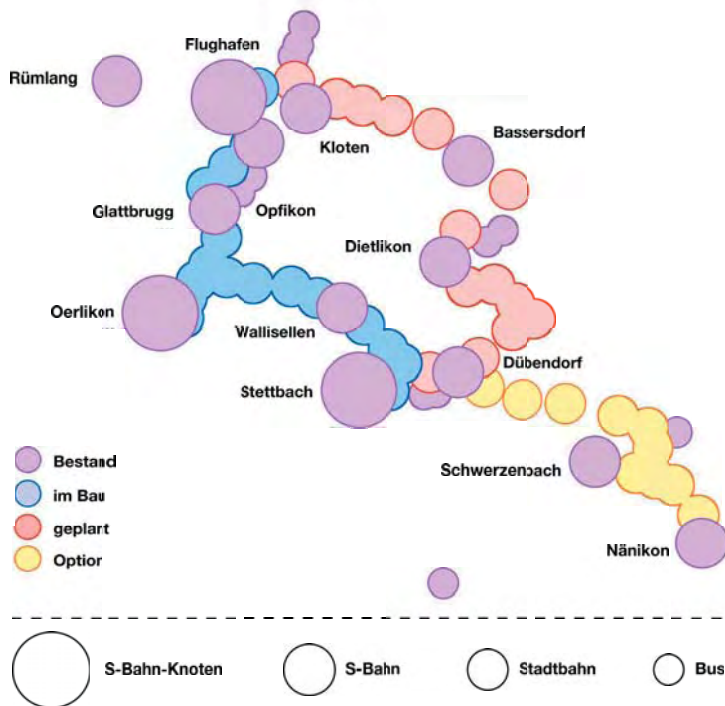
## Einzonungsoptionen

Der Leitbildplan zeigt Einzonungspotenziale für rund 8'500 Einwohner mit vorzüglicher Erschliessung. Diese Wohnoptionen erfordern teilweise eine Revision des kantonalen Siedlungsplans und stehen in Konkurrenz zum heute ausgeschiedenen Reservezonen-Patchwork gemäss kantonalen Richt- und kommunaler Nutzungsplanung, welches mehrheitlich peripher liegt.

<b>Neubauquartiere</b>	<p><i>IDENTIFIKATION UND WOHNQUALITÄT</i></p> <p><i>Die Wohnbau- und Aufwertungspotenziale im Glattal haben folgende Charakteristik hinsichtlich einer Sicherung der Qualität und Stärkung der Identität:</i></p> <p><i>Neues Bauen mit Image</i> --&gt; ca. 1/9 der Siedlungsfläche</p> <p><i>Qualität halten</i> --&gt; ca. 6/9 der Siedlungsfläche</p> <p><i>Problemgebiete aufwerten (Gestaltung, Versorgung, Lärmschutz)</i> --&gt; ca. 2/9 der Siedlungsfläche</p>
<b>Qualität halten</b>	
<b>integrale Quartiererneuerung</b>	

# Arbeiten und Konsum

## PERLENKETTE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



Das Glattal gilt als gut erreichbares Wirtschaftszentrum für Arbeiten und Konsum. Neben der Nähe zum Flughafen und zum Autobahn-Ypsilon ist vor allem auch eine vorzügliche ÖV-Erschliessung Bedingung für eine nachhaltige Entwicklung. Die bestehenden und geplanten S-Bahn- und Stadtbahnstationen schaffen eine Perlenkette für Zentrums-, Arbeits- und Mischgebiete von übergeordneter Bedeutung.

Zwecks Konzentration und optimaler Erschliessung der grossen Einkaufs- und Freizeitanlagen werden Eignungsgebiete für publikumsintensive Einrichtungen (PE) bzw. Ausschlussgebiete bezeichnet. Die mehrheitlich aus altrechtlichen Industrie-/Gewerbebezonen hervorgegangen PE-Gebiete haben städtebaulichen Nachrüstungsbedarf (Zielsetzung Zentrumsgestaltung).

### Verdichtung am ÖV

Gemäss der Agglomerationspolitik des Bundes hat die Abstimmung von Siedlung und Verkehr oberste Priorität. Das Siedlungsgebiet soll durch den öffentlichen Verkehr optimal erschlossen sein. Im Glattal soll im Einzugsgebiet von S-Bahn-Knoten (Arbeiten 400m-Abstand / Wohnen 750m), S-Bahn (Arbeiten 300m / Wohnen 500m) und Stadtbahn (Arbeiten 200m / Wohnen 400m) sowie an hervorragenden Buslinien (150 / 300m) verdichtet werden. Speziell im engeren Einzugsgebiet sind Flächen für Arbeits- und Konsumnutzungen zu ermöglichen.

### PE

Für Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen werden Eignungsgebiete bezeichnet. Dies betrifft bestehende Gebiete mit mehreren publikumsintensiven Einrichtungen und als Zusatzstandort Rümliang. Ergänzend sind im Leitbildplan Standorte für grosse Event-Nutzungen am Flughafenkopf und im Gebiet Glattzentrum bezeichnet. Zudem sollen in den Regional- und Ortszentren gezielt publikumsintensive Einrichtungen zugelassen werden, um diese Zentrumsfunktion zu stärken. Grundsätzlich ist es Ziel, dass das Bauen in PE-Gebieten einfacher ist als

in den übrigen Lagen mit gleicher Erschliessungsgüte.

### Logistik

Im Glattal ist zur Zeit das Angebot für flächenintensive Logistik- und Industrie-/Gewerbebetriebe gering. Deshalb sind zwei spezifische Logistikzonen vorgesehen: Einerseits in Wangen-Brüttisellen (Kompetenzzentrum für Blumen) und andererseits im Flughafen-Entwicklungsgebiet West in Rümliang. Bei weiterem Bedarf gilt es die vorhandenen Bauzonen in Konkurrenz zu den übrigen Nutzungen zu verwenden.



In der Region Glattal wurden seit 1990 über 20 bedeutende Entwicklungsgebiete strukturiert. Diese sind mehrheitlich baureif und werden schrittweise realisiert. (Ausschnitte Raumberechnungsplan, Stand Feb. 2005: Glattpark, Opfikon / Unterdorf, Fällanden / Hochbord-Giessen-Empa-Zwicky, Dübendorf und Wallisellen / In der Höh, Volketswil)

# Landschaft

Glatt und Greifensee als Rückgrad des Tals und bewaldete Hügel bilden eine einprägsame Landschaft mit kurzen Zugangswegen.

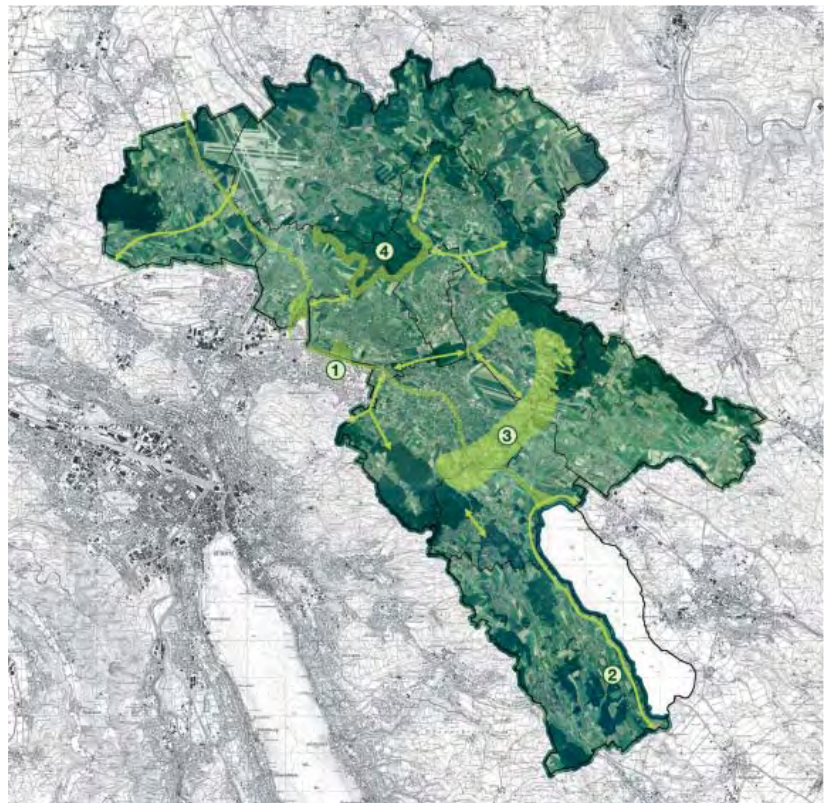
Die Landschaft steht unter doppeltem Druck: Strukturveränderungen in der Landwirtschaft und zunehmende Ansprüche der Erholungssuchenden.

Die Glattaler Strategie der schrittweisen Aufwertung der Landschaft und Schaffung neuer Freiraumschwerpunkte in Entwicklungsgebieten wird von der Bevölkerung geschätzt und weist stetige Realisierungserfolge auf.

Die 1998 festgelegten Vernetzungskorridore sollen ergänzt werden und dienen der langfristigen Sicherung. Der Hardwald ist als zentraler Freiraum für Forst und sanfte Erholung von besonderer Bedeutung.

*Prioritäten Bereich Landschaft:*

1. Aufwertung Glatt
2. Natur- und Erholungsraum Greifensee
3. Vernetzung und Naherholung
4. Aufwertung Waldrand Hardwald



## Trennwirkung durch Verkehrsbauten

Die Landschaftsräume werden durch bestehende Verkehrsanlagen durchschnitten und sind wegen der dichten Siedlung teilweise verinselt. Die grossräumige Umsetzung der Vernetzung von Natur- und Erholungsräumen ist organisatorisch und finanziell aufwändig und deshalb zeitintensiv.

Die ZPG nimmt eine Studie in Aussicht für die Qualifizierung und Priorisierung

von Strassenüberdeckungen.

## Kein regionaler Bedarf LEK / ÖQV

Die Region hat als Pilotprojekt das LEK Hardwald erstellt. Auf regionaler Ebene besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf für Landschaftsentwicklungskonzepte und Vernetzungsprojekte gemäss Ökoqualitätsverordnung. Die Gemeinden haben diesbezüglich unterschiedliche Strategien und koordinie-

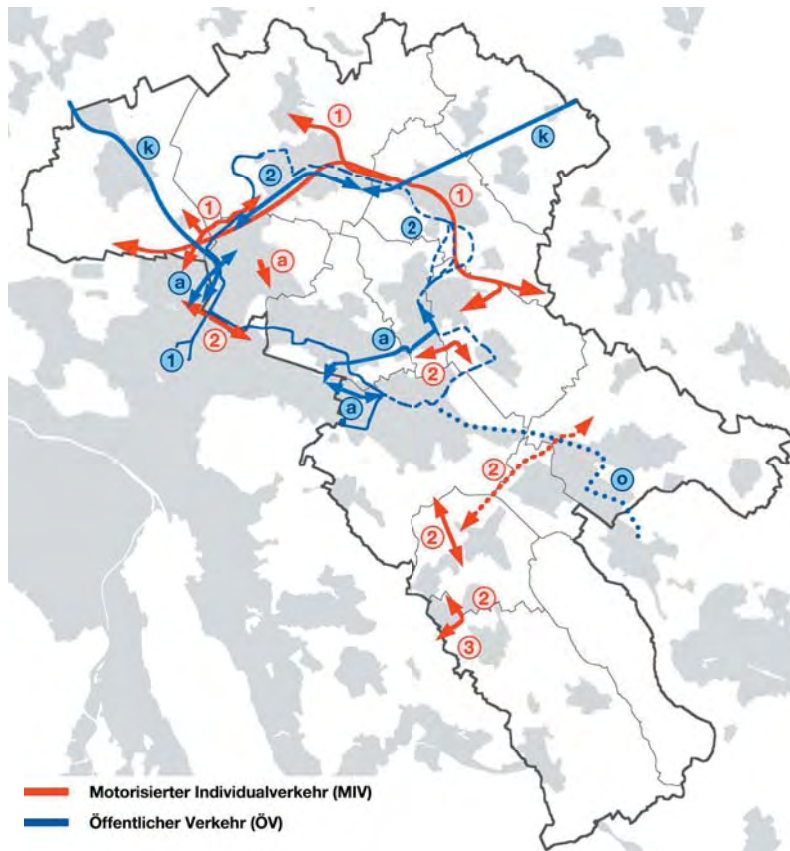
ren sich nach Bedarf mit den Nachbargemeinden.

## Durchstossung Landschaftsförderungsgebiet

Im Zusammenhang mit der Arrondierung der Wohnbaureserven ist es Ziel, einen attraktiven Übergang zwischen Siedlung und Landschaft zu gestalten als Voraussetzung für eine Durchstossung der regional festgelegten „Landschaftsförderungsgebiete“.



Qualitäten der offenen Landschaft, Dübendorf-Fällanden / LEK Hardwald: Pilotprojekt 1995 / Glattlauf als Rückgrat der Siedlung und Landschaft, Fällanden-Schwerzenbach / Urbaner Freiraum, Projekt Kloten Zentrum



Die Region Glattal will die Verkehrsprojekte gemäss der Prioritätenliste politisch fördern. Erste Priorität haben die Glattalautobahn und die Ringbahn.

Das Strassen- und ÖV-System im oberen Glattal ist erheblich von den Planungsabsichten für das Flugplatzareal abhängig (Option Ringbahn Plus, Umfahrungsstrasse mit Direktanschluss Hegnau).

Der Mehrverkehr ist vorwiegend mit öffentlichem Verkehr zu bewältigen. Die Verkehrsdosierung soll primär am Rand der Glattalstadt erfolgen.

Für die neue Bahnverbindung nach Winterthur wird die Variante Brüttenertunnel favorisiert.

Generell sind die Strassen- und ÖV-Projekte besser in das Siedlungs- und Landschaftsbild zu integrieren.

*Prioritätenliste:*

1 = Realisierung erforderlich bis 2015

2 = Realisierung erforderlich bis 2025

3 = Trasseesicherung bis 2025

a = Ablehnung durch ZPG

k = keine Beurteilung durch ZPG

o = Option zu prüfen

## MIV und ÖV, Dosierung

Im Glattal resultieren in den Spitzenstunden zunehmend Konflikte zwischen dem urbanen Verkehr und dem Verkehr aus der weiteren Agglomeration. Die ZPG ist dezidiert der Meinung, dass die Verkehrsdosierung auch ausserhalb der Glattalstadt zu erfolgen hat, damit in den Stadtbereichen (Glattal, Zürich, Limmattal) hochwertige Kapazitäten für den öffentlichen und privaten Verkehr verfügbar bleiben.

## Siedlungsorientierter Strassenraum

Generell soll die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung im Bereich der Ortsdurchfahrten forciert werden, auch wenn geplante Umfahrungsstrassen erst später realisiert werden können. Insbesondere für den Langsamverkehr ist die Verkehrssicherheit und die Verbindungsqualität zu verbessern.

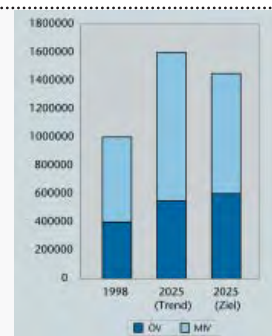
## P + R

Diverse Park+Ride-Anlagen stehen wegen hohen Ausbauzielen im Konflikt mit angestrebten baulichen Verdichtungen der Bahnhofgebiete. Die Ausbauziele P+R sind im Dialog mit den Gemeinden anzupassen. Die Option für ein P+R Flughafenbahnhof soll im regionalen Richtplan gestrichen werden.

### REGIONALES GESAMTVERKEHRSKONZEPT

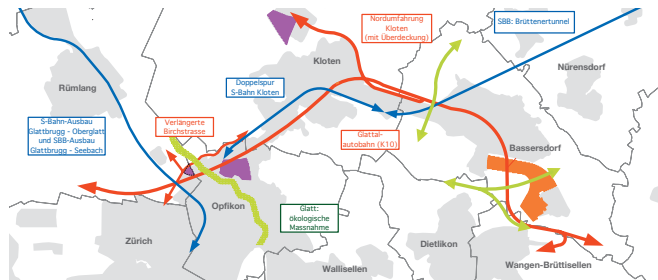
Bei Vollausbau der vorhandenen Siedlungspotenziale im Glattal und den Zürcher Stadtkreisen 11 und 12 wäre mit einem Zuwachs des Individualverkehrs von über 40% zu rechnen, was nicht bewältigbar ist. Das GVK definiert für die Siedlungsentwicklung eine neue Zielgrösse, welche auf den ZPG-Zielen aufbaut (150'000 E und 150'000 A).

Unter der Voraussetzung, dass die Zielgrösse eingehalten und alle Verkehrsmassnahmen des GVK Glattal wie auch diejenigen auf der übergeordneten Ebene umsetzen lassen, wird sich der Modalsplit von heute 35 % auf 42 % im Jahr 2025 erhöhen.

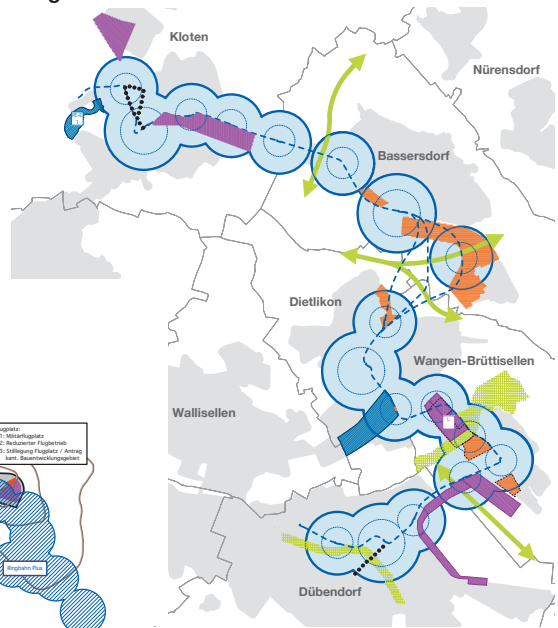


# Projektorganisation

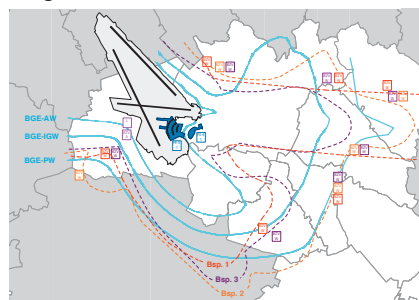
## Glattalautobahn



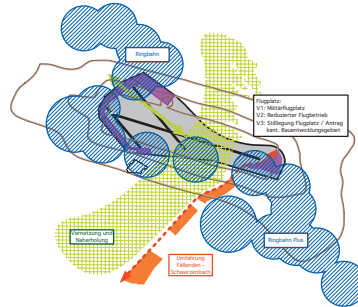
## Ringbahn



## Flughafen



## Flugplatz



Im Glattal gilt es vier Projektorganisationen für folgende Aufgaben zu bilden:

### Glattalautobahn (K10)

Die Tunnelführung ist zweckmässig. Vorrangig ist politisch eine rasche Realisierung zu erzielen. Die Glattalautobahn ist vor dem Stadttunnel Zürich zu erstellen, damit das Autobahnnetz funktionsfähig bleibt. Die Nordumfahrung Kloten ist zeitgleich und überdeckt zu erstellen. Die Portalbauwerke sind mit der Siedlung/Landschaft abzustimmen. In Baltenswil soll das Tunnel unmittelbar beim Autobahnknoten beginnen. Auf dem Regionalnetz sind flankierende Massnahmen als integrierter Teil des Autobahnprojekts umzusetzen.

### Ringbahn

Das Trasse der geplanten Ringbahn gilt es mit einem Busvorlaufbetrieb und Optimierungen der Richt- und Nutzungsplanung zu stärken.

### Flughafen

Eine „Siedlungsentwicklung trotz Fluglärm“ kann nur sinnvoll organisiert werden, wenn übergeordnet verlässliche Festlegungen getroffen und Sonderbauvorschriften für eine optimierte Bauweise und Anordnung der Bauzonenkapazitäten geschaffen werden. Die Region unterstützt die kommunalen Anträge zur Reduktion des geplanten SIL-Baugebiets.

### Flugplatz

Falls der Militärflugbetrieb eingestellt wird, will die ZPG eine Plattform schaffen für eine koordinierte Entwicklungsplanung. Hauptakteure sind die drei Standortgemeinden und der Kanton als hoheitliche Planungsträger sowie der Bund als Eigentümer. Gemäss Entwicklungsstudie 2002 der Standortgemeinden ist eine schrittweise Entwicklung mit urbanen Nutzungen und grosszügigen Freiflächen zu prüfen. Verkehrlich soll die Idee „Ringbahn Plus“ und eine lageoptimierte Umfahrungsstrasse Fällanden-Schwerzenbach-Volketswil erwogen werden. Mit Infrastrukturbeiträgen der Einzugsflächen verbessern sich die Chancen für eine nachhaltige Realisierung.

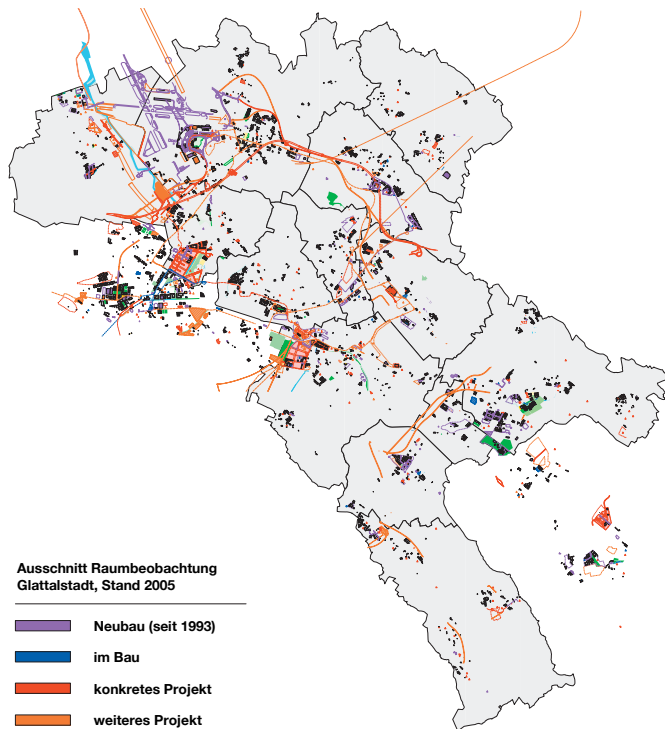


### GLATTALBAHN ALS VORBILD FÜR PROJEKTORGANISATION

1990/91 wurde die Idee einer neuen ÖV-Tangentallinie durch die Interessengemeinschaft Zukunft Glattal (IG ZUG) initiiert. Mit dem Hauptziel urbaner Mischquartiere entlang der ÖV-Linienführung wurde eine Massnahmenliste für kommunale Richt- und Nutzungsplanänderungen erarbeitet, welche zwischenzeitlich mehrheitlich umgesetzt wurde. Die Glattalbahn ist seit 2004 im Bau. Aus der IG ZUG mit 5 Gemeinden hat sich „glow. das Glattal“ mit 8 Gemeinden entwickelt.



# Koordination



## Ablauf Revision regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan wird in drei Phasen revidiert:

### 2005/06 (Kleine Revision, Sofortmassnahmen)

- Ausscheidung von Eignungsgebieten für Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen (PE-Gebiete)
- Mischgebiete statt Arbeitsgebiete (Sofortmassnahmen)
- Streichung geplanter Umfahrungsstrassen (Bassersdorf/Nürens Dorf, Maur, Fällanden)
- Ergänzung Vernetzungskorridore, Verzicht auf Ausscheidung von

Landschaftsschutzgebieten  
- diverse redaktionelle Anpassungen und kleine Ergänzungen

### 2008 (Hauptrevision Teil I, nach Rechtskraft kantonalen Verkehrsplan und Flugplatzentscheid)

- Massnahmenblatt „Flugplatz/Umfahrungsstrasse oberes Glattal“
- Massnahmenblatt „Arrondierung Siedlungsgebiet“ (mit Anträgen für kantonalen Siedlungsplan)
- zusätzliche Mischgebiete und Arbeitsgebiete an ÖV-Achsen
- siedlungsorientierte Verbindungsstrassen bezeichnen
- Überprüfung Verkehrsnetz

Das Leitbild Glattal zeigt eine Gesamtschau mit Planungshorizont 2025 auf der Grundlage der Modellvorhaben und des regionalen Gesamtverkehrskonzepts.

Die dynamische Planungs- und Bauentwicklung im Glattal erfordert eine rollende und stufengerechte Planung durch Bund (Sachplanung), Kanton (Richtplan, PBG), Region (Richtplan) und Gemeinden (Richt- und Nutzungsplanungen, Gebietsplanungen).

Aufgrund der vorhandenen und zusätzlich in Aussicht stehenden Infrastrukturen ist mit einer weiterhin dynamischen Entwicklung der Arbeitsplätze zu rechnen. Als Gegengewicht sollen das Wohnangebot und die Natur- und Erholungselemente gestärkt werden.

- ÖV-Achse im oberen Glattal
- Justierung P&R-Ausbauziele

### 2010 (Hauptrevision Teil II)

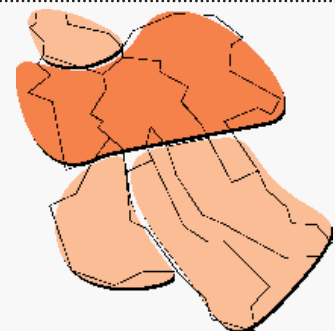
- Anpassungen aufgrund kant. Siedlungsplan und dem definitiven Betriebsreglement Flughafens

## Schnittstellen ZPG, Glow, oberes Glattal














Planungsleistungen für ZPG-Teilgebiete sollen vermehrt direkt durch diese erbracht werden. Hierfür hat sich Glow formell organisiert. Im oberen Glattal besteht Koordinationsbedarf.

## VERDICHUNGSRAUM

Im Rahmen des Modellvorhaben Siedlung und Verkehr skizzierte die RZU vier Teilräume. Das Glattal liegt zusammen mit der Stadt Zürich und dem Limmattal im „Verdichtungsraum mit Kernstadt“. Hier bestimmt die Siedlungsentwicklung die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur.



## 13 Gemeinden des Zweckverbandes Zürcher Planungsgruppe Glattal ZPG

	Bassersdorf
	Dietlikon
	Dübendorf
	Fällanden
	Kloten
	Maur
	Nürensdorf
	Opfikon
	Rümlang
	Schwerzenbach
	Volketswil
	Wallisellen
	Wangen-Brüttisellen



### Herausgeber:

Zürcher Planungsgruppe Glattal  
Neuhofstrasse 30  
Postfach  
CH-8600 Dübendorf 1  
Telefon: +41 044 802 77 77  
Fax: +41 044 802 77 88  
www.zpg.ch

Der Vorstand ZPG nimmt in Aussicht, das Leitbild zu gegebenem Zeitpunkt wie folgt zu vertiefen:

- Glattaufwertung (gemäss LEK Hardwald und Massnahmenplan Wasser)
- Schwerpunkte für städtebauliche Aufwertung (nach Festlegung PE-Gebiete, gemäss PE-Berichten; Verdichtung an Siedlungs-Schwerpunkten)
- Planungsschwerpunkte bei Stilllegung des Flugplatzes Dübendorf
- Siedlungsentwicklung trotz Fluglärm (Bedarf für Sonderbauvorschriften, Lageoptimierung der Baukapazitäten)

Das Leitbild wurde vom Vorstand am 4. März 2006 verabschiedet.

### Bezug:

www.zpg.ch  
Download unter Bottom Leitbild

### Bildquellen:

Orthophoto: swisstopo, Bundesamt für Landestopographie, Flugdatum 2002  
Übersichtsplan: Landeskarten 1:25'000, Baudirektion Kanton Zürich ARV, 2004  
Titelblatt: Siedlung Fröschbach, Fällanden: Planpartner AG  
Glattraum Grindel, Wallisellen: Planpartner AG  
Fabrikgebäude Zwicky, Wallisellen/Dübendorf: www.zwicky-areal.ch  
Vis. Haltestelle Ambassador Fernsehstudio/WTC, Opfikon: www.glattalbahn.ch  
LED-Beleuchtung Glattzentrum, Wallisellen: www.glatt.ch  
S-Bahn, Dübendorf: Planpartner AG  
Orthophoto Maur: swisstopo, Bundesamt für Landestopographie, Flugdatum 2002  
S.2: Entwicklung in den Regionen: RZU, Konzept Siedlung und Verkehr, Stand März 2005  
S.8: Landschaft Dübendorf-Fällanden, Planpartner AG  
LEK Hardwald, Planpartner AG, 2002  
Orthophoto Fällanden-Schwerzenbach: Zentrumsgestaltung Kloten: tec 21, 29-30/2003  
S.9: Diagramm Modalsplit: Zusammenfassung Gesamtverkehrskonzept Glattal, Juni 2005  
S.10: Vis. Haltestelle Stelzen, Opfikon: www.glattalbahn.ch  
S.11: Verdichtungsraum mit Kernstadt: RZU, Konzept Siedlung und Verkehr, März 2005