



Zürcher Planungsgruppe Glattal

Sekretariat:
Neuhofstrasse 34, Postfach, 8600 Dübendorf 1

Regionaler Richtplan Glattal

Teilrevision Verkehr 2008/09

Bericht zu den Einwendungen und Stellungnahmen

aus der öffentlichen Auflage und Anhörung vom 3. Oktober 2008 bis 1. Dezember 2008
und dem kantonalen Vorprüfungsbericht vom 12. März 2009

19. Mai 2009

Auflistung der Einwender und Stellungnehmenden

- 1 Bau-, Planungs- und Werkausschuss Bassersdorf
- 2 Gemeinderat Dietlikon
- 3 Stadtrat Dübendorf
- 4 Gemeinderat Fällanden
- 5 Stadtrat Kloten
- 6 Gemeinderat Maur
- 7 Planungskommission Nürensdorf
- 8 Bauamt Stadt Opfikon
- 9 Gemeinderat Volketswil
- 10 Gemeinderat Wallisellen
- 11 Gemeinderat Wangen-Brüttisellen
- 12 Hochbaudepartement Stadt Zürich
- 13 Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF
- 14 Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil ZPP
- 15 Grüne Dübendorf, Präsident Beat Hess
- 16 Ute Hendseth, Lohwisstrasse 26, 8123 Ebmatingen
- 17 Baudirektion Kanton Zürich, Vorprüfung

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung
Grundsätzliches / Generelle Bemerkungen						
Die Teilrevision des Regionalen Richtplans Verkehr gemäss dem Entwurf vom 9. Juli 2008 wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Bau-, Planung- und Werkausschuss Bassersdorf				B	
Die Änderung des regionalen Verkehrsrichtplans Glattal tangieren die Interessen der Gemeinde nicht und geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Es wird auf die Stellungnahme der Gemeinde Dietlikon zum kant. Teilrichtplan Verkehr vom 7. Juni 2005 verwiesen. Darin wurden diverse Anträge gestellt, welche nach Auffassung des Gemeinderates auch in den reg. Richtplan Verkehr einfließen müssten.	Gemeinderat Dietlikon				B	Allfällige Anträge für Anpassungen des regionalen Richtplanes im Zusammenhang mit der erwähnten Stellungnahme der Gemeinde Dietlikon zum kantonalen Richtplan Verkehr sind im Rahmen der später vorgesehenen Gesamtrevision des regionalen Richtplanes Verkehr vorzubringen und zu behandeln.
Gegen die Änderungen des reg. Richtplans Verkehr ist aus Dübendorfer Sicht nichts einzuwenden.	Stadtrat Dübendorf				B	
Der Entwurf der Teilrevision des reg. Richtplans Verkehr wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Gemeinderat Fällanden				B	
Der Stadtrat nimmt den Entwurf des reg. Verkehrsrichtplans grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis. (vgl. P+R-Anlagen)	Stadtrat Kloten				B	
Aus Sicht der Gemeinde Maur ist gegen die Revisionspunkte nichts einzuwenden.	Gemeinderat Maur				B	
Die Gemeinde ist von den Änderungen nicht betroffen und hat deshalb keine Einwendungen vorzubringen.	Planungskommission Nürensdorf				B	
Die Stadt ist von den Anpassungen nicht direkt betroffen, sodass keine Änderungsbegehren gestellt werden.	Bauamt Stadt Opfikon				B	
Gegen den planerischen Nachvollzug von überwiegend bereits vollzogenen, geringfügigen Änderungen ist mit Ausnahme der Reduktion der P+R-Parkplätze nichts einzuwenden. (vgl. P+R-Anlagen)	Gemeinderat Volketswil				B	
Der Gemeinderat hat die Unterlagen zur revidierten reg. Richtplanung geprüft. Gegen die Änderung hat er nichts einzuwenden.	Gemeinderat Wallisellen				B	
Die Planungsabsichten werden gerne zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde ist nicht direkt betroffen. Der Gemeinderat weist auf die Wichtigkeit der Autobahnüberdachungen der A1/A53 hin. Eine Realisierung würde zu einer enormen Lebensqualitätssteigerung der betroffenen Regionen führen.	Gemeinderat Wangen-Brüttisellen				B	
Die regionalen Interessen der ZPF sind nicht tangiert.	Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF				B	

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				Erwägungen / Begründung
		+	zT	-	B	
Grundsätzlich wird der vorliegenden Richtplanrevision zugestimmt. Dem Verfasser fehlt jedoch ein Hinweis darauf, wieso sich die vorliegende Revision nicht auf den aktuellen kant. Richtplan Verkehr vom 26.3.2007, sondern auf die alte Version stützt. Im Rahmen der Hauptrevision des reg. Richtplans Verkehr wird die ZPP voraussichtlich das Thema von weiteren grenzüberschreitenden Buslinien (ZPG/ZPP) aufgreifen.	Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil ZPP				B	Eine Anpassung des regionalen Richtplanes an den kantonalen Richtplan Verkehr 2007 bedingt eine umfassende Überprüfung und Anpassung des regionalen Richtplanes. Insbesondere müssten im Richtplantext viele Änderungen vorgenommen werden, was zu einer vollständigen Überarbeitung führen würde. Damit die regionale Richtplankarte gemäss kantonalem Richtplan Verkehr aktualisiert werden kann, muss diese aus technischen Gründen vollständig neu erstellt werden (Umstellung auf GIS-mässige Planerstellung mit verschiedenen Ebenen; Anpassung an neue Legende und Darstellung der Symbole im kantonalen Richtplan). Die Anpassung an den kantonalen Richtplan Verkehr kann deshalb erst im Rahmen einer Gesamtrevision des regionalen Richtplanes Verkehr und nach dem Vorliegen der kantonalen Darstellungsrichtlinien erfolgen. Die vorliegende Richtplanrevision umfasst insbesondere dringliche Änderungen einzelner Festlegungen, die nicht auf die später folgende Gesamtrevision verschoben werden sollen.
4 Verkehr						
4.3 Öffentlicher Verkehr						
4.3.3 Tramlinien Die Streichung der geplanten Tramverbindung zwischen Altried und Bahnhof Dübendorf kann im Zusammenhang mit der neuen Festlegung der Ringbahn Hardwald in kant. Richtplan verstanden und akzeptiert werden. Diese übergeordnete Festlegung ist in den reg. Richtplan zu übernehmen.	Stadtrat Dübendorf		zT			teilweise berücksichtigt Die Ringbahn Hardwald ist im kantonalen Richtplan rechtskräftig festgesetzt. Das Trasse ist somit auch nach einer Aufhebung der Tramlinie im regionalen Richtplan gesichert, auch wenn die Ringbahn nicht als übergeordnete Festlegung im regionalen Richtplan dargestellt ist. Die Anpassung des regionalen an den kantonalen Richtplan Verkehr führt zu einem umfassenden Anpassungsbedarf und ist auch aufgrund technischer Probleme erst im Rahmen einer Gesamtrevision möglich (siehe Erwägungen zu Bemerkungen ZPP oben).
Es wird beantragt, die Trasseesicherung für die Tramverbindung Endstation Linie 9 (Stadt Zürich) und Bahnhof Dübendorf beizubehalten. <i>Gemäss dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons soll der in Folge der Siedlungsentwicklung entstehende Verkehr mindestens zur Hälfte vom ÖV übernommen werden. Der Bau des Astes 'Auzelg-Stettbach' der Glattalbahn ist Grundvoraussetzung dafür. Ob dies jedoch ausreicht, um die Zielsetzung des GVK erreichen zu können, ist fraglich. Aus Sicht einer präventiven Vermeidung von Schadstoffemissionen erscheint eine vollständige Streichung der im jetzigen regionalen Richtplan Glattal festgesetzten Tramlinien nicht wirklich zukunftsorientiert. Insbesondere eine Trasseesicherung für eine künftige Verknüpfung der Tramlinie 9 der VBZ mit der Glattalbahn und sowie bis zum Bahnhof Dübendorf sollte bis auf weiteres im regionalen Richtplan Glattal verankert bleiben.</i>	Hochbaudepartement Stadt Zürich			-		nicht berücksichtigt Im kantonalen Richtplan Verkehr vom 26. März 2007 wurden die Trassen für die Glattalbahn, die Ringbahn Hardwald sowie eine Tramverlängerung Schwamendingen-Altried-Dietlikon festgesetzt. Neben den im kantonalen Richtplan festgesetzten schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln sind keine weiteren Trassen für Tramlinien im Raum Schwamendingen/Altried/Wallisellen/Dübendorf mehr zu sichern. Auch im regionalen Gesamtverkehrskonzept, das gemäss kantonalem Richtplan Verkehr die Grundlage für Festlegungen im regionalen Richtplan bildet, ist keine Tramnetzergänzung zwischen der Endstation der Linie 9 Altried und der Glattalbahn im Gebiet Giessen entlang der Überlandstrasse vorgesehen. Aus Sicht der Baudirektion steht der Streichung der Tramlinien nichts entgegen (Vorprüfung). Auf die Beibehaltung der Trasseesicherung wird deshalb verzichtet.

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+ berücksichtigt zT teilw. berücksichtigt - nicht berücksichtigt B Bemerkung				
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung
<p>Es wird beantragt, die folgende Passage im Abschnitt 4.3.3 des regionalen Richtplanes zu belassen: "Im Hinblick auf eine voraussichtlich künftig notwendige Eigentrasse für öffentliche Verkehrsmittel (Tram oder Bus) ist entlang der Zürichstrasse, Stadt Dübendorf, der notwendige Raum freizuhalten." <i>Die betreffende Passage bezieht sich ausdrücklich auch auf Busverbindungen entlang der Zürichstrasse und setzt somit keine Tramlinie Altried - Überlandstrasse - Bahnhof Dübendorf voraus. Laut dem Vernehmlassungsbericht zur Vertiefungsstudie Ringbahn Hardwald vom 9.7.2008 ist die Realisation der Ringbahn erst sinnvoll, wenn die Nachfrage bei einer entsprechenden Entwicklung des Militärflugplatzareals vorhanden ist. Für die Entwicklung des Militärflugplatzes gibt es aber noch keine gesicherten Pläne, sodass in absehbarer Zukunft nicht mit einer Verkehrsentlastung durch eine Stadtbahn in diesem Bereich gerechnet werden kann. Zudem ist gemäss der kant. Prognose (bis 2025) das Nachfragepotential mit der heutigen Siedlungsstruktur und den absehbaren Entwicklungen zu klein. Der Bahnhof Stettbach hat ein hohes Passagieraufkommen (23'000 Passagiere pro Tag), das noch weiter zunehmen wird. Das Ausbauziel Veloabstellplätze wurde auf 400 erhöht und damit die Wichtigkeit der Anlage auch für den Langsamverkehr betont. Bereits heute ist die Verkehrsbelastung in Dübendorf sehr hoch. Besonders zu Stosszeiten sind verspätete Busverbindungen die Regel. Zudem beeinträchtigt das hohe Verkehrsaufkommen die Lebensqualität im Dübendorfer Stadtzentrum und gefährdet Fussgänger und Radfahrer. Das Beibehalten des vorgesehenen ÖV-Eigentrassees im Raum Zürichstrasse würde die Attraktivität der Angebote des ÖV steigern, weitere Personen dazu bewegen, diese zu nutzen und somit zur Verbesserung dieser Situation insbes. im Stadtzentrum beitragen. Kürzlich haben die Stimmberechtigten einen Gegenvorschlag zur Initiative 'Für ein durchgängiges Velonetz und genügend Veloabstellanlagen in Dübendorf' angenommen. Dieser verlangt bis spätestens 2009 ein Konzept, welches einen Umsetzungsplan 2009 bis 2014 und Sanierungsmassnahmen bei Strassenzügen und Kreuzungen unter besonderer Beachtung der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs beinhaltet. Die Streichung des Trassees würde die Erreichung dieses Zieles gefährden.</i></p>	Grüne Dübendorf			-		<p>nicht berücksichtigt</p> <p>Eine Tramlinie vom Bahnhof Stettbach über die Zürichstrasse in Richtung Bahnhof Dübendorf wird von der Stadt Dübendorf aufgrund des geringen Fahrgastpotentials und der möglichen Konkurrenzierung der prioritär angestrebten Ringbahn Hardwald abgelehnt. Der Regierungsrat hat sich im Juni 2008 aufgrund einer Anfrage aus dem Kantonsrat ebenfalls gegen eine Tramlinie auf der Zürichstrasse in Dübendorf ausgesprochen. Einerseits sind für den Regierungsrat die Glattalbahn, die allfälligen Tramlinien Zürich-West und Hardbrücke, die Vorarbeiten für eine Tramlinie im Limmattal sowie Trasseestudien für die Ringbahn Hardwald wichtiger als eine Tramverlängerung vom Bahnhof Stettbach zum Bahnhof Dübendorf. Andererseits würde sich die Überlandstrasse als Tramachse besser eignen, falls eine Tramverlängerung zum Bahnhof Dübendorf dereinst spruchreif würde. Die im Richtplantext festgehaltene Raumsicherung entlang der Zürichstrasse wird deshalb aus dem regionalen Richtplan gestrichen.</p>
4.3.4 Buslinien						
Die Einwenderin wünscht sich eine bessere Busanbindung von Ebmatingen, Maur nach Zumikon und die Seegemeinden.	Ute Hendseth, Ebmatingen				B	Busverbindungen zwischen den Regionen Glattal und Pfannenstil sind nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplanrevision. Die Planungsgruppe Pfannenstil (ZPP) hat in ihrer Stellungnahme aber bereits angekündigt, dass sie das Thema von weiteren grenzüberschreitenden Buslinien mit der ZPG aufgreifen möchte.

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung
4.4 Parkierung						
4.3.3 Park+Ride-Anlagen						
Mit der Erweiterung von 2003 wurden die vorhandene Anzahl Parkplätze den neuen Gegebenheiten angepasst. Die Ausbauziele für Park- und Veloabstellplätze am Bahnhof sind damit praktisch erreicht.	Bau-, Planung- und Werkausschuss Bassersdorf				B	
Die Gemeindeversammlung Dietlikon hat am 1. Dezember 2008 den privaten Gestaltungsplan Bahnhof Dietlikon angenommen. Die heutige Parkplatzsituation könnte sich deshalb noch etwas verändern.	Gemeinderat Dietlikon				B	
Ausdrücklich begrüsst wird das Streichen des Vorbehaltes für die im Richtplan 1998 festgelegten P+R-Anlagen von reg. Bedeutung.	Stadtrat Dübendorf				B	
Im Raum Kloten sind gestützt auf die Gemeindeggespräche 2005 und die entsprechende Stellungnahme des Stadtrates die Reduktion des Bestandes an P+R (60) auf Ausbauziel 20 Parkplätze (im Rahmen Überbauung SBB-Areal) und die Aufstockung der B+R Plätze (100) auf Ausbauziel 150 vorgesehen.	Stadtrat Kloten				B	
Das Ausbauziel beim Bahnhof Schwerzenbach wird um mehr als einen Viertel reduziert. Diese Massnahme kann aus Sicht der Gemeinde Volketswil nicht akzeptiert werden. <i>Der Bestand und das Ausbauziel von P+R Parklätzen ist durch eine Umfrage bei den Gemeinden aktualisiert worden. Es sind bereits heute zu wenige Parkplätze im Bereich des Bahnhofs Schwerzenbach vorhanden. Die Anzahl soll nicht reduziert, sondern erhöht werden. Die Busse des ÖV sind in den Stosszeiten regelmässig überlastet. Deshalb ist nebst der Förderung des Busbetriebes auch die Anzahl Parkplätze zu erhöhen, damit die Morgen- und Abendspitzen gebrochen werden können. Der Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze auf 350 stimmt die Gemeinde zu, sofern diese nicht zulasten der P+R Parkplätze ausfällt.</i>	Gemeinderat Volketswil			-		nicht berücksichtigt Bisher ist im regionalen Richtplan ein Ausbauziel von 180 P+R-Parkplätzen enthalten. Neu soll das Ausbauziel entsprechend dem Antrag des Gemeinderates Schwerzenbach auf 130 Plätze reduziert werden. Vorhanden sind heute 92 P+R-Parkplätze. Gemäss Vorprüfungsbericht der Baudirektion sollte im Rahmen dieser Teilrevision des regionalen Richtplanes die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze gemäss Massnahme I im Richtplantext überprüft werden und das Ausbauziel reduziert werden. Der Gemeinderat Volketswil erachtet einen Ausbau der P+R-Parkplätze und die Beibehaltung des bisherigen Ausbauziels als notwendig. Ein moderater Ausbau der P+R-Parkplätze am Bahnhof Schwerzenbach wird nach wie vor als sinnvoll erachtet. Eine Reduktion des bisherigen Ausbauziels ist aber aufgrund der heute vorhandenen Erreichbarkeit mit dem ÖV (Bus) gerechtfertigt. Am vorgesehenen Ausbauziel von 130 Parkplätzen als Richtgrösse wird deshalb festgehalten.
Die Erhöhung des Ausbauziels Veloabstellplätze auf 400 wird begrüsst. Bei der Planung der ÖV-Plattform Stettbach war die Rede von mindestens 400. Es wird deshalb beantragt, eine Spannweite von 400-600 Veloabstellplätzen im Richtplan festzuhalten.	Hochbaudepartement Stadt Zürich			-		nicht berücksichtigt Mit dem Projekt ÖV-Plattform Stettbach sollen 400 Veloabstellplätze erstellt werden. Diese Anzahl wird als ausreichend erachtet, weshalb das Ausbauziel als Richtgrösse zurzeit nicht weiter erhöht werden soll. Bei einer entsprechenden Nachfrageentwicklung ist damit eine künftige Erweiterung der Veloabstellplätze nicht ausgeschlossen. Die Ausbauziele können zudem in der später vorgesehenen Gesamtrevision des regionalen Richtplanes erneut überprüft und allenfalls neu festgelegt werden.

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				Erwägungen / Begründung
		+	zT	-	B	
<p>Im selben Zusammenhang wird auf die Differenzierung zwischen Velo- und Autoabstellplätzen hinsichtlich der Lage hingewiesen. Allenfalls ist eine Verschiebung der P+R-Anlage in das Geschäftshaus Stettbacherhof vorgesehen (149 Parkplätze für öffentliche Nutzung). Falls die Umnutzung dieses Parkhauses zur einer P+R-Anlage tatsächlich machbar ist, ist die Stadt Zürich mit der Verschiebung des Standortes einverstanden, auch wenn sich die Distanzen zum Bahnhof Stettbach etwas vergrössern. Auf alle Fälle ist an einem P+R-Standort Stettbach festzuhalten, die Ausrichtung soll aber vermehrt auf den Freizeitverkehr statt auf den Pendlerverkehr gelegt werden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die kommende Hauptrevision des reg. Richtplans hinsichtlich der Parkierung auf die Vorgaben des künftigen Massnahmenplans Lufthygiene 2009 abzustimmen ist.</p>	Hochbaudepartement Stadt Zürich				B	
Unterstützt werden insbesondere die Festlegungen und Zielgrössen für die regionalen P+R Anlagen.	Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF				B	
<p>Der beabsichtigten Änderung des regionalen Richtplans kann in Bezug auf die P+R-Anlage Stettbach nicht zugestimmt werden.</p> <p><i>In der Revisionsvorlage wird Bezug genommen auf den RRB Nr. 134/2000. Dieser RRB bezieht sich auf die Finanzierung der P+R-Anlagen. Parkierungsmöglichkeiten sollen gefördert werden in ländlichen Gebieten, in den die Feinerschliessung mit öff. Verkehrsmitteln weniger dicht ist. Der Beschluss enthält keine Aussagen über Standorte von neuen geplanten P+R-Anlagen. Mit dem Konzept gemäss RRB werden namentlich Ziele angestrebt, Kunden, denen keine oder wenig Zubringerlinien zur Verfügung stehen, für den ÖV zu gewinnen oder zu erhalten und dabei eine hohe Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen. Der Hinweis im Richtplantext auf den erwähnten RRB ist im Zusammenhang mit dem Ausbau bestehender Anlagen unbehelflich. Vielmehr weist der Regierungsrat darauf hin, dass es verfehlt wäre, die Ausbaumassnahmen für P+R auf regionale Zentren zu konzentrieren.</i></p> <p><i>Der Standort Stettbach ist einer der best erschlossenen Standorte für den ÖV im Kanton. Gemäss Entwurf soll die bestehende Anlage (in Bauzone) mit 95 Plätzen aufgehoben und durch eine neue Anlage für 240 Plätze südlich der ÖV-Umsteige-Plattform (in Landwirtschaftszone) ersetzt werden, was nicht den Zielen des zitierten RRB entspricht.</i></p> <p><i>Gemäss unserem Kenntnisstand ist Vertrag zum Betrieb der P+R-Anlage Stettbach aufgelöst worden. Der Ersatz des bisherigen Standorts inkl. Erweiterung auf 240 Plätze ist in den Planungen der ÖV-Plattform Stettbach i.Z. mit der Glattalbahn nicht vorgesehen und auch nicht anzustreben. Die Glattalbahn und das Busangebot sollen in diesem dichten Siedlungsgebiet die Funktion als Mittel- und Feinverteiler und als Zubringer zur S-Bahn erfüllen. Ein Ausbau der P+R-Anlage würde dieses Angebot stark konkurrenzieren. Ausserdem entspricht der Standort aus heutiger Sicht nicht den Zielen des rGVK Glattal und dem Konzept RVS Glattal, Teilgebiet C.</i></p>	Baudirektion Kanton Zürich (Vorprüfung)			-		<p>Die Standorte der P+R-Anlagen und die Ausbauziele wurden im regionalen Richtplan Glattal 1998 festgelegt. Mit der vorliegenden Teilrevision wird nur der Vorbehalt gestrichen, der bis zur definitiven Gültigkeit bestand, bis das Konzept Park+Ride gemäss RRB Nr. 134/2000 gutgeheissen wurde. Es besteht zum jetzigen Zeitpunkt kein Anlass, auf die 1998 festgelegten Standorte und Ausbauziele zurückzukommen.</p> <p>Der Standort für die Erweiterung der P+R-Anlage Stettbach wurde zudem bereits mit rechtskräftigen Baulinien gesichert (DV Nr. 1279/1992). Mit Entscheidung des Verwaltungsgerichts vom 24.8.1995 wurde die Rechtmässigkeit der Baulinienfestsetzung gestützt auf die überwiegenden öffentlichen Interessen bestätigt. Im Rahmen der Planung für die ÖV-Plattform Stettbach mussten u.a. durch die Verlegung des Sagentobelbaches beträchtliche Mehrkosten in Kauf genommen werden, um die für eine definitive P+R-Anlage festgelegten Baulinien zu berücksichtigen.</p> <p>Auch an einem Standort Stettbach ist trotz guter Erreichbarkeit mit dem ÖV ein Bedarf für P+R-Parkplätze vorhanden, was auch die hohe Auslastung der bestehenden provisorischen Anlage zeigt. Mit einem Angebot an P+R-Parkplätzen am Bahnhof Stettbach können auch Personen zur Benützung der S-Bahn motiviert werden, welche ansonsten den ÖV gar nicht benutzen würden. Dies gilt sowohl für den Pendler- als auch für den Freizeitverkehr. Einer Konkurrenzierung der Glattalbahn und des Busangebots ist mit einem geeigneten Betriebskonzept und Gebührenregime zu begegnen. Die P+R-Anlage dient aber auch Kunden aus Gebieten, welche nicht mit dem ÖV erschlossen sind (z.B. Wohngebiete entlang Obere Geerenstrasse). Mit einem Verzicht auf die Festlegung des Standortes Stettbach würde zukünftig kein einziger P+R-Parkplatz mehr zur Verfügung stehen, was den Bedürfnissen widerspricht. Auch im Zusammenhang mit der geplanten Seilbahn zum Zoo ist seitens ZVV von einem Parkplatzbedarf von bis zu 300 Plätzen die Rede. Sowohl die Stadt Dübendorf als auch die Stadt Zürich sprechen sich deutlich für die Beibehaltung des P+R-Standortes Stettbach und des Ausbauzieles, welches als Richtgrösse zu verstehen ist, aus.</p>

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung
						An der beantragten Festlegung der P+R-Anlage Stettbach mit einem Ausbauziel von 240 Parkplätzen wird deshalb festgehalten.
Im Berichtsentwurf ist ein Widerspruch festzustellen zwischen den Ausbauzielen, welche insbesondere die P+R-Anlagen an den Bahnhöfen Schwerzenbach und Dübendorf ins Gewicht fallen, und der Massnahme 1 im Bericht, wonach die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze bei der Realisierung nochmals aufgrund der Erreichbarkeit für Bus, Fussgänger und Velos zu überprüfen sei. Diese Überprüfung sollte anlässlich der aktuellen Revision des Verkehrsplanes vorgenommen werden.	Baudirektion Kanton Zürich (Vorprüfung)		zT			Die obigen Bemerkungen zur P+R-Anlage Stettbach gelten grundsätzlich auch für die Festlegung der P+R-Anlagen und der Ausbauziele an den Bahnhöfen Dübendorf und Schwerzenbach. Aufgrund der Überprüfung des Standortes Schwerzenbach soll das Ausbauziel von bisher 180 auf neu 130 Parkplätze reduziert werden, womit der in den letzten Jahren erfolgten Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Bus Rechnung getragen wird. Am Bahnhof Dübendorf ist der Bedarf für eine massvolle Erweiterung der P+R-Anlage von 86 auf 120 Parkplätze vorhanden. Auch der Stadtrat Dübendorf sieht keine Veranlassung, vom bisherigen Ausbauziel abzuweichen. An den Ausbauzielen für die P+R-Anlagen Dübendorf und Schwerzenbach wird deshalb festgehalten.
4.5 Güterverkehr						
4.5.2 Anschlussgleise (Stammgleise)						
Die Stadt Zürich ist mit den Änderungen einverstanden. <i>Es wird jedoch darauf aufmerksam gemacht, dass bei der anstehenden Hauptrevision der einleitende Absatz im Kap. 4.5.2 auf die aktuelle verkehrspolitische Situation Bezug nehmen sollte. Nebst dem Wagenladungsverkehr spielt in Zukunft zusätzlich und vermehrt der Transport von Normalbehältern eine wichtige Rolle.</i>	Hochbaudepartement Stadt Zürich				B	
Es wird beantragt den Abschnitt 4.5.2 um eine zusätzliche Massnahme wie folgt zu ergänzen: Bei zu hoher Lärmbelästigung durch Anschlussgleise können die Gemeinden im Rahmen der kommunalen Planung Massnahmen zu deren Reduktion treffen (z.B. Einschränkung der Nutzung, Vorschriften für bauliche Massnahmen). <i>Die durch solche Gleisanlagen verursachte Lärmbelästigung kann beträchtlich sein und die Lebensqualität der Betroffenen schmälern.</i>	Grüne Dübendorf			-		nicht berücksichtigt Bezüglich der Lärmimmissionen von Anschlussgleisen ist die eidg. Lärmschutzverordnung abschliessend massgebend. Es besteht keine Rechtsgrundlage dafür, dass Gemeinden weitergehende Lärmschutzmassnahmen im beantragten Sinn treffen können.