



Zürcher Planungsgruppe Glattal

Sekretariat:
Neuhofstr. 30, Postfach, 8600 Dübendorf 1

Regionaler Richtplan Glattal

Teilrevision 2005/06

Zusammenstellung der Einwendungen und Stellungnahmen

aus der öffentlichen Auflage und Anhörung vom 11. November 2005 bis 9. Januar 2006

21. Februar 2006

Auflistung der Einwender und Stellungnehmenden

1. Gemeinde Bassersdorf
2. Gemeinde Dietlikon
3. Stadt Dübendorf
4. Gemeinde Fällanden
5. Stadt Kloten
6. Gemeinde Maur
7. Stadt Opfikon
8. Gemeinde Schwerzenbach
9. Gemeinde Volketswil
10. Gemeinde Wallisellen
11. Gemeinde Wangen-Brüttisellen
12. Regionalplanung Winterthur und Umgebung RWU
13. Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF
14. Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil ZPP
15. Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU
16. Hochbaudepartement der Stadt Zürich
17. Rolf Gyseler, Postfach 2129, 8600 Dübendorf
18. Baudirektion Kanton Zürich, ARV, Vorprüfung

Vorbemerkung:

Aufgrund der kantonalen Vorprüfung hat sich der Vorstand entschieden, der Delegiertenversammlung die Teilrevision 2005/06 in zwei Phasen zu unterbreiten:

Teil I (DV vom 29. März 2006): Mischgebiet (Schwerzenbach/Volketswil Ifang, Kloten Mülächer), Landschaftsschutzgebiet (Textstreichung und Streichung Massnahmenblatt), Ökologische Vernetzung (diverse Korridorergänzungen), Langlaufloipe (Ergänzung Nürens Dorf Golfplatz), Regionalstrassen (Streichung der geplanten Staatsstrassen inkl. Klassierung der entsprechenden bestehenden Strassen in Bassersdorf/Nürens Dorf Gibisnüttunnel und Längsachse Aesch-Ebmatingen-Pfaffhausen), Park & Ride-Anlagen (Streichung der geplanten Anlagen Katzenbach und Flughafen), Kompostieranlagen (Streichung geplanter Ausbau ARA Opfikon/Kloten), Bauabfallanlagen (geplanter Bau-sperrgut in Volketswil Ebenrütli)

Teil II (Verhandlungsbedarf ZPG/ARV; anschliessend DV): Schutzwürdiges Ortsbild (Streichung Kloten Gerlisberg und Rümliang Chatzenrütli), Gebiet niedriger Dichte (Streichung), Gebiet für publikumsintensive Einrichtungen (Text und Plan)

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				Erwägungen / Begründung
		+ berücksichtigt	zT teilw. berücksichtigt	- nicht berücksichtigt	B Bemerkung	
Grundsätzliches / Generelle Bemerkungen						
Vorgehenskonzept mit etappierten Revisionen und Änderungen des regionalen Richtplanes werden zustimmend zur Kenntnis genommen.	Gemeinderat Bassersdorf				B	
Gegen Änderungen des regionalen Richtplanes nichts einzuwenden.	Stadtrat Dübendorf				B	
Vom Entwurf zur Teilrevision regionaler Richtplan 2005/06 wird im zustimmenden Sinne Kenntnis genommen.	Gemeinderat Fällanden				B	
Änderungen des regionalen Richtplanes werden zustimmend zur Kenntnis genommen.	Stadtrat Kloten				B	
Der Teilrevision des regionalen Richtplanes wird vollumfänglich zugestimmt.	Gemeinderat Maur				B	
Von Teilrevision regionaler Richtplan 2005/06 wird zustimmend Kenntnis genommen.	Stadtrat Opfikon				B	
Keine Bemerkungen.	ZPF				B	
Stadt Zürich hat grosses Interesse daran, dass sich Siedlungsstruktur in Region Glattal schwerpunktmässig auf ÖV ausrichtet. Die Beibehaltung der entsprechenden Leitlinien sowie die Forderung an die Gemeinden nach einer restriktiven Parkplatzpolitik ist daher zu begrüssen.	Stadt Zürich				B	

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen					
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung	
Der Kanton Zürich macht grundsätzliche Vorbehalte und Ergänzungspendenzen zum Leitbildentwurf.	Kanton Zürich		x				<p>Textergänzung Leitbild Seite 12 (Textkasten): Der Vorstand ZPG nimmt in Aussicht, dass Leitbild zu gegebenem Zeitpunkt wie folgt zu vertiefen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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) <p>Der Vorstand ZPG lehnt folgende kantonalen Erwägungen ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kanton reklamiert hohe theoretische Verdichtungskapazitäten. Sämtliche 13 Gemeinden der ZPG haben in Einzelgesprächen festgehalten, dass die Kapazitätswerte gemäss den ARV-Berechnungen in der Praxis nicht zu erzielen sind. Insgesamt stellt die ZPG fest, dass die Wohnbaureserven bis 2015 ausreichen und auf diesen Zeitpunkt Neueinzonungen zu erwägen sind. Die kommenden 10 Jahre geben dem Kanton und der Region die Chance, den Strukturwandel mittels Raumbesichtigung zu analysieren und lenkende planerische Massnahmen auf ihre Umsetzbarkeit hin zu prüfen sowie die Kapazitätsschätzungen zu justieren. - Der Kanton reklamiert hohe theoretische Verdichtungskapazitäten und Umnutzungsoptionen von Arbeitszonen zu Wohnzonen. Die Mehrzahl der hierfür in Frage kommenden Flächen sind bereits mittels Zonenplanänderungen und Sondernutzungsplänen umgewidmet. Die entsprechenden Baupotenziale sind in die Überlegungen der ZPG eingeflossen. Die verbleibenden Umwidmungspotenziale sind marginal, ausser es würden sich aufgrund eines neuen Betriebsreglements oder Sonderbauvorschriften für die Flughafenregion neue Optionen ergeben.
2 Siedlung							
2.2 Regionale Festlegungen							
2.2.2 Mischgebiet Das Gebiet Mülacher befindet sich bezüglich der Belastung durch Fluglärm im Bereich mit überschrittenen PW und IGW. der Kanton ist deshalb der Meinung, dass eine Umzonung zur Ermöglichung von Wohnnutzungen nicht zweckmässig ist.	Kanton Zürich			x		Das Gebiet Mülacher liegt am Bahnhof Kloten und stellt eine zweckmässige Arrondierung des urbanen Mischgebietes dar. Dieses Gebiet eignet sich für eine Pilotplanung im Sinne der angestrebten Sonderbauvorschriften für die Flughafenregion.	

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+ berücksichtigt zT teilw. berücksichtigt - nicht berücksichtigt B Bemerkung				
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung
2.2.7 Schutzwürdiges Ortsbild Für Dietlikon stellt sich die Frage, ob die Wohnzone W2 1.1 und W2 1.5 (mit Baumassenziffer 1,1 bzw. 1,5 m ³ /m ²) im Widerspruch zu § 49a Abs. 1 PBG (Mindestdichten) stehen und somit eine Anpassung der BZO notwendig wird. Falls dem so ist, wird beantragt, auf die Streichung der Gebiete niedriger Dichte aus dem regionalen Richtplan zu verzichten.	Kanton Zürich					<u>à Zurückstellung für Teil II</u> Verhandlungen mit ARV erforderlich: Vorprüfung enthält lediglich eine Ablehnung mit Bezug auf das Inventar (BDV Nr. 1220/2002). Die späteren Überlegungen des ARV im Rahmen der Sparmassnahmen finden keine Erwähnung: Fall 1: Inventaränderung und Streichung im Richtplan Fall 2: Inventar und Richtplan belassen
2.2.8 Gebiete niedriger Dichte (gestrichen) Für Dietlikon stellt sich die Frage, ob die Wohnzone W2 1.1 und W2 1.5 (mit Baumassenziffer 1,1 bzw. 1,5 m ³ /m ²) im Widerspruch zu § 49a Abs. 1 PBG (Mindestdichten) stehen und somit eine Anpassung der BZO notwendig wird. Falls dem so ist, wird beantragt, auf die Streichung der Gebiete niedriger Dichte aus dem regionalen Richtplan zu verzichten.	Gemeinderat Dietlikon					<u>à Zurückstellung für Teil II</u> Verhandlungen mit ARV erforderlich: Vorprüfung enthält keine Aussagen zur Mindestdichte: Fall 1: Mindestdichten eingehalten <u>à</u> Streichung des Gebietes Fall 2: Mindestdichten unterschritten <u>à</u> Belassung Hinweis: Erfahrungsgemäss haben BMZ-Bauten einen Umrechnungskoeffizient von ca. 2,7 – 3,3 (Mittelwert = BMZ : 3 m = AZ). Nur in Einzelfällen werden Eckwerte von 2,5 bzw. 4,0 erreicht.
Der Gemeinderat Schwerzenbach geht davon aus, dass die in der BZO 1996 festgelegten Baumassenziffern (BMZ), insbes. die BMZ von 1,1 m ³ /m ² in Wohnzone W1L, die Anforderungen an die Mindestdichte gemäss § 49a PBG erfüllen. Falls nicht, ist auf die Streichung der Gebiete niedriger Dichte zu verzichten.	Gemeinderat Schwerzenbach					<u>à Zurückstellung für Teil II</u> (dito oben)
Der Kanton ist der Meinung, dass die Aufhebung der Empfehlung unter dem Gesichtspunkt des Fluglärms ein falsches Zeichen setze. und zumindest in Kloten, in Wallisellen und in Dietlikon diese zu belassen seien.						<u>à Zurückstellung für Teil II</u> Verhandlungen mit ARV erforderlich: Vorprüfung enthält keine Aussagen zu den in Aussicht gestellten neuen Lärmkurven, zum Thema Baulückenplan und ES-Aufstufung.
2.2.8 Gebiet für publikumsintensive Einrichtungen (PE) (neu) Der Kanton begrüsst grundsätzlich die Ausscheidung von PE-Gebieten. Bei den vorgeschlagenen Gebieten handelt es sich mehrheitlich um Gebiete von überregionaler Bedeutung. Der Kanton erachtet die vorgesehenen Gebietsausscheidungen als ungenügend begründet und empfiehlt, die Festlegung zurückzustellen mit dem Ziel einer besseren Abstimmung mit dem kantonalen Verkehrsplan. Aus überregionaler Sicht sei der neue Standort Rümlang sowie die beiden Gebiete in Volketswil und Milandia abzulehnen, weil die ÖV-Güte gemäss Entwurf zum kantonalen Verkehrsplan ungenügend sind. Das Gebiet Hochbord sei unter dem Gesichtspunkt der Glattalbahn in seiner Abgrenzung zu überprüfen. Dem Gebiet Holberg kann zurzeit nicht zugestimmt werden, weil dieses ausserhalb des Siedlungsgebietes liegt und eine entsprechende Änderung des kantonalen Richtplans einen hohen Koordinationsbedarf bedingt.	Kanton Zürich					<u>à Zurückstellung für Teil II</u> Verhandlungen mit ARV erforderlich: - ARV argumentiert ausschliesslich mit ÖV-Erschliessungsgüte gemäss Entwurf kant. Verkehrsplan. Die Hauptabsicht der ZPG zur Ausscheidung von Ausschlussgebieten wird nicht gewürdigt. - Zuerst gilt es die Definitionen zu bereinigen, erst dann können die Eigentumsgebiete präzisiert werden.

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				Erwägungen / Begründung
		+ berücksichtigt	zT	- nicht berücksichtigt	B Bemerkung	
Einverstanden mit Bezeichnung des Gebiets zwischen Autobahn A1 und Neuer Winterthurerstrasse als PE-Eignungsgebiet.	Gemeinderat Dietlikon				B	<u>à Zurückstellung für Teil II</u>
Festlegung von PE-Gebieten wird begrüsst. Dübendorf; die genaue Abgrenzung im Gebiet Hochbord ist mit der Stadt zu gegebenem Zeitpunkt zu bereinigen	Stadtrat Dübendorf				B	<u>à Zurückstellung für Teil II</u> Nach Rücksprache mit der Stadt Dübendorf wird auf eine Planänderung des PE-Gebietes Hochbord verzichtet. Die Richtplandarstellung ist in der Lage schematisch. Später ist diese im Rahmen der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung zu verifizieren und flächengenau festzulegen sein. Dannzumal wird der heute auf kantonaler Ebene noch nicht genau definierte Begriffs "publikumsintensive Einrichtung" ein wesentliches Kriterium für eine genaue Flächenausscheidung darstellen.
Das Einkaufsgebiet „Im Zentrum Volketswil“ ist überbaut. Diesbezüglich ist es zweckmässig, nur das Einkaufszentrum in den Perimeter einzubeziehen. Für Industriezonen ist festgelegt, wo Einkaufszentren mit mehr als 2'000 m2 Verkaufsfläche zulässig sind. Der regionale Perimeter umfasst sehr viel Spielraum. Wegen den teils prekären zu erwartenden Verkehrsverhältnisse ist dabei ein Weiterausbau unter den gegebenen Umständen nicht zweckmässig. Die PE-Gebiete sind städtebaulich und organisatorisch noch verbesserungsfähig. An bestehenden Anlagen lässt sich kaum mehr was ändern, Optimierungsversuche mittels Gebietsrahmenplänen sind jedoch prüfenswert. Das Gebiet „Milandia“ umfasst den Parkplatz der Anlage Greifensee sowie den Golf-Übungsabschlagsplatz. Das Milandia-Areal ist als „PE-Event-Gebiet“ im Richtplan einzutragen, da es sich nicht um ein Einkaufszentrum handelt.	Gemeinderat Volketswil		x		B B	<u>à Zurückstellung für Teil II</u> Die bisherige Bestimmung hätte auch erhebliche Verkaufsflächenanteile zugelassen. Eine Beschränkung auf „PE-Event“ für das Gebiet der Freizeit- und Sportanlage ist zweckmässig.
Festlegung von PE-Gebieten Glattzentrum und Richti-Areal wird ausdrücklich begrüsst und unterstützt.	Gemeinderat Wallisellen				B	
Erfreut wird festgestellt, dass sich ZPG mit Ausscheidung von PE-Gebieten befasst hat und bereits Einträge im regionalen Richtplan vorsieht. Damit wird gewisse Beschränkung dieser Nutzungen erreicht, was mit Rücksicht auf das Verkehrsgeschehen und die Regionsstruktur zu begrüssen ist. RWU hat sich auch mit Thema befasst, bis anhin aber auf Festlegungen verzichtet, weil Auffassung vertreten wird, der Anstoss müsse vom Kanton kommen. Bestrebungen der ZPG werden unterstützt und interessiert mit verfolgt.	RWU				B	

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				Erwägungen / Begründung
		+	zT	-	B	
<p>Die Ausscheidung von PE-Eignungsgebieten ist zu begrüssen. Es ist auf den sich ergebenden Koordinationsbedarf hinzuweisen: Die PE-Gebiete in den verschiedenen Planungsregionen sind aufeinander abzustimmen, was jedoch im kantonalen Richtplan geregelt werden sollte.</p> <p>Aus dem Richtplantext geht nicht hervor, wie die Überprüfung der durch PE-Gebiete ausgelösten Belastungen (Verkehr, Umwelt) erfolgen soll. Wünschenswert wäre eine klare Definition der PE, die wenn möglich mit andernorts gebräuchlichen bzw. diskutierten Definitionen abgestimmt ist (z.B. Kanton Bern, RZU, PBG-Revision). Die indirekte Definition der PE mittels Schwellenwert für PE ausserhalb der Eignungsgebiete (UVP-Pflicht oder 150 PP/ha Bauzonenfläche) unterscheidet sich von bisherigen Definitionen gemäss kantonalen Richtplanrevision oder Ergebnissen von Forschungsaufträgen. Vorliegende Definition ist nicht klar. Einerseits die Aufgabe, die im regionalen Richtplan bezeichneten PE-Gebiete hinsichtlich Gebietsabgrenzung, Kapazität und Nutzweise zu konkretisieren, an die Gemeinden delegiert. Andererseits werden Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen, welche die Schwellenwerte überschreiten, im nicht als PE-Gebiet bezeichneten Siedlungsgebiet ebenfalls als PE bezeichnet. Wünschenswert wäre deshalb eine klare Definition der PE.</p> <p>Es ist zu bezweifeln, dass die Güteklasse C bereits als "attraktive Erschliessung mit dem ÖV" gelten kann. In verschiedenen Rechtsmittelentscheiden der letzten Jahre wurde als Grundvoraussetzung für eine gute ÖV-Erschliessung von Einkaufszentren die Güteklasse B herangezogen. Die vorgesehene Privilegierung der PE-Gebiete in Bezug auf die Möglichkeit, mehr Parkplätze erstellen zu können als im übrigen Siedlungsgebiet, sofern die ÖV-Güteklasse C erreicht ist, wird abgelehnt.</p> <p>Die vorgesehene Privilegierung der PE bezüglich Parkplätze unterläuft die etablierte Bewilligungspraxis für PE. Diese verlangt als Bewilligungsvoraussetzung eine attraktive Erschliessung mit dem ÖV. Eine Erhöhung der Parkplatzzahl macht nur Sinn, wenn sie mit einer Begrenzung/Plafonierung des Verkehrsaufkommens (MIV) verknüpft wird mit dem Ziel, eine flexible Abdeckung von Verkehrsspitzen zu ermöglichen. Eine allgemeine Erhöhung der Parkplatzzahl führt zu einer unerwünschten Konkurrenzierung der ÖV-Erschliessung. Die vorgesehene Privilegierung dürfte unerwünschten Mehrverkehr in der Region Glattal und den angrenzenden Regionen bringen. Sofern eine Privilegierung überhaupt statuiert wird, müsste die ÖV-Erschliessung mindestens der Güteklasse B entsprechen.</p> <p>Die Festlegung eines PE-Gebiets Hochbord ist grundsätzlich sinnvoll, allerdings ist der Perimeter bis zum Bahnhof Stettbach auszu-dehnen.</p>	Stadt Zürich				B	<p><u>à Zurückstellung für Teil II</u></p> <p><i>Die ZPG-Defintion ist für die Planfestlegung eineindeutig und zweckmässig. Im Vordergrund steht die Ausscheidung der Eignungsgebiete. Es wird bewusst verzichtet, die Eignungsgebiete mit Fahrtenanforderungen oder ähnlichen Instrumenten zu hemmen. Es kann nicht Ziel sein, die Entwicklung der Konzentration in den PE-Gebieten zu hemmen, damit der Verkehr aus dem übrigen Siedlungsgebiet besser fliesst.</i></p> <p><i>Die Siedlungsstruktur im Glattal erlaubt es vielerorts nicht, eine ÖV-Güteklasse B anzustreben (z.B: Für das Einkaufsgebiet Volketswil liegt die S-Bahn senkrecht zum Siedlungsband und deshalb nur marginale Potenziale für den Einkaufsverkehr) bzw. für bestimmte PE-Nutzungen (z.B. Baufachmärkte) eine ÖV-Güteklasse B zu verlangen. Es ist Aufgabe der Nutzungsplanung, weitere Einschränkungen der Nutzung (Bsp: rechtskräftige BZO Volketswil, rechtskräftige BZO Wallisellen) oder Erschliessungsanforderungen gezielt vorzunehmen.</i></p> <p><i>Die Privilegierung bezweckt insbesondere, auch die Ansiedlung kleinerer Anlagen unter dem PE-Schwellenwert in den PE-Gebieten zu fördern, damit diese weniger als bisher eine Streusiedlung bewirken. Gemäss den Grundsätzen der Raum- und Umweltplanung sind die Privilegierungen im Rahmen der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung nachzuweisen und durch den Kanton im Rahmen der Vorprüfung und Genehmigung auf die Recht- und Zweckmässigkeit zu prüfen.</i></p> <p><i>Die Stadt Dübendorf erachtet wegen des erheblichen Bestandes an Konsum- und Freizeiteinrichtungen und der beschränkten Verkehrskapazitäten eine enge Begrenzung des PE-Gebiets als erforderlich und erachtet zusätzliche publikumsintensive Einrichtungen im Gebiet bei der S-Bahn-Station Stettbach als unerwünscht.</i></p>
			x			
				x		
					x	

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+ berücksichtigt zT teilw. berücksichtigt - nicht berücksichtigt B Bemerkung				
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung
3 Landschaft						
3.2 Regionale Festlegungen						
3.2.5 Landschaftsschutzgebiete (gestrichen) Berücksichtigung der Landschaftsförderungsgebiete gemäss Gutachten Landschaft anstelle der Landschaftsschutzgebiete wird begrüsst.	Gemeinderat Dietlikon				B	
Auf die ersatzlose Streichung von regionalen Landschaftsschutzgebieten und des Massnahmenblatts Nr. 1 sollte verzichtet werden. Die Festlegung von regionalen Landschaftsschutzgebieten kann wertvollen Beitrag leisten zur Erhaltung und Aufwertung wertvoller Landschaften. Der Kanton hat im Landschaftsplan 2001 kantonale Landschaftsschutzgebiete bezeichnet. Festlegung von regionalen Landschaftsschutzgebieten ist daher im heutigen Zeitpunkt möglich und sinnvoll. Das Massnahmenblatt Nr. 1 macht neben Aussagen zu Landschaftsschutzgebieten auch solche zu Landschaftsförderungsgebieten und zur ökologischen Vernetzung, weshalb das Massnahmenblatt nicht gestrichen werden soll.	Stadt Zürich			x		Begründung: vgl. Richtplantext und Weisung
3.2.8 Ökologische Vernetzung Der Eintrag des neuen Vernetzungskorridors "Rietächer-Rüti" wird unterstützt. Die Bezeichnung "Rietächer-Rüti" ist in "Hardwald-Rüti" zu ändern. Die Bezeichnung "Rietächer-Rüti" ist nicht so geläufig.	Gemeinderat Bassersdorf	x				Die Bezeichnung wird angepasst.
Ergänzungen und Verlängerungen der Vernetzungskorridore sind identisch mit Korridoren gemäss Modellvorhaben "Gemeinsame Gestaltung des Lebensraumes Glattal", was befürwortet wird.	Gemeinderat Dietlikon				B	
Bezeichnung von ökologischen Vernetzungskorridoren wird positiv zur Kenntnis genommen.	RWU				B	
Die Bezeichnung von neuen ökologischen Vernetzungskorridoren ist zu begrüssen. Es wird jedoch angeregt, zusätzlich eine Verlängerung der Korridore Eichhof-Rümlangerwald in Richtung Chatzenseen sowie der Bahnlinie Oerlikon-Wallisellen zu prüfen.	Stadt Zürich	x		x	B	Die Ergänzung des Vernetzungskorridors in Rümlang ist zweckmässig. Der Bahndamm Oerlikon-Wallisellen stellt eine durchgehende, wenn auch schmale ökologische Vernetzung sicher. Der Wert dieser Bahnborde ist in Zürich und Wallisellen bekannt und in den entsprechenden Planungsgrundlagen aufgeführt. Aus Gründen der Gleichbehandlung wird auf eine Festlegung im regionalen Richtplan verzichtet, weil sonst im Glattal eine Vielzahl anderer verkehrsbegleitender Grünstreifen im Glattal (z.B. Bahndamm Balsberg) bezeichnet werden müssten.

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+ berücksichtigt	zT	-	B	Bemerkung
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung
4 Verkehr						
Allgemeines Obwohl unter den berücksichtigten Dokumenten das regionale Gesamtverkehrskonzept erwähnt ist, sind wesentliche Inhalte daraus in der Teilrevision nicht berücksichtigt (z.B. neue Linienführung Glattal-Autobahn, diverse Stadtbahnen bzw. Tramverlängerungen, regionale Buslinien). Wir gehen davon aus, dass dies in der vorgesehenen Hauptrevision (ca. 2008) nach der Revision des kantonalen Richtplans erfolgen wird.	Baudirektion Kanton Zürich				B	Die Inhalte des regionalen Gesamtverkehrskonzepts werden in die Hauptrevision des regionalen Verkehrsplanes (ca. 2007/08) einfließen.
Verkehrerschliessung PE-Gebiete / Lufthygiene Wir begrüssen die Ausscheidung von Gebieten für publikumsintensive Einrichtungen (PE-Gebiete) im regionalen Richtplan des Glattals. Da solche Gebiete sowohl mit öffentlichen als auch mit individuellen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein sollen, stellt die ÖV-Erschliessung bei der Beurteilung von PE-Gebieten ein wichtiges Kriterium dar. Zur Beurteilung der PE-Gebiete des vorliegenden regionalen Richtplans fehlen uns jedoch Unterlagen mit näheren Angaben zur heutigen – und soweit bekannt – der künftigen ÖV-Erschliessung in diesen Gebieten. Es sind Unterlagen mit genauen Angaben betreffend der Verkehrerschliessung in den vorgesehenen PE-Gebieten nachzureichen.	Baudirektion Kanton Zürich			x		Die Festlegung von PE-Gebieten wird vorläufig zurückgestellt und im Teil II der Teilrevision 2005/06 behandelt (siehe Bemerkungen im Teil Siedlung).
4.2 Privater Verkehr						
4.2.2 Regionalstrassen Für die Verbindung Bassersdorf-Nürens Dorf (Winterthurerstrasse) ist im Siedlungsbereich eine siedlungsorientierte Ausgestaltung des Strassenraumes festzulegen. <i>Gemeinderat kann Streichung Gibisnüttunnel zustimmen. Dass Winterthurerstrasse nicht mehr zur Abklassierung vorgesehen ist, wird bedauert, jedoch als nachvollziehbar akzeptiert. Stark befahrene Winterthurerstrasse, welche grossteils durch Wohngebiete führt, muss entsprechend gestaltet werden, weshalb Festlegung "siedlungsorientierte Ausgestaltung" im Siedlungsgebiet zu treffen ist.</i>	Gemeinderat Bassersdorf			x		Das Anliegen, auf den Staatsstrassen in den zentralen Siedlungsbereichen eine siedlungsorientierte Gestaltung mittels einer entsprechenden Festlegung im regionalen Richtplan zu sichern, wird grundsätzlich unterstützt. Jedoch sind solche Festlegungen nicht isoliert in einer Gemeinde, sondern im ganzen ZPG-Gebiet zu prüfen und wo sinnvoll vorzusehen. Die Festlegung von siedlungsorientierten Strassenräumen soll deshalb im Rahmen der Hauptrevision Teil 1 des regionalen Richtplanes erfolgen (ca. 2007) und nicht im Rahmen der vorliegenden kleinen Teilrevision 2005/06.
Die geplante Zufahrtsstrasse zum Autobahnanschluss Oberhauserriet (OHR), Rietwiesenstrasse, ist aus dem regionalen Richtplan zu streichen. <i>Diverse Untersuchungen des Kantons haben ergeben, dass der Halbanschluss OHR in geplanter Form nicht realisiert werden kann. Auf Eintrag des Halbanschlusses OHR ist zu verzichten. Deshalb ist auch die geplante Zufahrtsstrasse zu streichen.</i>	Stadtrat Opfikon	x				Im Entwurf des kantonalen Verkehrsplanes zur öffentlichen Auflage ist der Autobahnanschluss Oberhauserriet (OHR) nicht mehr enthalten. Mit der Streichung des Halbanschlusses OHR kann auch die geplante Zufahrtsstrasse (Rietwiesenstrasse) aus dem regionalen Verkehrsplan gestrichen werden.

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung
Der Bedarf an die Strassenerschliessung bezüglich der verlängerten Glattalstrasse ist im regionalen Richtplan aufzunehmen. <i>Mit Bau Glattparkstrasse (ehemals verlängerte Aubruggstrasse) entsteht wichtige Hauptverkehrsstrasse zur Erschliessung des Zentrumsgebiets Zürich Nord mit Leutschenbach und Glattpark. Mit Bau der verlängerten Glattalstrasse zwischen Thurgauer- und Schaffhau- serstrasse kann direkte Anbindung der Gebiete an Nordumfahrung (über Anschluss Seebach) gewährleistet werden.</i>	Stadtrat Opfikon		x			Die geplante Verlängerung der Glattalstrasse ist in den rechtskräftigen regionalen Richtplänen Glattal und Zürich festgesetzt. Im Entwurf des kantonalen Verkehrsplanes zur öffentlichen Auflage ist die Glattalstrasse neu als kantonale Strasse enthalten. Eine Änderung des regionalen Richtplanes drängt sich somit heute nicht auf.
Die Streichung der Vorhaben Umfahrung Ebmatingen, Umfahrung Aesch und Tunnel in Pfaffhausen (alle noch nicht bestehend) und deren Ersatz durch die bereits bestehende Staatsstrasse Witikon-Pfaffhausen-Binz-Ebmatingen-Aesch-Forch ist in unserem Sinne. Gleiches gilt für die Streichung der Umfahrung Bassersdorf (Gibisnüttunnel) aus dem regionalen Richtplan.	Baudirektion Kanton Zürich				B	
Antrag auf Streichung der geplanten Umfahrungsstrassen Ebmatin- gen und Aesch wird nochmals bekräftigt.	Gemeinderat Maur				B	
Die Festlegungen der Umfahrungen Ebmatingen, Aesch und Pfaff- hausen sind im Sinne einer langfristigen Trasseefreihaltung beizubehalten. In erster Dringlichkeit steht die Realisierung der Umfahrung Fällanden mit erstem Teilstück zwischen Zürich- und Dübendorf- strasse. <i>Realistische Alternativen für den MIV zwischen Regionen Pfannen- stil und Glattal sind nicht in Sicht. Es wäre unzumutbar, im jetzi- gen Zeitpunkt auf die Trasseefreihaltung der Ortsumfahrungen zu verzichten. Ein Teil des Verkehrs von Region Pfannenstil ins Glattal fährt via Uster und Oberlandautobahn, der grösste Teil aber über Route Forch-Binz-Fällanden. Auf Stadtgebiet ist neue Autobahnverbindung, welche als Ostumfah- rung die See- und die Forchstrasse via Adlisberg-/Wehrenbach- und Stadttunnel mit Dübendorf (Neugut) verbindet, im kantonalen Ver- kehrsplanentwurf vorgesehen. Kosten werden auf 2-3 Mia. Fr. ge- schätzt und Realisierungsprobleme sind enorm (z.B. Anschlussberei- che Tiefenbrunnen und Burgwies), mit Inbetriebnahme ist - wenn überhaupt - erst nach 2030 zu rechnen. Die Verbindung von der Forch via Zollikerberg und Binz ins Glattal ist gegenüber Verbin- dung via Aesch und Ebmatingen wesentlich länger und wird deshalb kaum akzeptiert. Zudem bildet der lichtsignalgesteuerte Bahnüber- gang im Zentrum Zollikerberg einen Kapazitätsengpass.</i>	ZPP			x		An der vorgesehenen Streichung wird festgehalten. Bei den geplanten Strassen handelt es sich um keine eigentlichen Umfahrungen, weil sie teilweise mitten durch das Siedlungsgebiet führen. Die möglichen Entlastungen auf den bestehenden Ortsdurchfahrten würden nur zu Mehrbelastungen in anderen Wohngebieten führen. Ausserdem erschweren die festgesetzten Baulinien die weitere bauliche Entwicklung der beiden Ortsteile Ebmatingen und Aesch (Optionsschäden). Die Standortgemeinde Maur hat sich deshalb bereits mehrfach für die Streichung dieser geplanten Strassen ausgesprochen. Damit wird akzeptiert, dass der Verkehr auch in Zukunft auf der heutigen Strassenverbindung von der Forch über Aesch und Ebmatingen in Richtung Binz fahren wird. Somit ändert sich auch für den Verkehr aus der Region Pfannenstil gegenüber heute nichts. Als Hauptverbindung zwischen den Regionen Pfannenstil und Glattal setzt die ZPG auf die Achse Binz - Fällanden - Schwerzenbach - Hegnau/Volketswil und strebt eine baldige Realisierung der geplanten Umfahrungen Binz (Variante Ostumfahrung gemäss Anträgen Maur und ZPG zum kantonalen Verkehrsplan) und Fällanden-Schwerzenbach-Hegnau an. Realistische Alternativen zu dieser Route und zur Verbindung Forch-Aesch-Ebmatingen bzw. zur erwähnten Ostumfahrung gemäss kantonalem Ver- kehrsplanentwurf sind heute nicht erkennbar. Die ZPG wäre aber auch be- reit, Vorschläge für andere Lösungen für die Verbindung der Regionen Pfannenstil und Glattal zu prüfen.

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+ berücksichtigt zT teilw. berücksichtigt - nicht berücksichtigt B Bemerkung				
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung
<i>Für die Verbindung der Regionen Pfannenstil und Glattal sind Lösungen zu suchen, die früher und mit weniger Mitteln realisierbar sind als die erwähnte Ostumfahrung. Bisher im regionalen Richtplan Glattal festgelegte Umfahrungen Aesch, Ebmatingen und Pfaffhausen sowie die kantonale Umfahrung Fällanden-Schwerzenbach entlasten Ortsdurchfahrten. Die Umfahrungen sind selbstverständlich weitgehend in Tieflage vorzusehen. Mit flankierenden Massnahmen sind Ortszentren für Fussgänger und Velofahrer aufzuwerten, die ungehinderte Busdurchfahrt zu gewährleisten und die Durchfahrt des Durchgangsverkehrs zu verhindern.</i>						
Bei der Schwerzenbachstrasse-Westumfahrung Fällanden/Schwerzenbach, Fällanden (S. 39) besteht ein Widerspruch zwischen Text und Karte. Die geplante Staatsstrasse von regionaler Bedeutung ist unverändert gegenüber der Fassung 1998 im Text enthalten, fehlt jedoch in der aktuellen Karte der Teilrevision (vgl. RRB Nr. 852/2005). Wir beantragen, im regionalen Richtplan einen neuen Anschluss „Industriestrasse“ an die Westumfahrung Fällanden-Schwerzenbach und die Industriestrasse als „geplante Staatsstrasse“ festzulegen.	Baudirektion Kanton Zürich		x			Es ist richtig, dass fälschlicherweise nur die Karte, nicht aber der Richtplanteil gemäss der mit RRB Nr. 852 am 14. Juni 2005 genehmigten Teilrevision des regionalen Verkehrsplanes angepasst wurde. Mit dieser Richtplanänderung wurde bewusst auf die Festlegung eines neuen Anschlusses der Schwerzenbachstrasse und der geplanten Westumfahrung Fällanden-Schwerzenbach verzichtet. Ein solcher Anschluss auf Gemeindegebiet Fällanden ist zwar notwendig, ob der Anschluss aber über die Industriestrasse führen wird oder ob eine andere Lösung zweckmässig ist, soll aber erst im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung im Detail geprüft und definiert werden. Auf die Festlegung der Industriestrasse als „geplante Staatsstrasse“ wird deshalb verzichtet. Jedoch ist der Textteil gemäss der mit RRB Nr. 852/2005 genehmigten Richtplanänderung anzupassen.
Der Autobahnanschluss Zürichstrasse in Brüttsellen (Brüttsellerkreuz) ist mit einer neuen Verbindung über die Aegertstrasse - Altwiesenstrasse - Birkenstrasse auf die Weidstrasse („Spange Wangen“) zu entlasten (Dietlikon/Wangen). Der Schleichverkehr durch die Wohngebiete auf der Dietlikonerstrasse und der Kriesbachstrasse (Verbindungen Dübendorf - Dietlikon) sind zu schliessen (nur noch Anstösser und Bewirtschafter). <i>Die Umgebung um die neu vorgeschlagenen Strasse dürfte ohnehin einmal Industriezone werden. Dies wäre ein zusätzlicher Autobahnzubringer für die A1 und A53 und bringt eine Entlastung der Zürichstrasse / Neue Winterthurerstrasse.</i>	Rolf Gyseler			x		Eine neue Strassenverbindung vom Dietliker Industriegebiet über die Aegert- und Altwiesenstrasse zur Weidstrasse/Oberlandautobahn wurde in der Gemeinde Dietlikon auch schon bei der Erarbeitung eines kommunalen Gesamtverkehrskonzepts diskutiert. Für das Industriegebiet Dietlikon wurde von der Baudirektion eine Planungszone festgesetzt. Zurzeit laufen intensive Planungsarbeiten mit dem Ziel, Siedlung und Verkehr besser aufeinander abzustimmen und die Verkehrserschliessung zu optimieren. Die Ergebnisse dieser Planung sind zuerst abzuwarten, bevor über eine allfällige Ergänzung des regionalen Richtplanes mit neuen Strassen entschieden werden kann. Bei der Dietlikoner- und Kriesbachstrasse handelt es sich um kommunale Strassen. Eine allfällige Unterbrechung des Durchgangsverkehrs liegt somit primär in der Zuständigkeit der betroffenen Gemeinden und ist nicht Sache der Region.
4.2.4 Werkhöfe Der geplante kantonale Werkhof beim Autobahnanschluss Volketswil ist nicht mehr weiter zu verfolgen und kann aus dem regionalen Richtplan gestrichen werden.	Gemeinderat Volketswil			x		Gemäss Vorprüfungsbericht der Baudirektion ist in Anbetracht der geplanten Verkehrsbauten die Option für einen Werkhof offen zu halten. Er wird deshalb nicht aus dem regionalen Richtplan gestrichen.

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+ berücksichtigt	zT	-	B	Bemerkung
						Erwägungen / Begründung
4.2.5 Radwege Der regionale Radweg auf der Ringstrasse ist aufzuheben und neu auf der Birchlen- / Bühlwiesenstrasse festzulegen. <i>Die Baudirektion hat im Zusammenhang mit dem Stadtbahnprojekt festgestellt, dass die geplante regionale Radroute auf eine Strecke ausserhalb der Ringsrasse zu verlegen ist.</i>	Stadtrat Dübendorf			x		Die Verlegung des regionalen Radweges weg von der Ringstrasse auf die Birchlen- / Bühlwiesenstrasse ist an sich unbestritten. Jedoch ist zurzeit noch nicht klar, wie das kantonale Radwegkonzept in die regionalen Richtpläne einfließen soll. U.a. aus diesem Grund wurde mit der vorliegenden Teilrevision des regionalen Richtplanes auf Anpassungen bei den Radwegen verzichtet. Die Überprüfung und Anpassung des regionalen Radwegnetzes soll im Rahmen der Hauptrevision Teil 1 ca. 2007 erfolgen.
Die Korrektur der Linienführung des nationalen Radweges Nr. 5 ist auch im regionalen Richtplan vorzunehmen. <i>Der nationale Radweg Nr. 5 wird mit dem Bau der verlängerten Birchstrasse von der Flughafenstrasse auf die verlängerte Birchstrasse verlegt.</i>	Stadtrat Opfikon			x		Die Korrektur der Linienführung im Bereich der verlängerten Birchstrasse soll im Rahmen der Hauptrevision Teil 1 ca. 2007 erfolgen. Vgl. auch obige Begründung zum Antrag Stadt Dübendorf.
Entlang der Thurgauerstrasse (zwischen Stelzen und Walliselerstrasse) ist eine regionale Verbindungsrouten festzulegen. <i>Das Trottoir entlang der Thurgauerstrasse bzw. die Parallelfahrbahnen werden stark von Velofahrern frequentiert. Neben der kommunalen Verbindung des Grätzliquartiers mit Oberhausen hat diese Achse vor allem regionalen Charakter, indem sie die Verbindung von Bassersdorf via Hardwald nach Zürich Nord vervollständigt.</i>	Stadtrat Opfikon			x		Die Festlegung eines regionalen Radweges entlang der Thurgauerstrasse ist im Rahmen der Hauptrevision Teil 1 ca. 2007 zu prüfen. Vgl. auch obige Begründung zum Antrag Stadt Dübendorf.
Der Eintrag der Radwege im Richtplan entspricht nicht in allen Teilen dem neusten Stand. Einige Strassen wurden in den vergangenen Jahren erstellt und sind somit als gebaut einzutragen.	Baudirektion Kanton Zürich		x			Die Anpassungen der Festlegungen geplant / bestehend bei den regionalen Radwegen werden im im Rahmen der Hauptrevision Teil 1 ca. 2007 vorgenommen.
4.2.6 Fuss- und Wanderwege Es wird zur Kenntnis genommen, dass Ergänzung regionaler Fuss- und Wanderweg gemäss Beschluss / Antrag vom 23.4.2002 in der Hauptrevision Teil I vorgenommen wird.	Gemeinderat Bassersdorf				B	
4.3 Öffentlicher Verkehr						
4.3.2 Glattalbahn / Mittelverteiler (Ringbahn neu) Die Ringbahn ist gemäss Vorlage 4222 zur Revision des kantonalen Verkehrsplanes in den regionalen Richtplan zu übernehmen. <i>Mit Aufnahme der Ringbahn in den regionalen Richtplan soll die Forderung der Region zur Realisierung der Ringbahn unterstrichen werden (Verweis auf Vorstandssitzung vom 21.9.2005).</i>	Stadtrat Dübendorf			x		Die Ringbahn ist im Entwurf des kantonalen Verkehrsplanes für die öffentliche Auflage enthalten. Sollte der Kantonsrat die Ringbahn wider Erwarten nicht im kantonalen Verkehrsplan festsetzen, kann die Ringbahn im Rahmen der Hauptrevision Teil 1 in den regionalen Verkehrsplan aufgenommen werden. Auf den Eintrag der Ringbahn in den regionalen Richtplan wird deshalb zumindest vorläufig verzichtet.
4.3.3 Tramlinien Geplante Tramverlängerung Seebach - Opfikon ist aus regionalem Richtplan zu streichen. <i>Infolge Realisierung der Glattalbahn hat Trammerschliessung nicht mehr gleiche Bedeutung. Verbindung Seebach - Opfikon auch zukünftig durch S-Bahn sichergestellt.</i>	Stadtrat Opfikon	x				Die Tramverlängerung ist Seebach - Opfikon ist im regionalen Richtplan festgesetzt und neu im Entwurf des kantonalen Verkehrsplanes für die öffentliche Auflage enthalten. Die ZPG hat in ihrer Stellungnahme vom 8. Juli 2005 zum kantonalen Verkehrsplanentwurf die Streichung der Tramverlängerung verlangt. Konsequenterweise ist sie deshalb aus dem regionalen Verkehrsplan zu streichen.

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen				
		+ berücksichtigt zT teilw. berücksichtigt - nicht berücksichtigt B Bemerkung				
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung
4.4 Parkierung						
4.4.1 Park+Ride-Anlagen Die Festlegung der P+R-Anlage mit geplanten 200 Plätzen beim Flughafen in der Stadt Kloten ist beizubehalten. <i>Entgegen der Meinung der ZPG vertritt PZU die Ansicht, dass diese Anlage sehr wohl von regionaler oder sogar kantonaler Bedeutung ist. Viele Personen benützen diesen Parkplatz, um von hier möglichst rasch mit dem ÖV in die Zentren zu gelangen. Der Parkplatz ist deshalb im Richtplan beizubehalten.</i>	PZU			x		Bei der zur Streichung vorgesehenen P+R-Anlage beim Flughafen handelt es sich um eine geplante Anlage und nicht um einen bestehenden Parkplatz. Die Stadt Kloten und die ZPG erachten diese geplante P+R-Anlage nicht als regionale Aufgabe und als wenig sinnvoll. Es ist zweckmässiger, an den Bahnhöfen im Unterland genügend P+R-Plätze anzubieten, um bereits von dort auf den ÖV umzusteigen.
Auf Streichung der P+R-Anlagen ist zu verzichten. <i>P+R-Anlagen sind wichtige Umsteigepunkte zum ÖV. Um grössere Umsteigebereitschaft zu erzielen, sollen P+R-Anlagen bei S-Bahnstationen bzw. wichtigen Haltestellen der Glattalbahn platziert werden. Dadurch können auch die Strassen in der Stadt Zürich vom MIV entlastet werden.</i>	Stadt Zürich			x		Zur P+R-Anlage Flughafen siehe obige Begründung zum Antrag PZU. Mit dem Verzicht auf die S-Bahn-Haltestelle Katzenbach ist die Schaffung einer P+R-Anlage Katzenbach nicht mehr sinnvoll. Ein P+R-Anlage bei einer Haltestelle der Glattalbahn erachtet die ZPG ebenfalls als wenig zweckmässig, weshalb an der Streichung festgehalten wird.
5 Versorgung und Entsorgung						
Massnahmenplan Wasser Der Massnahmenplan Wasser für das Einzugsgebiet der Glatt liegt vor und kann unter www.awel.ch eingesehen werden. Die verschiedenen Massnahmen sind in den Massnahmenblättern umschrieben und in einem Übersichtsplan dargestellt. Jene Massnahmen, welche regionalen Charakter aufweisen, sind in den regionalen Richtplan aufzunehmen.	Baudirektion Kanton Zürich		x			Allfällige Anpassungen des regionalen Richtplanes aufgrund des Massnahmenplanes Wasser werden im Rahmen der geplanten Hauptrevisionen Teil 1 (ca. 2007) bzw. Teil 2 (ca. 2010) vorgenommen.
5.3 Energie						
5.3.5 Fernwärme / Nutzung von Abwärme Die Liste „Abwasserreinigungsanlagen von regionaler Bedeutung“ ist wie folgt zu ergänzen: - ARA Bassersdorf 5'600 MWh (regionale Bedeutung) - ARA Neugut, Dübendorf 19'300 MWh (kantonale Bedeutung) - ARA VSFM, Fällanden 11'900 MWh (kantonale Bedeutung) - ARA Opfikon / Kloten 14'500 MWh (kantonale Bedeutung) - ARA Maur-Dorf 2'900 MWh (kommunale Bedeutung)	Baudirektion Kanton Zürich		x			Die Abwasserreinigungsanlagen Neugut, Dübendorf, VSFM, Fällanden und Opfikon/Kloten sind bereits im kantonalen Richtplan festgelegt. Auf eine zusätzliche Auflistung im regionalen Richtplan wird verzichtet. Jedoch werden bei den bisher schon im regionalen Richtplan enthaltenden ARA Bassersdorf und ARA Maur-Dorf werden die Zahlen betreffend das vorhandene Wärmepotential angepasst.
5.3.6 Energieholz Die Zahl des ungenutzten Potentials an Energieholz in MWh pro Jahr ist für die Stadt Kloten zu aktualisieren (2'000 MWh/a).	Baudirektion Kanton Zürich	x				

Thema Einwendung / Bemerkung mit Begründung	Einwender	Behandlung der Einwendungen					
		+ berücksichtigt	zT	teilw. berücksichtigt	- nicht berücksichtigt	B Bemerkung	
		+	zT	-	B	Erwägungen / Begründung	
5.4 Gewässerschutz							
5.4.1 Abwasserbeseitigung Als Kennzahl für die hydraulische Belastbarkeit einer Abwasserreinigungsanlage (ARA) dient der dimensionierte Trockenwetteranfall (QTW). Dieser stimmt nicht mit dem aufgeführten Trockenwetteranfall (TWA) überein. Der Stand der Reinigungsstufen bei den im regionalen Richtplan enthaltenen ARA ist nicht mehr aktuell und sind gemäss den Angaben im Vorprüfungsbericht zu aktualisieren. Die ARA Zürich-Leutschenbach wurde aufgehoben, der folgende Text ist somit zu streichen: Die ARA Zürich-Leutschenbach wird aufgehoben und das Schmutzwasser in Zukunft durch einen Stollen zur ARA Werdhölzli (Stadt Zürich) geleitet. Mit der Inbetriebnahme der sanierten und ausgebauten ARA VSFM, Fällanden, sind die Möglichkeiten zur Stickstoffelimination (Denitrifikation) im Glattal ausgeschöpft. Der folgende Satz ist somit zu streichen: Im Rahmen von Erneuerungen sind weitere Ausbauten der Kläranlagen zur Stickstoffelimination (Denitrifikation) zu prüfen.	Baudirektion Kanton Zürich	x					Die Karte und der Text zum regionalen Versorgungsplan werden gemäss den Anträgen angepasst.
Oberflächengewässernutzung Der ökologische Vernetzungskorridor im Bereich Dübendorf Nord tangiert das Wasserrecht Nr. 196 Bezirk Bülach. Dieses darf durch allfällige Aufwertungsmassnahmen nicht eingeschränkt werden. Bauliche Änderungen an der Anlage bedürfen der Zustimmung des AWEL, Abteilung Wasserbau.	Baudirektion Kanton Zürich					B	
5.5 Abfall							
5.5.1 Einleitung und 5.5.2 Kompostieranlagen Dank den 38 zum grössten Teil privatwirtschaftlich betriebenen Kompostier- und Vergärungsanlagen ist die Entsorgungssicherheit genügend gewährleistet. Es besteht keine Notwendigkeit mehr solche im regionalen Versorgungsplan festzulegen.	Baudirektion Kanton Zürich	x					Der Text im Kap. 5.5.1 Einleitung wird entsprechend angepasst. Das ganze Kap. 5.5.2 Kompostieranlagen und mit ihm die Einträge im Plan werden aus dem regionalen Richtplan gestrichen. Die Kapitel-Nummerierung ist entsprechend anzupassen.
5.5.3 Klärschlamm-trocknungsanlagen Die Aussage, dass der Klärschlamm in der Landwirtschaft Verwendung findet, ist überholt. (Totales Ausbringverbot ab 1.10.06).	Baudirektion Kanton Zürich	x					Der 2. Satz im Kap. 5.5.3 wird gestrichen.
5.5.4 Bauabfallanlagen Die Ergänzung der Bauabfallanlage „Ebenrüti“ ist zu begrüssen.	Gemeinderat Volketswil					B	