



Kanton Zürich

Regionaler Richtplan

Glattal

Beschluss des Regierungsrates

RRB Nr. 2256 / 1998

mit Änderungen RRB Nrn. 852 / 2005 und 1166 / 2007

Teilrevision regionaler Richtplan Verkehr 2008/09

Auszug aus Richtplantext mit Änderungen

1 ALLGEMEINES

1.2 Planungsablauf

Als Grundlage für die Überarbeitung des Richtplanes wurden 1993 fünf Vertiefungsstudien erarbeitet (siehe Ziffer 1.4.2).

Am 24. November 1993 wurde der Delegiertenversammlung ein Vorentwurf zum regionalen Richtplan unterbreitet. Über den Gesamtentwurf zum regionalen Richtplan wurde anschliessend die Anhörung bei den Gemeinden und Nachbarregionen durchgeführt.

Als Grundlage für die Überarbeitung des Vorentwurfs wurden fünf Leitlinien zur räumlichen Entwicklung formuliert und von der Delegiertenversammlung am 22. Juni 1994 verabschiedet (siehe Ziffer 1.4.3).

Nach Vorliegen des kantonalen Richtplanes vom 31. Januar 1995 wurden die Arbeiten für den regionalen Richtplan im März 1995 wieder aufgenommen und im Juni und Juli 1995 mit den Gemeinden diskutiert.

Am 25. Oktober 1995 verabschiedete die Delegiertenversammlung den Entwurf vom 27. September 1995 für die öffentliche Auflage, welche vom 13. November 1995 bis am 12. Januar 1996 durchgeführt wurde.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage haben 46 Einwender und Einwenderinnen insgesamt 189 Einwendungen und 30 Hinweise oder Bemerkungen gemacht. Die Einwendungen wurden wie folgt berücksichtigt:

- ganz berücksichtigt: 62 Einwendungen
- teilweise berücksichtigt: 25 Einwendungen
- nicht berücksichtigt: 87 Einwendungen
- nicht entgegennehmbar: 15 Einwendungen (nicht Gegenstand der regionalen Richtplanung)

Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wurde ein separater Bericht erstellt.

Die Festlegung von Landschaftsschutzgebieten wird, weil auch im kantonalen Richtplan nicht festgelegt und aufgrund der Einwendungen zurückgestellt, um in einem separaten Verfahren vertiefte Abklärungen vornehmen zu können.

Am 5. Juni 1996 verabschiedete die Delegiertenversammlung den regionalen Richtplan zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat. Der Regierungsrat hat diesen mit RRB Nr. 2256/1998 festgesetzt.

Im Jahre 2004 wurde im Teilrichtplan Verkehr ~~Teilplan Verkehrsplan~~ eine geplante Verbindungsstrasse in Fällanden gestrichen (RRB Nr. 852/2005).

Die Regionalplanung hat 2005 unter Berücksichtigung der Modellvorhaben „Siedlung und Verkehr“, „Publikumsintensive Einrichtungen“ und „Netzstadt Glow“ sowie des „Gesamtverkehrskonzepts Glattal“ ein „Leitbild Glattal“ erstellt. Auf dieser Basis war ursprünglich vorgesehen soll, den der regionalen Richtplan in drei Phasen mit folgenden Schwerpunkten zu revidieren revidiert werden:

1. Kleine Revision (2005/06); dringende Revisionspunkte und Aufräumarbeiten), Teile I und II
2. Hauptrevision, Teil I (~~ca. 2008~~; Teilrevision nach Rechtskraft kantonalen Verkehrsplan und Flugplatzentscheid)
3. Hauptrevision, Teil II (~~ca. 2010~~; Teilrevision nach Rechtskraft Betriebskonzept Flughafen und kantonalen Siedlungsplan)

Die „Kleine Revision“ wurde nach der öffentlichen Auflage unterteilt. Die vorliegende „Kleine Revision, Teil I“ umfasste einzelne Revisionspunkte im Sinne von Streichungen und Ergänzungen im Text und Plan. Die Entscheide zur Berücksichtigung bzw. Nicht-Berücksichtigung der Anträge inkl. Begründung zur „Kleinen Revision, Teil I“ sind wurden in einem separaten Bericht „Zusammenstellung der Einwendungen und Stellungnahmen“ behandelt. Die „Kleine Revision, Teil I“ wurde am 29. März 2006 von der Delegiertenversammlung verabschiedet und vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1166 am 15. August 2007 festgesetzt.

Die „Kleine Revision, Teil II“, welche aufgrund der Vorprüfung und Einwendungen einen erheblichen Bereinigungs- und Koordinationsbedarf aufwies aufweist, sollte wird weitere Revisienselemente enthalten insbesondere betreffend publikumsintensiven Einrichtungen und Gebiete niedriger Dichte. Die „Kleine Revision, Teil II“, wurde im Herbst 2007 zurückgestellt. Die Revisienselemente sollen im Rahmen der Hauptrevision des Siedlungsplanes behandelt werden.

Die ursprünglich für 2008 geplante Hauptrevision Teil I (insbes. Anpassungen des regionalen Richtplanes an kantonalen Verkehrsplan) wurde aufgrund der vorgesehenen Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplanes und aufgrund vorgängig zu klärenden, technischen Fragestellungen (GIS-mässige Neuerstellung der Richtpläne erforderlich, noch fehlende Darstellungsrichtlinien für regionale Richtpläne) nochmals zurückgestellt.

Im Zusammenhang mit aktuellen (Gebiets-)Planungen und der Glattalbahn/Ringbahn Hardwald bestehen ein paar weitere dringliche Revisionspunkte im regionalen Verkehrsplan, die nicht auf die Hauptrevision des Verkehrsplanes verschoben werden können. Die vorliegende "Teilrevision Verkehr 2008/09" umfasst diese dringlichen Revisionspunkte wie z.B. die Streichung von Tramlinien und Anschlussgleisen. Ausserdem umfasst die Revision die definitive Festlegung der Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen inkl. Aktualisierung des Bestandes und der Zielgrössen für die Anzahl Abstellplätze.

Eine vollständige Aktualisierung und Redaktion des Textes gemäss dem neuen „Leitbild Glattal“ und dem kantonalen Richtplan soll im Rahmen der „Hauptrevisionen, Teile I und II“ erfolgen.

4 VERKEHR

4.2 Privater Verkehr

4.2.4 Werkhöfe

Folgende Werkhöfe sind im regionalen Verkehrsplan festgelegt:

Standort	Angaben zur Realisierung
<ul style="list-style-type: none"> • Werkhof Tiefbauamt Stadt Zürich beim Autobahndreieck Wallisellen 	bestehend
<ul style="list-style-type: none"> • Werkhof AGW und KZTA zwischen Flughafenstrasse und S-Bahn, Opfikon 	bestehend
<ul style="list-style-type: none"> • Werkhof KZTA bei Autobahnanschluss Volketswil 	geplant

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.3 Tramlinien

Im Bereich des Feinverteilers weist das Glattal Defizite auf. Die Feinerschliessung mit dem ÖV erfolgt heute durch Buslinien, welche auf den Hauptachsen durch den Individualverkehr behindert und bei Ausschöpfung der Entwicklungspotentiale im Bereich der Arbeitsplätze von der Leistungsfähigkeit her nicht mehr genügen werden, um den zu erwartenden Mehrverkehr zu bewältigen. Aus diesen Gründen und weil schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel auf separaten Trassen störungsfreier und attraktiver funktionieren, sollen Trassen für Tramlinien gesichert werden. Die an der Grenze der Stadt Zürich endenden Tramlinien bieten sich für Verlängerungen zu S-Bahnstationen im Glattal an.

Mit der Sicherung von Tramtrassen sollen die Voraussetzungen für eine attraktive Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Die Linienführungen und Haltestellen sollen so gewählt werden, dass optimale Verknüpfungen und Umsteigebeziehungen mit der S-Bahn, der Glattalbahn (Mittelverteiler) und den Buslinien sowie attraktive Zugänge für Fussgänger und Velofahrer entstehen.

Trasseesicherungen für mögliche Tramlinien sind (siehe Beilage 3 zu Ziffer 4.3.3 "Mögliche Führungen von Tramlinien"):

- Bestehende Tramstation Altried Bahnhof Wallisellen:
 - Variante A: Linienführung, wenn Systementscheid für Glattalbahn / Mittelverteiler zugunsten der H-Bahn ausfällt
 - Variante B: Linienführung, wenn Systementscheid für Glattalbahn / Mittelverteiler zugunsten der Stadtbahn (Tram) ausfällt
- Bestehende Tramstation Altried Überlandstrasse Bahnhof Dübendorf

Massnahmen:

- Die definitiven Linienführungen von Tramlinien und die Anordnung der Haltestellen müssen auf die Glattalbahn / Mittelverteiler abgestimmt werden.
- Die Tramlinien sind optimal mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, Glattalbahn / Mittelverteiler, Bus) zu verknüpfen und es sind attraktive Zugangswege für Fussgänger und Velos zu den Haltestellen sowie genügend Veloabstellplätze zu schaffen.
- Bis sich die Realisierung einer Tramlinie aufgrund der Nachfrageentwicklung aufdrängt, ist für eine ausreichende, attraktive und fahrplanmässige Feinerschliessung mit Bussen zu sorgen. In Engpässen ist dabei durch Massnahmen im Strassenbereich sicherzustellen, dass dem öffentlichen Verkehr genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen.
- Im Hinblick auf eine voraussichtlich künftig notwendige Eigentrassierung für öffentliche Verkehrsmittel (Tram oder Bus) ist entlang der Zürichstrasse, Stadt Dübendorf, der notwendige Raum freizuhalten.

4.3.3 4.3.4 Buslinien

Inhalt unverändert

4.3.4 4.3.5 Schiffahrtslinien

Inhalt unverändert

4.4 Parkierung**4.4.1 Park+Ride-Anlagen**

Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn und der Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) wurde die Attraktivität des Bahnverkehrs wesentlich erhöht. Um möglichst viele Autofahrer zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu bewegen, wurden im Rahmen einer Teilrevision des regionalen Verkehrsplans die Park+Ride-Anlagen, den Zielen des Massnahmenplans Lufthygiene entsprechend, neu festgelegt. Gleichzeitig wurde der Ausbau von Veloabstellplätzen (Bike+Ride-Anlagen) an den S-Bahn-Stationen im regionalen Verkehrsplan verankert. Diese Revision wurde von der Delegiertenversammlung der ZPG am 20.11.1990 verabschiedet und am 2.6.1991 in einer Urnenabstimmung bestätigt. Im Hinblick auf die Gesamtrevision der regionalen Richtplanung wurde die Teilrevision jedoch nicht zur Festsetzung durch den Regierungsrat eingereicht.

Wegen der erst kürzlich erfolgten Anpassung des Verkehrsplans sind die Festlegungen nur vereinzelt aufgrund kommunaler Anliegen überprüft und angepasst worden, auf eine gesamthafte Überprüfung der Festlegungen im Bereich der Park+Ride-Anlagen wurde verzichtet.

Gemäss Massnahmenplan Lufthygiene 1996 ist mit einem neuen P+R-Konzept aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen den Bedürfnissen von Kunden in schlecht erschlossenen Gebieten Rechnung getragen werden kann. Es sind die organisatorischen Voraussetzungen für eine zielgerichtete Planung, Realisierung und Bewirtschaftung des P+R-Systems im Kanton Zürich zu schaffen. Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 134/2000 das Konzept für die regionalen Parkierungsanlagen (Park+Ride sowie Bike+Ride) genehmigt. Gestützt auf diesen Beschluss hat die Volkswirtschaftsdirektion im Jahre 2001 Verfahrensrichtlinien für die Ausrichtung von Staatsbeiträgen an Parkierungsanlagen und Veloabstellplätze erlassen. Die in der nachstehenden Tabelle enthaltenen P+R-Anlagen haben deshalb nur hinweisenden Charakter. Deren Festsetzung kann erst erfolgen, wenn das neue Konzept vorliegt.

Park+Ride-Anlagen von regionaler Bedeutung sind:

Standort: station	Bahn- Parkplätze vorhanden	Parkplätze Ausbauziel	Veloabstell- plätze vorhan- den	Veloabstell- plätze Aus- bauziel
Bassersdorf	<u>166</u> 150	170	<u>400</u> 320	<u>400</u> 320
Dietlikon	160*	160	200	200
Dübendorf	86	120	475	475
Stettbach	95	240	120	<u>400</u> 300
Kloten	60	<u>20**</u> 60	100	150
Opfikon	<u>41</u> 44	<u>41</u> 50	<u>75</u> 90	<u>75</u> 120
Glattbrugg	<u>20</u> 15	20	<u>144</u> 110	<u>144</u> 150
Rümlang	<u>60</u> 10	<u>60</u> 20	100	100
Schwerzenbach	<u>92</u> 80	<u>130</u> 180	<u>350</u> 260	<u>350</u> 330
Wallisellen	<u>73</u> 15	<u>73</u> 60	<u>304</u> 230	<u>304</u> 300

* davon 120 Abstellplätze auf Parkplatz Faisswiesen

** wenn Überbauung SBB-Areal erfolgt

Massnahmen:

- Bei der Realisierung von Park+Ride-Anlagen ist die Anzahl zu erstellenden Parkplätze nochmals aufgrund der aktuellen Qualität der Erreichbarkeit für Bus, Fussgänger und Velos zu überprüfen, um eine Konkurrenzierung dieser Zubringerarten zu vermeiden.
- Die Bewirtschaftung der Park+Ride-Anlagen muss sich neben dem Pendlerverkehr vermehrt auf den Einkaufs- und Freizeitverkehr ausrichten, wodurch eine grössere Auslastung der S-Bahn auch ausserhalb der Spitzenstunden erreicht und allgemein ein grösseres Umsteigepotential erzeugt werden kann.
- Bei der Standortwahl für Bike+Ride-Anlagen ist auf sichere Anfahrtswege, möglichst kurze Wege zu den Bahnperons und gute Einsehbarkeit zu achten. Die Veloabstellplätze sind nach Möglichkeit gedeckt auszuführen.
- Das Parkieren auf Erschliessungsstrassen als Folge der Bewirtschaftung der Park+Ride-Anlagen soll durch die Erarbeitung von integralen Parkraumkonzepten auf kommunaler Stufe verhindert werden.

4.5 Güterverkehr

4.5.2 Anschlussgleise (Stammgleise)

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

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

Standort	Angaben zur Realisierung
• Hügler, Dübendorf	bestehend
• EMPA, Dübendorf	bestehend
• Flugplatz Dübendorf	bestehend
• Industriegebiet Kloten-Ost: Bahnhof Kloten entlang Bahnlinie bis Steinackerstrasse, Kloten / Bassersdorf	bestehend
• Industriegebiet Kloten-Ost: entlang Steinackerstrasse, Kloten	bestehend, Verlängerung Richtung Westen geplant
• Industriegebiet Riedmatt, Rümlang	bestehend
• Industriegebiet Zimikon nördlich Guntenbach, Volketswil	bestehend
• Industriegebiet Zimikon südlich Guntenbach, Volketswil	bestehend
• Jowa Industriegebiet Zimikon, Volketswil	bestehend
• Industriegebiet Herti / Birgi, Wallisellen	bestehend, Verlängerung um ca. 100 m zur geplanten Ölschlagsanlage für Heizkraftwerk Aubrugg geplant
• Bahnhof Wallisellen - Industriestrasse Areale Reishauer / Fietz+Leuthold , Wallisellen	bestehend

Massnahmen:

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

7 ANHANG

7.3 Mögliche Führungen von Tramlinien

(Beilage 3 zu Ziffer 4.3.3)

Die Festlegungen von Tramlinien im regionalen Verkehrsplan sind als Trasseesicherungen zu betrachten, welche verschiedenen Möglichkeiten für den Betrieb von Tramlinien zulassen. Die ZPG geht davon aus, dass Tramlinien das Trassee der Glattalbahn (Mittelverteiler) gemäss kantonalem Richtplan benutzen können, weshalb auf dem Trassee Zürichstrasse – Ringstrasse keine Tramlinien festgelegt werden.

Denkbare Linienführungen sind zur Veranschaulichung in untenstehender Abbildung dargestellt.

