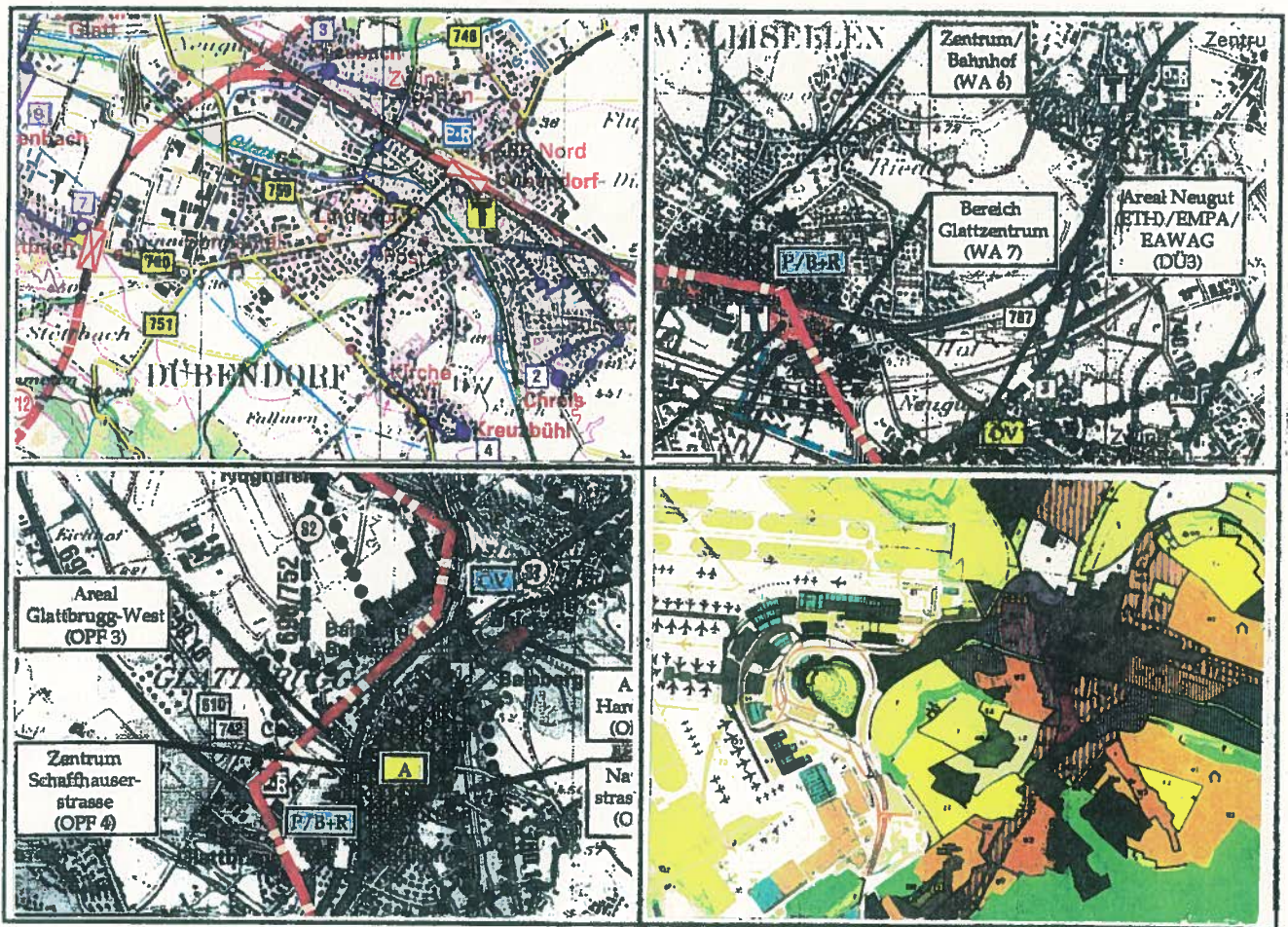


GLATTAL WOHNIN ?

ENTWICKLUNGSPLANUNG GLATTAL

Bericht 2: Massnahmen



Zürich, 21. Juni 1991

Bericht über die Randbedingungen, Ziele und Möglichkeiten der weiteren Siedlungsentwicklung im Glattal - erstellt im Auftrage der vier Glattalgemeinden Dübendorf, Wallisellen, Opfikon, Kloten sowie des Zürcher Verkehrsverbundes.

Dübendorf, Kloten, Opfikon, Wallisellen, Zürcher Verkehrsverbund

GLATTAL WOHIN?

Entwicklungsplanung Glattal Bericht 2: Massnahmen

**Die Präsidenten und Bauvorstände von
Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Kloten
und der Zürcher Verkehrsverbund**

Dübendorf	Heinz Jauch Hans-Rudolf Baumberger
Wallisellen	Paul Remund Otto Halter
Opfikon	Jürg Leuenberger Bruno Tantanini
Kloten	Hans Benz Heinz Bangerter
Zürcher Verkehrsverbund	Georg Elser

Berichterstellung durch die vorbereitende Arbeitsgruppe der Bauvorstände:

**Bruno Tantanini (Vorsitz)
Hans-Rudolf Baumberger
Otto Halter
Heinz Bangerter**

Sachbearbeitung:

**Peter Niederhauser, SNZ Wallisellen
Martin Steiger, Planpartner AG
Roland Arbter, Planpartner AG**

INHALTSVERZEICHNIS:

- 1. EINLEITUNG**
- 2. ZIELE UND GRUNDSÄTZE DER ENTWICKLUNGSPLANUNG GLATTAL**
 - 2.1 Übergeordnete Zielformulierung
 - 2.2 Handlungsspielräume, Probleme und Ziele
- 3. MASSNAHMEN**
 - 3.1 Umzonen von Arbeitsplatzzonen in Wohn- und gemischte Zonen
Reduktion der Arbeitsplatzreserven
 - 3.2 Einzonen von Wohngebieten
 - 3.3 Öffentlicher Verkehr als Voraussetzung für die Baureife
 - 3.4 Schutz von Wohnen und Gewerbe
 - 3.5 Verdichtung mit Sondernutzungsplänen
 - 3.6 Leitbilder
 - 3.7 Erweiterung des ÖV-Angebots
 - 3.8 Parkplatzreduktion bei guter ÖV-Erschliessung
 - 3.9 Park and Ride
 - 3.10 Optimierung des Strassennetzes, Tempo 30, Verkehrsberuhigung
 - 3.11 Aktive Landpolitik
- 4. MASSNAHMEN FLUGHAFEN KLOTEN**
- 5. ZUSAMMENFASSUNG UND WEITERES VORGEHEN**

ANHÄNGE:

- 1 Gesetzlich verankerte Ziele und Grundsätze
- 2 Gesamtzonenplan mittleres Glattal
- 3 Verkehrskarte Kanton Zürich
- 4 Massnahmenplan Siedlung und Verkehr
- 5 Massnahmenliste

BEGRIFFE:

Leitbild:	<p>Anschauliche Wegleitung für die Behörde über die wünschbare Weiterentwicklung eines Gebietes; zeigt die Ziele auf, steckt den Handlungsspielraum ab und eignet sich für die Information der Grundeigentümer über die Absichten der Gemeinde.</p> <p>Kann auf Stufe Region, Gemeinde, Quartier oder eines grösseren Areals erarbeitet werden.</p>
Kommunaler Richtplan:	<p>Wird auf Stufe Gemeinde erarbeitet, von der Legislative festgelegt und ist für die Behörden verbindlich. Für verschiedene Fachbereiche werden Teilrichtpläne festgelegt.</p>
Bau- und Zonenordnung:	<p>Regelt im Rahmen der Festlegungen der Richtpläne die Ueberbaumungsmöglichkeiten und Nutzungen zonenweise und eigentümerverbindlich.</p>
Quartierpläne:	<p>Schaffen überbaubare Parzellen innerhalb eines bestimmten Perimeters und legen ihre Erschliessungsanlagen fest.</p>
Gestaltungspläne, Sonderbauvorschriften	<p>Schaffen Detailregelungen, die über den Quartierplan hinausgehen, insbesondere dort wo ein besonderer Koordinations- oder Handlungsbedarf infolge eines übergeordneten Interesses besteht.</p>

1. EINLEITUNG

Das Ziel dieser Arbeit ist es, ausgehend von der Problemanalyse und den generellen Lösungsvorschlägen des Berichts "GLATTAL WOHIN?" vom März 1990 einen konkreten Massnahmenplan für die vier Glattal-Gemeinden - Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Kloten - zu erarbeiten. Dieser Massnahmenplan soll die geordnete Weiterentwicklung der vier zur Agglomeration Zürich gehörenden Gemeinden sicherstellen. Vor allem soll er Mittel und Wege aufzeigen, wie die Lebensqualität beeinträchtigende negative Einflüsse der städtischen Entwicklung eingedämmt werden können. Er ist als Hilfsmittel für die Entscheidungsträger auf allen Stufen und als Leitfaden für die Behörden gedacht.

In einem weiteren Schritt ist vorgesehen, die Region und den Kanton (Flughafen und Ämter), weitere Gemeinden und die Stadt Zürich in die Arbeit einzubeziehen. Vor allem die Stadt besitzt in Zürich-Nord ein erhebliches Entwicklungspotential, das nicht vernachlässigt werden darf.

Da wesentliche Fragen den öffentlichen Verkehr betreffen, war der 1990 neu geschaffene Zürcher Verkehrsverbund von Anbeginn an den Arbeiten beteiligt.

In dieser Arbeitsphase beschränken sich die entwickelten Massnahmen auf die Themenkreise Siedlung und Verkehr. Die Fragen des Erholungsraumes, der Soziologie, der öffentlichen Bauten und Anlagen, der Ver- und Entsorgung etc. sind damit nur indirekt Gegenstand dieses Berichts.

2. ZIELE UND GRUNDSÄTZE

2.1 Übergeordnete Zielformulierung

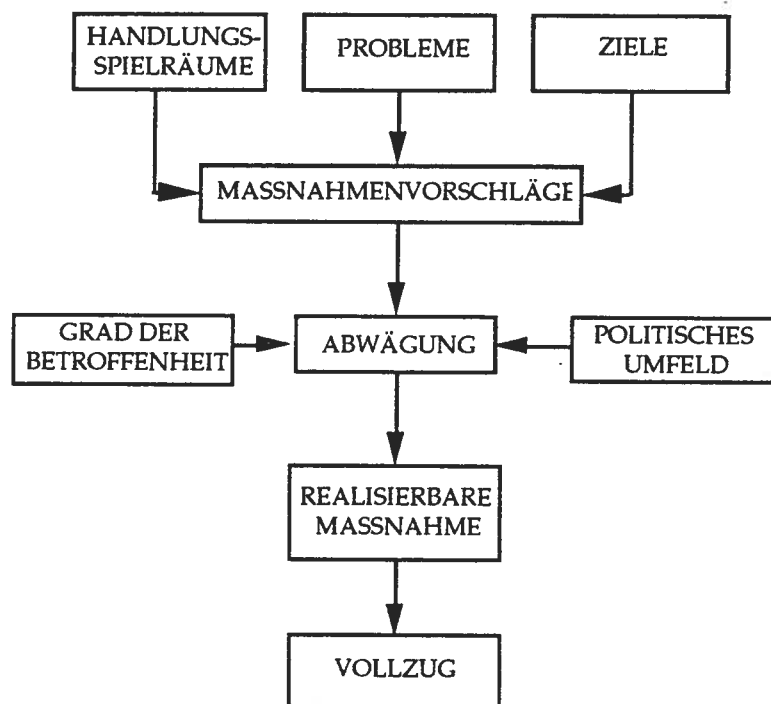
Die Ziele und Grundsätze der allgemeinen zukünftigen räumlichen Entwicklung sind in Gesetzen auf eidgenössischer und kantonaler Stufe verankert. Sie sind auszugsweise im Anhang angeführt.

Die Ziele spiegeln verschiedene Bedürfnisse. Ihre Umsetzung führt allerdings zu Konflikten, da zumeist die Forderung nach wohnlichen Siedlungen, nach einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung, nach Erholungsräumen, nach zweckmässig nutzbaren Landwirtschaftsgebieten etc. im beschränkten Raum der Agglomerationsgemeinden schwerlich umfassend und gleichzeitig erfüllt werden kann. Zumeist eignen sich die verfügbaren Flächen für verschiedene Zwecke. Es müssen daher die Vor- und Nachteile von planerischen Festlegungen sorgfältig abgewogen und Prioritäten gesetzt werden. Denn es ist weder vorstellbar, eine ertragreiche Wirtschaft auf Kosten einer zerstörten Umwelt anzustreben, noch eine "heile" Umwelt auf Kosten einer nicht mehr wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu bewahren.

Der Bericht "GLATTAL WOHIN?" vom März 1990 hält deshalb fest:

Es geht darum, das Wachstum der Wirtschaftsmetropole Zürich so zu organisieren, dass Zürich und seine Region lebenswert bleiben, also ökonomisch und umweltmässig gesunde Verhältnisse sichergestellt werden können. Dies bedingt einerseits die Kompromissbereitschaft und einen aktiven Mitgestaltungswillen seitens der Wirtschaft und andererseits die Einsicht der Wohnbevölkerung, dass sich das hohe Dienstleistungs-, Kultur- und Ausbildungsangebot der städtischen Verhältnisse nicht mit der Ruhe und Abgeschlossenheit ländlicher Räume kombinieren lassen.

Im Zentrum der Überlegungen stehen in naher Zukunft realisierbare Massnahmen. Darüber sollen im Rahmen der erwähnten Ziele und Grundsätze Entscheidungen getroffen werden. In sachlicher Hinsicht sind die Massnahmen und die Entscheidungsabläufe unter den betroffenen Behörden, mit den Instanzen des Kantons und den Nachbargemeinden abzustimmen.



Der unterschiedliche Grad der Betroffenheit der Bevölkerung und die Verschiedenartigkeit der politischen Haltung sowie des Gestaltungs- und Durchsetzungswillens der Behörden können allerdings auch bei gleichen Zielen zu abweichender Gewichtung der Probleme und somit zu unterschiedlichen Massnahmen und Zeitabläufen führen.

2.2 Handlungsspielräume, Probleme und Ziele

Die Entwicklung im Glattal wird stark vereinfacht vor allem von zwei Problemkreisen geprägt:

- Übermass an Arbeitsplatzzonen

In den ausgedehnten rechtsgültig eingezonten und erschlossenen Arbeitsplatzgebieten siedeln sich wegen der hohen Standortgunst in zunehmendem Masse Dienstleistungsbetriebe mit hohen Arbeitsplatzdichten an. Dies führt zum übermässigen Anwachsen des Verkehrs, zur Wohnraum-Verknappung und -Verdrängung, zu Lärm und schlechter Luft etc.

- Knappheit an Verkehrsanlagen

Die heutigen Kapazitäten und auch Ausbaumöglichkeiten der Verkehrsanlagen entsprechen nicht der Leistung, welche aufgrund der möglichen Besiedlung und der damit zu erwartenden Mobilitätsbedürfnisse erforderlich wäre.

Dieses Ungleichgewicht führt zu einer Belastung der Umwelt, welche die geforderten Grenzwerte überschreitet. Deshalb müssen aufgrund des gesetzlichen Auftrages Vorkehrungen getroffen werden, welche die Einhaltung der Luftreinhalte- und der Lärmschutzverordnung mittelfristig sicherstellen. Es sind daher viele kleinere und grössere Massnahmen zu entwickeln, die als Paket in ihrer Gesamtheit in die gewünschte Richtung führen.

Aufgrund der Problemstellungen ist folgendes anzustreben:

- Förderung und Erhaltung der Wohnnutzung - mengenmässig und in ihrer Wohnqualität
- Reduktion der Arbeitsplatzreserven
- Optimale Erschliessung der Region mit dem öffentlichen Verkehr auf Strasse und Schiene
- Bevorzugung des Besucher- und Einkaufsverkehrs gegenüber dem Pendlerverkehr auf der Strasse
- Bei Engpässen Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr auf der Strasse
- Reduktion der Pendlerparkstände je nach der Qualität des öffentlichen Verkehrsangebotes

3. MASSNAHMEN

Die von den Glattalgemeinden geprüften Massnahmen gliedern sich in folgende Gruppen:

- Siedlung
 - Umzonen von Arbeitsplazzonen in Wohn- oder gemischte Zonen
 - Reduktion der Arbeitsplatzreserven
 - Einzonen von Wohngebieten
 - Öffentlicher Verkehr als Voraussetzung für die Baureife
 - Schutz von Wohnraum und von ansässigen Gewerbebetrieben
 - Wohnraumverdichtung mit Gestaltungsplänen und/oder Sonderbauvorschriften und unter Wahrung der Qualität
 - Leitbilder zur Entscheidungsfindung bei örtlich komplexen Verhältnissen
 - Aktive Landpolitik zur Schaffung von Wohnraum

- Verkehr
 - Erweiterung des ÖV-Angebots
 - Optimierung des Strassennetzes (Leistungsfähigkeit und Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs),
 - Tempo 30 und Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren
 - Parkplatzreduktion für Pendler bei guter ÖV-Erschliessung
 - Förderung von Park and Ride-Anlagen

Im Zentrum der Überlegungen stehen die schon andiskutierten und in naher Zukunft realisierbaren Massnahmen. Darüber hinaus sollen aber im Rahmen der erwähnten Ziele und Grundsätze auch Entscheidungen getroffen werden, die die Entwicklung für eine fernere Zukunft im gewünschten Sinne zu lenken vermögen. Dabei sind die Massnahmen in sachlicher Hinsicht zwischen den Gemeinden und den über- und nebengeordneten Instanzen zu koordinieren und die Entscheidungsabläufe unter den betroffenen Behörden aufeinander abzustimmen.

3.1 Umzonen von Arbeitsplazzonen in Wohn- und gemischte Zonen Reduktion der Arbeitsplatzreserven

Ziel: Durch die Verminderung der Arbeitsplätze und die Vermehrung der Wohnungen soll ermöglicht werden, dass mehr Beschäftigte die Chance haben in der Nähe des Arbeitsortes zu wohnen. Die Verminderung der Pendlerströme und der Pendlerdistanzen ist als Beitrag zur Umwelt und zur Wohnlichkeit wesentlich.

Das mittlere Glattal ist schon weitgehend überbaut. Die in den Bauzonen liegenden Gebiete sind zudem zumeist groberschlossen, da schon im kantonalen Gesamtplan nicht groberschlossene Bauzonen der Gemeinden ins Bauentwicklungsgebiet oder sogar in die Landwirtschaftszone eingeteilt wurden. Damit liegen wichtige Randbedingungen und Vorentscheide vor, sodass die Handlungsspielräume insbesondere für Auszonungen äusserst eingeschränkt sind. Die meisten Bauordnungen mit den entsprechenden Zonenplänen wurden in den frühen achtziger Jahren überarbeitet. Der normale Revisionsrhythmus von rund 15 Jahren ist damit noch nicht erreicht.

Trotzdem müssen Revisionen dann vorgesehen werden, wenn sich die Verhältnisse massgeblich verändert haben. Gründe dafür sind: die in den Richtplänen vorgesehene Entwicklung verläuft anders als erwartet; die Umweltschutzgesetzgebung setzt neue Randbedingungen, die nur mit entsprechenden Anpassungen eingehalten werden können; die Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes eröffnet neue Möglichkeiten, die eine Anpassung nötig machen.

3.1.1 Dübendorf

a) Areal Hochbord:

Umzonungen wären, abgestützt auf ein städtebauliches Leitbild, in welches auch die Industriezone Giessen und die Reservezone Auen einzubeziehen sind, innerhalb der Arbeitsplatzzone Hochbord wünschbar.

b) Areal Giessen:

Das Areal Giessen (heute Industriezone) mit seiner Lage an der Glatt eignet sich auch als Wohn- und Gewerbezone. Mit der Stellung der Gebäude, mit der Anordnung der Nutzung im Detail sowie allfälligen zusätzlichen Massnahmen lässt sich auch der nötige Lärmschutz gegenüber der Überlandstrasse erreichen (Leitbild).

3.1.2 Wallisellen

a) Areal Herti:

Im Areal Herti sind neben Dienstleistungsbetrieben (im Westen konzentriert) weitgehend Produktionsbetriebe angesiedelt. Ein allfälliger Ausschluss von Dienstleistungsbauten in klar definierten Bereichen ist zu prüfen. Eine Durchmischung des Areals mit unterschiedlichen Nutzungen soll sichergestellt werden. Die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist heute nicht optimal; sie muss wesentlich verbessert werden, wenn eine Reduktion der Autopendler erreicht werden soll.

b) Areal Grindel:

Analoge Massnahmen wie unter a) sind zu prüfen.

c) Weiter gibt es keine Arbeitsplatzzonen, welche zur Umzonung in Wohnzonen in Frage kommen könnten. Arbeitsplatzreduktionen wurden bereits im Rahmen der Revision der Bauordnung 1983 durchgeführt. Die getrennte Anwendung von Baumassen- und Ausnutzungsziffern je nach der möglichen Nutzung der zukünftigen Baute ist möglich.

3.1.3 Opfikon

a) Areal Oberhauserriet:

Wohnnutzungen in der ursprüngliche Industriezone sowie eine Reduktion der Arbeitsplatzreserven sind in den neuen Vorschlägen des Stadtrates enthalten, die zur Zeit im Parlament beraten werden. Ueber dieses Gebiet besteht eine ausführliche Dokumentation, sodass an dieser Stelle nicht näher darauf eingetreten werden muss. Mit der Reduktion der Arbeitsplätze und dem Einbezug von Wohnungen entsprechen die Vorschläge des Stadtrates den Zielsetzungen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass noch ein wesentliches Arbeitsplatzpotential auf dem Gebiete der Stadt Zürich (Hagenholz/Leutschenbach) liegt. Die Zielsetzungen der Stadt sind daher mit den Bemühungen der Gemeinden zu koordinieren.

b) Areal Böschewiesen und Oberhausen:

Die Umzonung von der Wohn- und Gewerbezone in eine Wohnzone ist vorgesehen. In Immissionslagen sind Gewerbebetriebe zuzulassen. Durch einen allfälligen Rückbau der Thurgauerstrasse auf zwei Spuren, was leistungsmässig möglich sein soll, und einen Lärmschutz entlang der Autobahn sind Verbesserungen so möglich, dass die entsprechenden Vorschriften eingehalten werden können. Aufgrund der verschiedenen Randbedingungen wird eine Überbauung nur gestützt auf ein städtebauliches Leitbild realisiert werden.

c) Industriezone Glattbrugg-West (Cher, Unterriet, Platten, Balsberg):

In der Industriezone Glattbrugg-West bestehen keine Umzonungsmöglichkeiten. Sie ist weitgehend überbaut und überdies stark dem Lärm ausgesetzt.

d) Areal Hardacker

Das Areal Hardacker eignet sich für eine, wenn auch nur kleine Wohnzone. Die Umzonung ist zu prüfen.

3.1.4 Kloten

a) Industriegebiet Kloten-Ost (Steinacker, Oberfeld):

Die Industriezone Kloten-Ost ist nahezu ausgeschöpft. Es bestehen keine Umzonungsmöglichkeiten. Immerhin ist neu zu prüfen, wieweit die Industriezone für reine Dienstleistungsbetriebe geöffnet bleiben soll. Bis zur heute gültigen Nutzungsplanung waren lediglich Produktionsbetriebe mit den betriebszugehörigen Büros zulässig.

b) Wohn- und Gewerbezon:

In Kloten bestehen verschiedene Wohnzonen mit Gewerbeerleichterung. Diese Gebiete können in ihren lärmarmen, inneren Bereichen in reine Wohnzonen umgezont werden. Damit könnte auch der Gewerbeverkehr vom Wohnbereich ferngehalten werden. Soweit sich Teilgebiete für ausschliessliches Wohnen eignen, sind diese im Rahmen von Gestaltungsplänen entsprechenden Nutzungen zuzuweisen.

3.2 Einzonen von Wohngebieten

Ziel: Die Erhöhung der Zahl der Wohnungen dient der Verminderung der notwendigen Arbeitspendler und damit der Verbesserung des herrschenden Ungleichgewichts zwischen Wohnen und Arbeiten.

3.2.1 Dübendorf

a) Reservezone Auen:

Die Einzonung des für Wohnzwecke geeigneten Reservegebiets Auen wird empfohlen. Allerdings sind für eine Ueberbauung erhöhte Anforderungen zu stellen: Landschaftsschutz und Rücksicht auf den alten Kern von Stettbach. Die vorgängige Ausarbeitung eines entsprechenden Leitbildes ist nötig.

3.2.2 Wallisellen

a) Wallisellen-West:

Derzeit werden im eingezonten Gebiet in Wallisellen-West (Melchrüti) ungefähr 300 Wohnungen erstellt. Die anschliessende Reservezone ist für eine reine Wohnnutzung vorgesehen. Die Gestaltung dieses zukünftigen Wohnquartiers ist rechtzeitig und gestützt auf ein städtebauliches Leitbild an die Hand zu nehmen. Neben der einwandfreien räumlichen Gestaltung und des notwendigen Lärmschutzes (Autobahn, Weststrasse) ist eine Wohnzone hoher Dichte anzustreben.

3.2.3 Opfikon

a) Reservezonen:

Die beiden bestehenden kleinen Reservezonen auf dem Opfiker Plateau sind Teile des zusammenhängenden Erholungsgebietes. Sie werden landwirtschaftlich genutzt und sollten aus Gründen des Landschaftsschutzes und der Erholung nicht mehr überbaut werden. Eine allfällige Auszonung ist zu prüfen.

b) Opfikon verfügt über keine weiteren Reservezonen oder Einzonungsmöglichkeiten.

3.2.4 Kloten

a) Reservezonen in Nordteil der Gemeinde:

i) Die Reservezonen an der Lindengartenstrasse sowie an der Gerlisbergstrasse sind dem Fluglärm ausgesetzt (Einflugschneise) und deshalb nicht mehr einzonbar, da für Einzonungen der erhöhte Planungswert gemäss Lärmschutzverordnung eingehalten werden muss. Allerdings fehlen die Vorgaben des Katasters für Fluglärm wie auch die entsprechenden Festlegungen der Lärmgrenzwerte, welche vom Bundesrat noch festgelegt werden müssen. Die entsprechende Kommission ist seit längerer Zeit (Jahren) an der Arbeit. Die Nicht-Einzonung entspricht auch den Forderungen des Grundwasserschutzes.

ii) Die Reservezone Äussere Härdlen (Bauentwicklungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan) ist verhältnismässig stark lärmbelastet und teilweise von einer Landschaftsschutz-Verordnung erfasst. Eine Einzonung wäre fragwürdig und ist als kurzfristige Massnahme nicht geeignet.

iii) Bei der Reservezone Witenholz, die an den Wald anstösst, wäre eine landschaftsschonende Wohnnutzung denkbar. Es handelt sich aber auch hier um ein Bauentwicklungsgebiet gemäss kantonalem Siedlungsrichtplan und ist als rasch wirksame Massnahme nicht geeignet.

3.3 Öffentlicher Verkehr als Voraussetzung für die Baureife

Ziel: Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs kann nur dann erzielt und auch verantwortet werden, wenn für die Einwohner/Arbeitsplätze eine echte Alternative zur Verfügung steht. Entsprechend soll bei grösseren Ueberbauungen die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gewährleisten.

Das Planungs- und Baugesetz sowie das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr eröffnen allenfalls die erforderlichen gesetzlichen Grundlagen. Allerdings werden im Gegensatz zur Strassenerschliessung keine Beiträge von

Privaten an den öffentlichen Verkehr vorgesehen mit Ausnahme der erweiterten Verwendung der Parkplatzerersatzabgabe. Dort jedoch, wo hohe Nutzungen hohe Arbeitsplatzkonzentrationen zulassen, gehört der öffentliche Verkehr zur Grunderschliessung, da sich die Verkehrsströme mit dem motorisierten Individualverkehr allein nicht mehr bewältigen lassen. Das Erfordernis einer entsprechenden Kostenbeteiligung ergibt sich aus dem Verursacher-prinzip. Es ist eine Beteiligung der Bauherren an den Kosten der öffentlichen Verkehrserschliessung anzustreben.

3.3.1 Trassesicherung Tangentiallinie

Neben der Kostenbeteiligung ist die Sicherung der für den öffentlichen Verkehr benötigten Landflächen ein wichtiges Anliegen. In diesem Zusammenhang ist die skizzenhafte Idee einer neuen Querverbindung von Stettbach nach dem Flughafen Zürich zu erwähnen, welche alle auf Zürich ausgerichteten S-Bahn-Linien im Vorortsbereich miteinander und mit dem Intercity-Halt Flughafen verbinden könnte. Die heutige Verbindung wird mit einem Bus erbracht, der seit kurzer Zeit in Betrieb sehr beachtliche Frequenzen aufweist. Der Ersatz dieses Busses mit einem neuen Verkehrsmittel, das strassenunabhängig diese wichtige Linie bedient, bietet sich an. Die vorsorgliche Sicherung des Trasses ist daher wichtig. Damit dies erfolgen kann, muss die Linienführung festgelegt werden. Sie soll so gewählt werden, dass der Typ des unkonventionellen Verkehrsmittels offen bleibt.

3.3.2 Dübendorf

a) Areal Neugut (ETH)/EMPA/EAWAG:

Der Bund muss sich bei eigenen Bauten in erhöhtem Masse an die Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung halten, indem er im vorliegenden Fall dafür besorgt ist, dass seine Anlagen überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden. Dies ist beim Areal Neugut nicht der Fall. Deshalb sollten weitere Baubewilligungen vom Einverständnis des Bundes abhängig gemacht werden, angemessen an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr beizutragen.

Dübendorf wünscht die Prüfung einer Verlängerung der Tramlinien Nr. 7, ev. Nr. 9 bis zum Areal Neugut und einer Trassesicherung bis zum Bahnhof Dübendorf, damit die Erschliessung der ETH-Quartiere sichergestellt ist.

3.3.3 Wallisellen

a) Areal Richti:

Die Trassesicherung für die erwähnte Tangentiallinie sowie für das sogenannten Tram Wallisellen (Abschnitt Altried Schwamendingen/Bahnhof Wallisellen als direkte Verbindung Richtung Hochschulen) ist als Bauvoraussetzung anzusehen. Die Verlängerung einer der Zürcher Tramlinien bis zum Bahnhof Wallisellen hat

ebenfalls in die Verhandlungen mit dem Zürcher Verkehrsverbund einzufließen. Dieser Ergänzung des Tramnetzes erwächst bis heute Opposition aus der Stadt Zürich.

b) Wallisellen-West (Reservezone):

Bei einer Überbauung des Areals Wallisellen West ist je nach Linienführung die Freihaltung des Trasses für die geplante Tangentiallinie sicherzustellen; mindestens jedoch der attraktive Zugang zur nächsten Haltestelle.

c) Areal Herti:

Die Bemerkungen unter b) gelten sinngemäss auch für das Areal Herti.

3.3.4 Opfikon

a) Areal Oberhauserriet:

Es ist vorgesehen, dass die gemäss Sonderbauvorschriften zulässige Mehrnutzung u.a. von der vorgängigen Erstellung eines von den Grundeigentümern zu finanzierenden, leistungsfähigen Verkehrsmittels abhängig gemacht wird. Das Einverständnis der Grundeigentümer liegt vor.

b) Industriezone Glattbrugg-West (Cher, Unterriet, Platten, Balsberg):

Die Verbindung S-Bahn-Station Glattbrugg zum Flughafen (als Teil der Tangentiallinie in Richtung Oberhauserriet/Wallisellen/Hochbord) mit einem unkonventionellen Verkehrsmittel dient hier in erster Linie der Feinerschliessung dieses Gebietes. Grössere Bauvorhaben sollten nur noch zugelassen werden, wenn dieses ÖV-Mittel und eine angemessene Kostenbeteiligung an der Planung dieses Verkehrsmittels sichergestellt ist. Die Trassesicherung für diese Tangentialverbindung ist wiederum als Voraussetzung für die Baureife anzusehen.

Die Stadt Opfikon erarbeitet zur Zeit gemeinsam mit der Gemeinde Rümlang ein städtebauliches Leitbild über dieses Gebiet, wo auch die Einbettung dieses neuen Verkehrsmittels in das Industriegebiet studiert wird.

3.3.5 Kloten

a) Industriezone Ost (Steinacker, Oberfeld):

Falls unter Verdichtung der teilweise schwach genutzten Industriezone Ost grössere Bauvorhaben erstellt werden sollten, sind entsprechende Bewilligungen von einer besseren ÖV-Erschliessung abhängig zu machen. Auch sind baurechtliche Überlegungen zur gemischten Anwendung von Ausnützungs- und Baumassenziffer anzustellen.

3.4 Schutz von Wohnen und Gewerbe

Ziel: Das ökonomisch schwächere Wohnen und das ebenfalls schwächere Gewerbe sind vor der wirtschaftlich stärkeren Büronutzung durch festgelegte Nutzungsanteile zu schützen.

Ziel ist die Erhaltung des Wohnraums in reinen Wohnzonen einerseits sowie eine Nutzungsdurchmischung und der Schutz der schwächeren Nutzungen (Gewerbe, Wohnen) vor reinen Büros in Kern-, Wohn- und Gewerbe- sowie Zentrumszonen andererseits. Angemessene Betriebserweiterungen sollen vor allem für schon ansässige Betriebe zulässig sein. Hingegen ist der Zuzug von Betrieben, welche den interessanten Agglomerationsstandort in der Nähe des Flughafens suchen, in die Wohnzonen zu beschränken.

Koordiniertes Vorgehen: Diese Massnahme wird als Projekt der Regionalplanungsgruppe Glattal bearbeitet.

3.4.1 Dübendorf

a) Zentrum Bahnhof - Leepünt:

In diesem Bereich sind starke Verdrängungsrisiken vorhanden. Damit ist nicht nur der vorhandene Wohnraum gefährdet, sondern auch die Attraktivität dieses für Dübendorf wesentlichen Stadtbereichs. Auf eine Belebung des Zentrums sollte hingewirkt werden. Die Beschränkung der Büronutzung kann dazu einen Beitrag leisten.

b) Industriezone Schörli:

Hier sind Gewerbeschutzmassnahmen zu prüfen.

3.4.2 Wallisellen

a) Initiative zum Wohn- und Gewerbeschutz:

Eine Initiative zu diesem Thema verlangt die Erarbeitung von Wohn- und Gewerbeschutzmassnahmen. Eine Arbeitsgruppe ist mit der Behandlung dieses Aspektes im Rahmen der bevorstehenden Zonenplanrevision beauftragt. Allenfalls können sich aus dieser Arbeit Impulse zu einer gemeindeübergreifenden Wohn- und Gewerbeschutz-Politik ergeben.

b) Zentrumszone:

Ziel ist es, in der Zentrumszone Wohnungen zu erhalten und neue zu schaffen. Aufzonungen sollten vorzugsweise aber nicht durch die Erhöhung der Grundauss-

nützung erfolgen, sondern im Rahmen von Sonderbauvorschriften für das ganze Gebiet oder Teile davon. Denn nur so können die bei höheren Dichten unerlässlichen erhöhten Qualitätsansprüche auch durchgesetzt werden. Für die Gemeinde wäre es wichtig, sich eine eigene Vorstellungen im Rahmen eines Leitbildes zu erarbeiten.

c) Aubrugg:

Die Regelungen für die Gewerbehallen Aubrugg sollen geändert werden, um dem bestehenden Gewerbe mehr Raum zu schaffen (nur zugehörige Büros).

3.4.3 Opfikon

a) Wohngebiete:

Bis jetzt besteht relativ wenig Bürodruck, Regelungen sind aber dennoch sinnvoll, um einer unerwünschten Umwandlung von Wohnraum in Büros vorzubeugen.

b) Arbeitsplatzgebiete:

Kleinere ertragsschwächere Gewerbebetriebe und Läden befinden sich heute vor allem in den Zentrumszonen längs der Schaffhauserstrasse und in den Kernzonen Oberhausen und Opfikon. Dazu gehören insbesondere Läden, die der Quartierversorgung dienen. Die Anpassung der Bau- und Zonenordnung ist vorgesehen.

c) Industriezonen:

In der Industriezone Glattbrugg-West besteht ebenfalls die Gefahr der Verdrängung der Gewerbebetriebe. Massnahmen sind nötig, um deren Bestand zu sichern. Im Leitbild, das zusammen mit der Gemeinde Rümlang erarbeitet wird, werden solche Massnahmen enthalten sein.

3.4.4 Kloten

a) Allgemein

Obwohl in Kloten noch wenig Verdrängungsdrücke festzustellen sind, besteht auch hier die Gefahr. Vorrangig wären die bestehenden Betriebe zu schützen, um die gewerbliche Struktur in den verschiedenen Stadtteilen zu sichern.

b) Industriezone-Ost (Steinacker/Oberfeld):

Der Schutz des Gewerbes wäre insbesondere in der Industriezone-Ost notwendig, falls nach der Erstellung des Brüttenertunnels (Bahn 2000) zwischen Kloten und Bassersdorf eine neue S-Bahnstation realisiert werden könnte, die das unterver-

sorgte Gebiet zu erschliessen hätte. In einem solchen Fall kämen vor allem stark unternutzte Parzellen unter einen grossen Veränderungsdruck.

3.5 Verdichtung mit Sonderbauvorschriften und/oder Gestaltungsplänen

Ziel: Hohe Nutzungsdichten sind dort anzustreben, wo aufgrund der Investitionen in den öffentlichen Verkehr ein sehr gutes Angebot besteht und damit der Individualverkehr beschränkt werden kann. Sie erfordern allerdings sorgfältige örtliche Abklärungen mit Berücksichtigung der vorhandenen Strukturen, insbesondere der Freiräume. Der Abbruch und Ersatz von bestehenden Liegenschaften darf nicht provoziert werden.

Werden solche Verdichtungen als zweckmässig erachtet, so können von den Grundeigentümern und Bauherren ökonomische Sonderleistungen zugemutet werden, die zu einer besonders hohen städtebaulichen Qualität führen. Diese umfasst neben den infrastrukturellen Belangen auch wesentliche gestalterische Aspekte. Als Instrument für die grossräumige Regelung eignen sich Sonderbauvorschriften während für Einzelareale Gestaltungspläne vorzuziehen sind.

3.5.1 Dübendorf

a) Zentrum/Bahnhof- und Leepünt-Areal:

Das Zentrumsgebiet ist zur Zeit im Vergleich zur Bau- und Zonenordnung sehr niedrig genutzt. Durch Information der Grundeigentümer sollen zunächst die Voraussetzungen zur Verdichtung zu Gunsten von Wohnungen geschaffen und dann entsprechende Planungen eingeleitet werden. Die Ideen und Vorschläge für die künftige Nutzung und Überbauung des Leepünt-Areals im Stadtzentrum von Dübendorf sind schrittweise zu erarbeiten. Es soll ein städtebauliches Leitbild entstehen, das als Grundlage für ergänzende Planfestsetzungen, für einen Stadthausneubau und für weitere Bauten dienen kann. Die Wettbewerbsergebnisse für das Bahnhofgebiet und das Leepünt-Areal werden dafür wichtige Impulse liefern.

b) Neugut (ETH)/EMPA/EAWAG:

Die besondere Bedeutung der Bundesbauten legt es nahe, für dieses Gebiet Sonderbauvorschriften ergänzt mit entsprechenden Plänen zu erlassen, die insbesondere auch die Sicherstellung und die Integration eines ÖV-Mittels zum Gegenstand haben.

c) Hochbord:

In Verbindung mit der Realisierung der angestrebten zusätzlichen Verbesserungen der Erschliessung des Areals mit öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. Tram-,

Buslinien, Tangentialverbindung zum Flughafen Kloten, interne Erschliessung), ist eine Verdichtung der Nutzung mit Sonderbauvorschriften und/oder Gestaltungsplänen zu prüfen.

3.5.2 Wallisellen

a) Zentrum/Bahnhof:

Die Verdichtung im Zentrum-/Bahnhofsbereich sollte mit Hilfe von Sonderbauvorschriften ermöglicht werden. Entsprechende Studien sind in Vorbereitung.

b) Reservezone Wallisellen-West:

Eine ansprechende dichte Ueberbauung ist aufgrund eines Leitbildes, ev. sogar mittels eines Wettbewerbes zu ermitteln. Die entsprechenden Bauvorschriften sind auf diese Ergebnisse abzustützen.

c) Bestehende Wohngebiete:

Die Verdichtung wird in dem Masse angestrebt, als dies mit Rücksicht auf die bestehende Bausubstanz vertretbar erscheint.

3.5.3 Opfikon

a) Zentrumszonen Schaffhauserstrasse:

Durch eine gezielte Verdichtung insbesondere auch durch die Erhöhung der Wohnanteile soll die Zentrumsentwicklung gefördert werden. Das Aufzoningpotential ist zwar klein, qualitative Verbesserungen sind aber möglich. Entsprechende Sonderbauvorschriften und Gestaltungspläne sind teils in Bearbeitung teils noch zu entwickeln.

b) Wohnzonen:

In der Bau- und Zonenordnungs-Revision 1986 wurden die Ausnutzungsziffern in den bestehenden Wohngebieten teilweise reduziert. Auch bei einer angemessenen Erhöhung ist das Verdichtungspotential beschränkt.

Die zusammenhängenden unüberbauten Parzellen innerhalb der Einfamilienhauszone könnten unter der Voraussetzung der Einpassung in die umgebende Bebauung allenfalls verdichtet werden.

3.5.4 Kloten

a) Allgemein:

Von der Möglichkeit von Verdichtungen mit Sonderbauvorschriften ist bereits Gebrauch gemacht worden. Weitere Anwendungsfälle sind im einzelnen noch zu prüfen.

3.6 Leitbilder

Ziel: Die Leitbilder sollen den Behörden und den Grundeigentümern das anzustrebende Ziel visualisieren. Sie dienen als Massstab für die gesamthafte Beurteilung der einzelnen Bauvorhaben und legen insbesondere bei komplexen Verhältnissen die Zusammenhänge und Querbezüge klar. Als Resultat wird eine höhere Siedlungsqualität erwartet. Leitbilder sollen vor allem vorgängig der Einzonung von Reservegebieten ausgearbeitet werden. Im Einzelfall sollen die Beteiligung der Grundeigentümer an der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel, die gute Durchmischung verschiedener Wohnungstypen etc. angestrebt werden. Es müssten u.a. Wege gefunden werden, wie die durch Standortverbesserungen entstehenden Mehrwerte teilweise zu Gunsten von Strukturverbesserungen innerhalb des Gebietes umgelagert werden könnten.

Der Begriff "Leitbild" wird als Sammelbegriff für Leitpläne, Konzepte, Entwicklungspläne etc. verwendet, die in der Regel der Ausarbeitung von Rechtsinstrumenten vorangehen und der Entscheidungsfindung der Behörden sowie der Diskussion in der Öffentlichkeit dienen.

3.6.1 Dübendorf

a) Leitbild 91:

Die Erarbeitung eines gesamthaften Leitbildes für Dübendorf (Leitbild 91) ist eingeleitet worden, das nicht nur die raumplanerischen sondern auch die sozialen und kulturellen Belange sowie die Umweltaspekte behandeln und die verschiedenen Bedürfnisse sorgfältig aufeinander abstimmen soll.

b) Areal Hochbord/Giessen/Auen:

Es ist das Ziel, eine strukturell verbesserte Arbeitsplatzzone zu schaffen und auch andere Nutzungen (Wohnen, quartierbildende Komponenten wie Freizeit, öffentliche Einrichtungen etc.) einzubringen. Eine Baufreigabe der zweiten Erschliessungsetappen im Hochbord soll erst dann erfolgen, wenn den Erkenntnissen aus dem Ideenwettbewerb so weit als möglich Rechnung getragen werden kann. Die Gebiete Auen und Giessen sind in den Ideenwettbewerb einzubeziehen.

c) Areal Neugut (ETH)/EMPA/EAWAG:

Für das Areal Neugut ist ein umfassendes Leitbild zu verlangen. In die Betrachtungen sind auch die übergreifenden Belange des Gebietes Hochbord und der anschliessenden Industrieflächen in Wallisellen einzubringen.

d) Flugplatzbereich:

Im Gebiet nördlich der Bahnlinie sollen die Differenzen zwischen den Festlegungen der Nutzungsplanung und den Folgen des Fluglärms bereinigt werden. Dies setzt die Festsetzung der Lärmgrenzwerte durch den Bundesrat voraus.

e) Zentrum/Bahnhof- und Leepünt-Areal:

Auf Grundlage eines Studienauftrages soll für das Leepünt-Areal ein städtebauliches Leitbild erarbeitet werden, das als Grundlage für Planfestsetzungen, für einen Stadthausneubau und für weitere Bauten dienen kann. Im Bahnhofbereich soll mit einem Ideenwettbewerb ebenfalls ein städtebauliches Leitbild erarbeitet werden, welches aufzeigt, wie dieser bedeutende Stadtraum aufgewertet werden könnte, und wie die vorgesehene Überbauung nördlich der Bahn (mit P+R-Anlage) darin eingebettet ist.

3.6.2 Wallisellen

a) Zentrum/Bahnhof:

Im Zentrumsgebiet wird zur Zeit ein Leitbild ausgearbeitet. Dieses Leitbild Bahnhof/Zentrum befasst sich insbesondere mit der Strassenraumgestaltung (Busbahnhof, Fussgängerbereiche, Verlegung des Güterbahnhofs auf die Südseite der Gleisanlagen etc.), aber auch mit der Möglichkeit und Nutzung von neuen Gebäuden auf dem Areal des heutigen Güterschuppens.

b) Wallisellen-West:

Die Einzonung der Reservezone Wallisellen-West ist von einem alle Belange umfassenden Leitbild abhängig zu machen, welches auch als Verhandlungsgrundlage mit den Grundeigentümern dienen kann.

c) Bereich Glattzentrum:

Das Glattzentrum studiert eine Imageverbesserung (Facelifting im Inneren, ev. auch im Aeussern). Die aktive Teilnahme der Gemeinde an diesem Prozess ist wesentlich (Erschliessung, Parkplätze, Fussgängerverbindungen etc.). Dem Zusammenhang mit der Richtiüberbauung und der Aufwertung der Industriestrasse als Tangente für den Durchgangsverkehr ist dabei besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Studien sind im Gange.

3.6.3 Opfikon

a) Leitbild Zentrum Schaffhauserstrasse:

Zur Zeit wird ein Leitbild zur Förderung der Zentrumsentwicklung für die Zentrumszonen entlang der Schaffhauserstrasse bearbeitet. Das Leitbild umschreibt den Rahmen für anschliessende Gestaltungspläne (städtebauliches Konzept, gezielte Verdichtungen, gleichzeitige Erhöhung der Wohnanteile).

b) Leitbild Industriezone Glattbrugg-West:

Gemeinsam mit Rümlang wird zur Zeit ein städtebauliches Leitbild erarbeitet, das zum Ziele hat, die Nutzungsmöglichkeiten und die Verkehrserschliessung besser aufeinander abzustimmen und das städtebauliche Erscheinungsbild zu verbessern.

c) Gesamtplanung Oberhauserriet:

Die neue Gesamtplanung sieht an Stelle einer reinen Bürostadt ein gemischtes Quartier mit Wohnungen, vielfältigen Arbeitsplätzen und grosszügigen Grünbereichen vor. Die Erschliessung erfolgt schwergewichtig mit dem öffentlichen Verkehr.

d) Überdeckung Autobahn N 11 (Bereich Glatt bis Pfändwiesen/Müllacker):

Es besteht die Absicht, die Flughafenautobahn im Bereich der Schul- und Glatthofstrasse auf eine Länge von ca. 670 Meter zu überdecken, um einen effizienten Lärmschutz und einen Zusammenschluss der entzwei geschnittenen Siedlungsteile zu erreichen. Eine Teilüberbauung mit Wohnungen ist wünschbar.

e) Quartier Böschenwiesen:

Es ist die Erarbeitung eines städtebaulichen Leitbildes für ein Wohnquartier vorgesehen. In Immissionslagen sollen Gewerbeerleichterungen zugelassen werden (Sonderbauvorschriften oder Gestaltungsplan).

3.6.4 Kloten

a) Industriezone-Ost:

Für den Fall, dass die neue S-Bahnstation gebaut werden könnte, wäre im Hinblick auf die zu erwartenden tiefgreifenden Strukturänderungen in dieser Industriezone ein alle Sachbereiche umfassendes Leitbild unerlässlich.

b) Bahnhof/Zentrum:

Im Bahnhofsgebiet besteht schon seit längerer Zeit ein Leitbild, an dem die Massnahmen gemessen werden. Das Schwergewicht liegt dabei bei Verkehrsfragen.

c) Landseitiges Leitbild Flughafen: (gemeinsam mit Opfikon)

Zur Behandlung der erschliessungstechnischen und siedlungsstrukturellen Aspekte des Flughafens sollte aus der Sicht der Stadt Kloten unter Absprache mit der Stadt Opfikon die raumplanerische Interessenlage geklärt werden. Insbesondere steht dabei eine angemessene öffentliche Erschliessung des gesamten Flughafens in bezug auf den externen und den Binnenverkehr im Vordergrund. Es ist dafür zu sorgen, dass die Zuordnung von Neubauten zum öffentlichen Verkehr optimiert wird (Terminal-Flughafenbahnhof, Monorail Glattbrugg-Flughafen, Güterverkehr, etc.).

3.7 Erweiterung des ÖV-Angebots

Ziel: Mit der Erhöhung des Angebots an öffentlichem Verkehr soll der Anteil der Umsteiger erhöht und die Mobilitätsvorsorge sicher gestellt werden.

Der gesamte Neu- und Mehrverkehr ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Der Individualverkehr ist zu plafonieren. Wo nötig, sind dem öffentlichen Verkehr zusätzliche Kapazitäten zuzuscheiden.

Das geballte Nachfragepotential des Glattals rechtfertigt mittelfristig den Uebergang vom Angebotsbereich 2 zum Angebotsbereich 3 (15 Min.-Takt und weniger), was den Angebotsqualitäten in den Städten Zürich und Winterthur entspricht. Voraussetzung hiezu bilden genügende finanzielle Möglichkeiten des Verkehrsverbundes und der wirtschaftliche Erfolg der öffentlichen Angebote im Glattal.

3.7.1 Allgemein

a) Ortschafterschliessungen:

Die Gemeinden erarbeiten bis zum Herbst 1991 in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund und unter Beizug der Verkehrsunternehmungen ein Konzept für die Optimierung der Ortschafterschliessungen. Die Resultate dienen der Formulierung von Vorgaben für die Ausarbeitung der Fahrpläne für die Periode 1993 bis 1995.

b) Erreichbarkeit der Bahnhöfe:

Für die Attraktivitätssteigerung und bessere Erreichbarkeit der Bahnhöfe arbeiten die Gemeinden in Absprache mit dem Verkehrsverbund Konzepte aus. Eine erste Realisierungsetappe soll bis zum Fahrplanwechsel 1993 abgeschlossen sein.

c) Überkommunale Verbindungen:

Der Verkehrsverbund arbeitet unter Mitwirkung der Gemeinden, des Flughafens und der Regionalplanungsgruppe Glattal ein Konzept für die Festlegung von Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs aus (Radial- und Tangentiallinien). Bis Ende 1992 sollen die Vorgaben für die Trassesicherung vorliegen.

3.7.2 Dübendorf

a) Allgemein:

Insgesamt ist Dübendorf mit öffentlichen Verkehrsmitteln (insbesondere der S-Bahn) gut erschlossen. In einzelnen Gebieten und Quartieren sind in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund punktuell Verbesserungen anzustreben. Im Vordergrund steht dabei, das Busnetz optimal mit den Bahnhöfen Stettbach und Dübendorf zu verknüpfen.

b) Hochbord/EMPA/ETH/EAWAG:

Diese zukünftigen Arbeitsplatzgebiete müssen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Prinzipiell existieren für diesen Bereich 3 Möglichkeiten der ÖV-Erschliessung:

- i) Verlängerung der Tramlinien (heute No. 7 und 9): Die Verlängerungen der Tramlinien 7 und 9 könnten eine sinnvolle Netzergänzung bedeuten (mit dem Zusammenschluss der beiden Linien). In einem 1. Schritt könnte die heutige Tramlinie 9 bis zum EMPA-Areal verlängert werden oder allenfalls bis zum Bahnhof Dübendorf.
- ii) Internes Busnetz: Hier stellt sich vor allem die Frage der Kapazität im leistungsmässig ungenügenden Strassennetz, das kaum die Anordnung von grosszügigen Busspuren ohne einen entsprechenden Ausbau zulässt.
- iii) Unkonventionelles Verkehrsmittel: Als Zubringer zur Station Stettbach ist ein neues Verkehrsmittel gut vorstellbar. Jedoch stellt sich hier das Problem des Zeitbedarfs, bis eine solche Massnahme wirksam würde.

Immerhin könnten alle Varianten als Möglichkeiten für den Ideenwettbewerb vorgegeben werden ("funktionsfähiges ÖV-Netz"). Im Wettbewerb Bahnhof müsste eine Tramendschleife zur Trassesicherung einbezogen werden.

3.7.3 Wallisellen

a) Ortsbus Wallisellen:

Der Verkehrsverbund bringt spätestens 1993 für Wallisellen einen Ortsbus. Die Gemeinde hat jedoch dessen vorzeitigen Einsatz ab 1992 vorgesehen. Zuerst soll Rieden zum Bahnhof Wallisellen erschlossen werden. In einem 2. Schritt soll eine West-Ost-Spange eingerichtet werden. Ein Busverbindung zum S-Bahnhof Dietlikon (direkte Verbindung nach Stettbach-Stadelhofen) wurde nicht weiter verfolgt.

b) Regionale Tangentiallinie durch ein unkonventionelles Verkehrsmittel:

Für eine Tangentiallinie eines unkonventionellen Verkehrsmittels gilt es ein Trasse zu sichern. Wallisellen ist offen dafür.

Bereits jetzt existiert mit dem Regionalbus 759 (Dübendorf-Wallisellen-Opfikon-Flughafen) eine Tangentialverbindung im 30-Minutentakt.

c) Tramverlängerung:

Wallisellen wünscht die Verlängerung des Zürcher Trams (heute No. 9) bis zum Bahnhof. Das Trasse wird freigehalten. Die Realisierung obliegt dem ZVV. Diese Tramverlängerung würde die Erschliessung Wallisellens in Richtung Schwamendingen und ETH-Quartiere sicherstellen und den Bahnhof Wallisellen zu einem Knoten S-Bahn/Tram/Regionalbus/Orts-bus/Tangentiallinie werden lassen.

3.7.4 Opfikon

a) Tangentiallinie:

Zur Vorbereitung einer regionalen Tangentiallinie mit einem unkonventionellem Verkehrsmittel sind die nachstehenden Massnahmen erforderlich:

- i) Trasse sichern für den Abschnitt Flughafen Kloten-Oberhauserriet mit Weiterführung allenfalls mit zwei Ästen zur S-Bahnhaltestelle Katzenbach bzw. weiter nach Wallisellen-Dübendorf.
- ii) Projektstudien sofort für die Linienführung vom Bahnhof Glattbrugg in Richtung Flughafen.
Voruntersuchungen für die Weiterführung in Richtung Oberhauserriet.

b) Gesamtlinienkonzept Bahn/Bus/neues Verkehrsmittel/Tram:

Gemeindebezogene Untersuchung der Buslinien (Abstimmung geplanter Ortsbus und überregionale Anbindungen), der Tramverlängerung (in Richtung Leutschenbach - Fernsehstudio - Oberhauserriet) und der weiterführenden Tangentiallinie mit einem unkonventionellem Verkehrsmittel. Zusammenarbeit

mit der Stadt Zürich und dem Verkehrsverbund (Weiterverfolgung in speziellen Arbeitsgruppen).

c) Ortsbus Opfikon:

Die Einführung wird für das Jahr 1993 geplant.

3.7.5 Kloten

a) Neue S-Bahnstation in der Industriezone Ost:

Im Rahmen der Bahn 2000 wird in Richtung Winterthur der Brüttenertunnel gebaut. Nach dessen Fertigstellung wäre an der alten Strecke eine kleine Station an der Grenze Bassersdorf/Kloten zur Erschliessung der Arbeitsplatzzone denkbar. Grundsätzliche Abklärungen mit den SBB sind erforderlich. Sie sollen zusammen mit dem ZVV an die Hand genommen werden, um dessen Unterstützung nachgesucht wurde.

b) Station Balsberg:

Die Attraktivität dieser Bahnstation sollte durch einen Ausbau und eine Verbesserung der Zugänglichkeit (Kloten und Opfikon) erhöht werden.

c) Kloten Nord:

Das nördliche Gemeindegebiet weist noch Mängel bei der ÖV-Erschliessung auf (Fahrplanregime), da die PTT keine Feinverteilerfunktion mehr übernimmt. Verdichten des Stadtbus-Angebots im Nordteil der Gemeinde ist zu prüfen.

d) Regionale Tangentialverbindung durch ein unkonventionelles Verkehrsmittel:

Das Trasse für Tangentiallinie soll gesichert werden. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob auch über den Flughafen hinausgehend zusätzliche Wohngebiete besser erschlossen werden könnten.

3.8 Parkplatzreduktion bei guter öffentlicher Erschliessung

Ziel: Dort wo eine gute öffentliche Erschliessung vorhanden ist, soll die Zahl der Parkfelder vermindert werden. Diese Massnahme ist Bestandteil des kantonalen Massnahmenplanes Luft, der die Reduktion der Luftschadstoffe zum Ziele hat. Die Gemeinden sind gehalten, ihre Parkplatzreglemente entsprechend anzupassen.

3.8.1 Allgemein

Für die Berechnung der minimalen und maximalen Parkfelder ist neu von der Wegleitung der Baudirektion auszugehen, welche für die Ermittlung der Anzahl die Qualität der öffentlichen Erschliessung berücksichtigt.

Eine allfällige Parkplatzersatzabgabe kann bei einem positiven Ausgang der Abstimmung über die Revision des Planungs- und Baugesetzes zur öffentlichen Verkehrserschliessung beigezogen werden. Wesentlich ist dabei, welche Parkfeldzahl als Basis für die Berechnung der Ersatzabgabe Gültigkeit haben wird.

3.8.2 Dübendorf

a) Hochbord/EMPA/ETH/EAWAG:

Das Areal Hochbord sowie die EMPA- und Bahnhofsbereiche sind vordringlich zu überarbeiten. Eine erste Reduktion der Parkstandzahlen wurde vorgenommen. Sie sind jedoch aufgrund der neuen Empfehlungen der Baudirektion zu überprüfen und allenfalls verstärkt zu reduzieren.

3.8.3 Wallisellen

Die Reduktion der zulässigen Zahl an Parkfelder wurde 1988 für das Industriegebiet durchgeführt. Diese Zahlen sind im Lichte der neuen Empfehlungen zu überprüfen.

3.8.4 Opfikon

Die generelle Reduktion der Parkfelder mit den minimalen Zahlen der Wegleitung (Aufnahme in die Verordnung) sind in allen gut erschlossenen Gebieten vor allem in den Stationsbereichen Opfikon, Glattbrugg und Balsberg vorgesehen. Ebenso sollen in Zukunft Anwohnergassen zur Verhinderung der unerwünschten Dauerparkierer eingeführt werden.

3.8.5 Kloten

Die Dauerparkierer auf öffentlichen Strassen (Fremdparkierer, vielfach Flugreisende) sind ein grosses Problem. Die Regelung der Anwohnerbevorzugung ist daher vordringlich zu behandeln.

Es soll auch die Reduktion der Parkfelder ohne Verzicht auf die Ersatzabgabe geprüft werden, um diese Mittel zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu einzusetzen.

3.9 Park/Bike and Ride

Ziel: Es soll der Anreiz geschaffen werden, damit in erster Linie eine möglichst grosse Zahl von Autobenutzern auf den öffentlichen Verkehr umsteigt. Dies ist realistisch nur dann der Fall, wenn der gewohnte Komfort nicht allzu drastisch vermindert wird. Weiterhin soll auch der Velofahrer-Anteil erhöht werden, indem genügende und sichere Abstellplätze für Velos bereitgestellt werden.

3.9.1 Allgemein

Velowegverbindungen und die Verbesserung der Infrastruktur bei Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen bei allen Planungen berücksichtigt werden.

Bei den P+R-Anlagen ist mit geeigneten Bewirtschaftungsregeln sicher zu stellen, dass die Benützung gemäss den Zielsetzungen erfolgt.

Obwohl das Referendum gegen die Festlegung der regionalen Parkstände durch die Regionalplanungsgruppe ergriffen wurde, sind im Rahmen eines P+R-Gesamtkonzeptes auch stadtnahe Parkstände anzustreben. Deren sinngemässe Benützung ist durch ein Bewirtschaftungskonzept zu sichern, welches zur Zeit vom Verkehrsverbund ausgearbeitet wird.

3.9.2 Dübendorf

a) Bahnhof Dübendorf:

Der Standort am Bahnhof Dübendorf soll im Wettbewerb berücksichtigt werden. Gemäss ZPG sind 120 PP für Autos und 400 Abstellplätze für Velos vorzusehen.

b) Bahnhof Stettbach:

Die Anlage ist beim Bahnhof Stettbach erst in Zusammenhang mit einer Überbauung zu realisieren (Lösung in Zusammenhang mit Ideenwettbewerb). Gemäss ZPG sind 240 PP und 300 Velos einzuplanen. Provisorisch wurden 100 PP bewilligt.

3.9.3 Wallisellen

a) Bahnhof Wallisellen:

Beim Bahnhof Wallisellen wurde eine Park-and-Ride-Anlage geprüft, aber aus Kostengründen verworfen. Derzeit werden ungefähr 20 Parkplätze von der SBB bewirtschaftet. Die Situation ist unbefriedigend. Gemäss ZPG sind 60 PP einzuplanen.

Mit der vorgesehenen Verlegung des Güterschuppens lässt sich die erforderliche Anzahl realisieren.

Der starke Veloverkehr muss am Bahnhof aufgenommen werden (ZPG 300 Velos). Eine Anlage wird ebenfalls im Rahmen des Leitbilds Zentrum/Bahnhof geprüft. Heute sind in der Umgebung des Bahnhofes schon rund 300 Velo- und Mofa-Standplätze vorhanden. Die Gemeinde wird die von der ZPG vorgegebene Zahl mittelfristig erhöhen.

3.9.4 Opfikon

a) Stationen Opfikon und Glattbrugg:

Es bestehen schon heute P+R-Parkplätze bei den Stationen Opfikon (40 Parkplätze) und Glattbrugg (20 Parkplätze). Die ZPG schlägt demgegenüber 20 PP und 50 Velos in Opfikon bzw. 40 PP und 100 Velos in Glattbrugg vor.

b) S-Bahnstation Katzenbach:

Die Park-and-Ride-Anlage bei der künftigen S-Bahnstation Katzenbach kann ev. im Parkhaus des Ambassadorhauses integriert werden, da hier wegen der S-Bahnhaltestelle der Bedarf sinken wird. Es sind 100 PP und 150 Velos vorzusehen.

3.9.5 Kloten

a) Bahnhof Kloten/Zentrum:

Eine regionale Park-and-Ride-Anlage im Zentrums/Bahnhofsgebiet ist von der Lage her umstritten. Eine Volksinitiative, die eine Park-and-Ride-Anlage im Süden der Bahnlinie mit Erschliessung von Norden verlangt, ist hängig. Unter der Lindenstrasse soll eine kommunale Anlage mit 40 - 50 unterirdischen Parkfeldern (kleiner als die regionale Festlegung) erstellt werden. Dieses Bauprojekt wird derzeit ausgearbeitet.

Gemäss ZPG sind am Bahnhof 110 PP und 150 Velos, am Flughafen 100 PP und 100 Velos einzuplanen.

b) Flughafenbereich:

Die Frage der erforderlichen P+R-Parkfelder, deren Zufahrt und Realisierung bleibt nach wie vor ungelöst. Es ist zu hoffen, dass aus den laufenden Flughafenplanungen und Abklärungen zur Umweltsituation entsprechende Resultate erhältlich werden.

3.10 Optimierung des Strassennetzes Tempo 30 - Verkehrsberuhigung

Ziel: Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und des Wohnumfeldes soll deutlich erhöht werden. Dazu dienen Massnahmen sowohl auf dem regionalen wie auf den lokalen Strassennetzen.

Auf dem regionalen Netz sind für den Individualverkehr keine Kapazitätserhöhungen vorgesehen. Es ist auch ausserhalb des Kompetenzbereiches der Gemeinden. Hingegen arbeiten die Gemeinden bis Ende 1992 Verkehrspläne aus, welche die Plafonierung des Individualverkehrs anstreben. Die Festlegungen in der Parkplatzpolitik bilden Bestandteile dieser Pläne. Zusätzlich werden verkehrsberuhigende Massnahmen/Konzepte sowie die zugehörigen Realisierungsprogramme vor allem für die Wohnbereiche bearbeitet.

3.10.1 Dübendorf

a) Allgemein

Im Rahmen der Bearbeitung von zwei parlamentarischen Vorstössen mit dem Ziel einer Reduktion des Durchgangsverkehrs im Stadtzentrum, wird das gesamte Strassennetz der Gemeinde überprüft. Der Stadtrat hat einen entsprechenden Kredit bewilligt.

Erste Verbesserungsschritte zur Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme im Sonnental und den Kreuzungsbereichen der Ringstrasse sind mit dem Zürcher Verkehrsverbund und dem Kantonalen Tiefbauamt in Bearbeitung. Im Vordergrund steht, dem öffentlichen Verkehr Priorität einzuräumen (Spuren für Busse in Staubereichen, Lichtsignalanlagen mit Bus-Prioritäten), ohne geplante Kapazitätserhöhungen für den motorisierten Individualverkehr.

Ein Gutachten für die Ausscheidung von Tempo-30-Zonen für ganz Dübendorf ist erarbeitet. Die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier Geeren mit den nötigen baulichen Massnahmen ist vom Stadtrat bewilligt. Bevor Detailplanungen für weitere Quartiere in Auftrag gegeben werden, will der Stadtrat Erfahrungen mit der Zone Geeren sammeln.

b) Hochbord:

Optimierungsmöglichkeiten, insbesondere in bezug auf das Fuss- und Radwegnetz in Verknüpfung mit den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, sind mit dem städtebaulichen Ideenwettbewerb anzustreben.

3.10.2 Wallisellen

a) Allgemein

Ein Planungsausschuss überdenkt das gesamte Strassennetz der Gemeinde und erarbeitet eine Revision des Verkehrsplans zusammen mit der Ueberprüfung des Zonenplans. Verkehrsberuhigende Massnahmen auf dem ganzen Gemeindegebiet und verschiedene Kreisellösungen werden bearbeitet.

b) Zentrum/Bahnhof:

Im Zentrum/Bahnhofgebiet wird zur Zeit im Rahmen des erwähnten Planungsausschusses eine neue Verkehrsorganisation erarbeitet. Eine Kreisellösung beim Knoten Doktorhaus (Bahnhofstrasse/Alte Winterthurerstrasse) ist in Bearbeitung.

c) Industriezone-Süd:

Für das Industriegebietes-Süd und das Glattzentrum wird die Verkehrerschliessung überprüft. Insbesondere die Einmündungen der Industriestrasse in die Weststrasse (Kreisel) und in die Neue Winterthurerstrasse sind neu zu gestalten mit dem Ziel, dass die Industriestrasse zur Entlastung des Ortskernes vermehrt als Ortstangente angenommen wird

d) Verkehrsberuhigung, Tempo 30:

Es werden für alle Wohngebiete Überlegungen zur allgemeinen Verkehrsberuhigung und zur Einführung von Tempo-30-Zonen angestellt. Mitte 1991 soll das Konzept verabschiedet und allenfalls weitere Versuche eingeleitet werden.

3.10.3 Opfikon

Durch die Einführung von Tempo-30-Zonen in den nächsten 4 Jahren sollen die Verkehrssicherheit erhöht und bestehende Schleichwege eliminiert werden. Zudem ist vorgesehen, die Erschliessung von Industriezonen durch Wohngebiete zu vermeiden.

3.10.4 Kloten

a) Autobahn:

Der Autobahnzusammenschluss und die direkte Erschliessung des Frachthofes ist sehr wichtig, weil damit die Verminderung des innerörtlichen Verkehrs möglich wird. Der Ausgang der Abstimmung am 1. September 1991 sind abzuwarten. Der geplante Autobahndamm soll durch den Einbau von Gewerbe- und Lageräumen doppelt genutzt werden. Gespräche mit den Vertretern des kantonalen Tiefbauamtes und des Militärdepartementes sind im Gange.

Mit den geplanten Autobahnanschlüssen Oberhauserriet und Werft soll der Verkehr von den Arbeitsplätzen möglichst direkt abgeleitet und das Lokalnetz weitgehend von Fremdverkehr entlastet werden.

b) Nordumfahrung:

Zur Entlastung der Dorfstrasse ist auch die Realisierung der Nordumfahrung erwünscht. Zum Mindesten sollte der Kanton sich verbindlich zur Zweispurigkeit der geplanten Strasse äussern und die Trasseführung mit Anschluss Lindengarten durch eine Teilrevision des kantonalen Verkehrsplanes neu festsetzen.

Demgegenüber ist einzuwenden, dass die Nordumfahrung derzeit aus Kostengründen (250 m Tunnel) und wegen des landschaftlichen Eingriffes kaum realisierbar ist.

c) Verkehrsberuhigung, Tempo 30:

Die quartierweise Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen und von Tempo-30-Zonen ist im Gange.

d) Verkehrssicherheit:

Der Stadtrat verfügt über ein Leitbild zur Förderung der Verkehrssicherheit, das schrittweise realisiert wird.

3.11 Aktive Landpolitik

Ziel: Durch den Einsatz allfälliger eigener Landreserven oder durch den gezielten Erwerb von Grundstücken durch die Gemeinden sollen gezielt Wohnüberbauungen realisiert werden, die den spezifischen Bedürfnissen der Region besser entgegenkämen. Als Stichworte können genannt werden: Verhältnis Arbeitsplätze/Wohnraum, Familienwohnungen, Durchmischung, Preis etc.

3.11.1 Allgemein:

Eine aktive Landpolitik seitens der Gemeinden ist vor allem in Gebieten mit hohem Entwicklungsdruck unerlässlich, obschon die Möglichkeiten wegen der hohen Landpreise beschränkt sind. In jedem Fall muss die Landfrage bei Einzonungen geprüft werden.

Als Voraussetzung ist die genügende Finanz-Kompetenz der Exekutive für Landkäufe zu erwähnen, damit die entsprechenden Geschäfte rasch und diskret abgewickelt werden können. Die öffentliche Diskussion mit Angabe von Preis und Verkäufer etc. - zum Beispiel in den Gemeindeversammlungen - erweist diesbe-

züglich als Hindernis. Diese Anpassung ist vordringlich in der Gemeinde Kloten. In Wallisellen ist eine entsprechende Initiative positiv entschieden worden (Kompetenzerhöhung des Gemeinderates auf Fr. 5 Mio. für Landkäufe ins Finanzvermögen).

3.11.2 Wallisellen

a) Wallisellen West:

Die Gemeinde besitzt kein Land in der Reservezone. Hingegen ist die Stadt Zürich Eigentümerin einer grösseren Parzelle. Vor einer allfälligen Einzonung sind daher Gespräche mit der Stadt aufzunehmen und abzuklären, unter welchen Bedingungen sie auf einen Verkauf oder allenfalls auf die Erteilung eines Baurechtes für die Erstellung von günstigen Wohnungen eintreten könnte.

b) Eigene Landreserven:

Die eigenen Landreserven in der Bauzone sind soweit nicht für öffentliche Werke benötigt einer Wohnüberbauung zuzuführen. Gestaltungspläne, die eine höhere Ausnutzung zulassen, wären auszuarbeiten.

3.11.3 Opfikon

Städtisches Land soll in allen Zonen, aber vorwiegend in der Zentrumszone längs der Schaffhauserstrasse, im Quartier Oberhauserriet und in den übrigen Wohngebieten im Rahmen einer aktiven Wohnbaupolitik eingesetzt werden. Nach Möglichkeit soll auch zusätzlich Land erworben werden.

Die Stadt Zürich besitzt grössere Parzellen im Oberhauserriet. Gespräche sind daher im Hinblick auf die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum aufzunehmen.

3.11.4 Kloten

Zusätzlicher Landerwerb durch die Stadt Kloten wird von Fall zu Fall geprüft. Allfällige Möglichkeiten zeichnen sich im Gebiet Lierenäcker, in der Zentrums- und Wohnzone ab.

4. MASSNAHMEN FLUGHAFEN

a) Allgemein:

Der Flughafen hat sich in die raumplanerischen Bedürfnisse der Region einzuordnen. In den Flugverkehr soll auf regionalplanerischer Ebene nicht eingegriffen werden, aber am Boden muss die Flughafen-Struktur und Erschliessung mit den umgebenden Siedlungen abgestimmt werden. Die Initiative soll von Kloten und Opfikon bzw. der Regionalplanung ausgehen.

Insbesondere im Verkehrs- und Erschliessungsbereich gilt es Massnahmen zu ergreifen, den Modalsplit weiter zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern (die Verkehrserschliessung bei einem Ausbau gemäss Masterplan Flughafen ist nicht ausreichend):

Es ist erklärtes Ziel der Stadt Kloten in der Flughafenplanung vermehrt mitsprechen zu können. Die Mitarbeit beim landseitigen Leitbild Flughafen mit der Möglichkeit die kommunale Sicht einzubringen (gemeinsam mit den Flughafenbetreibern, Opfikon und der Regionalplanung) ist daher vordringlich.

b) Ziele/Forderungen:

- i) Weitere Verbesserungen der Bahnerschliessung (Intercitybahnhof! Bereits heute kommen 35 % der Passagiere per Bahn; die SBB hat ausreichend Reserven)
- ii) Abstimmen des Verkehrsaufkommens der bestehenden Parkhäuser mit betrieblichen Massnahmen auf die Kapazität des umliegenden Strassennetzes. Eine allfällige Erweiterung der Parkplatzkapazität setzt entsprechende Bewirtschaftungsrichtlinien voraus.
- iii) Einplanen einer neuen Schienenerschliessung der näheren Umgebung (unkonventionelles Verkehrsmittel) für alle Arbeitsplatzgebiete in der Umgebung.
- iv) Bewältigung des Binnenverkehrs ebenfalls mittels einer flughafeninternen Verbindung. Allenfalls in Kombination mit der vorerwähnten neuen Schienenerschliessung.

5. ZUSAMMENFASSUNG UND WEITERES VORGEHEN

5.1 Interventionsschwerpunkte

Für die vier Kerngemeinden gibt es eine Reihe von überkommunalen Problemen. Interventionsschwerpunkte sind in erster Linie:

- die regionale Tangentiallinie durch ein unkonventionelles Verkehrsmittel
- die raumplanerische Integration des Flughafens
- die Bewältigung des Individualverkehrs aufgrund des Überangebots an regionalen Arbeitsplätzen

5.2 Allgemeine Problemfelder

Allgemeine Problemfelder, für die man gemeinsam Lösungen finden muss:

- Handhabung der Verdichtung der bestehenden Bausubstanz nach Innen
- Instrumente zur Erhaltung des Wohnens, des schwächeren Gewerbes und der Läden
- Förderungsinstrumente für das Wohnen inkl. Verbesserung des Wohnumfeldes
- Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Veränderung des Modal Splits
- Erstellung und Handhabung von Leitbildern

5.3 Planungsschwerpunkte

Jede der vier Gemeinde hat zentrale Planungsschwerpunkte, wo die oben angeführten Massnahmen in Form von Massnahmenpaketen zur Anwendung gebracht werden sollen:

a) Dübendorf:

- Arbeitsplatzgebiet Hochbord/Neugut(ETH)/EMPA/EAWAG
- Auswirkungen der Lärmschutzverordnung
- Zentrum Leepünt-Bahnhof

b) Wallisellen:

- Zentrum/Bahnhof
- Arbeitsplatzzzone-Süd (Glatt/Richti)
- Wallisellen-West

c) Opfikon:

- Zentrumsgebiete Schaffhauserstrasse
- Quartier Oberhauserriet
- Arbeitsplatzzzone Glattbrugg-West

d) Kloten:

- Flughafen
- Industriezone-Ost (bei möglicher neuer S-Bahnstation)

5.4 Koordiniertes Vorgehen

- a) Verwirklichung im Rahmen der Kompetenzen der Gemeinden,
- b) Gegenseitige Information und Koordination soweit nötig
 - i) Extern: bei Gesprächen mit weiteren Partnern: Kanton, Stadt Zürich etc. Der Schwerpunkt der Verhandlungsführung liegt jeweils bei der betroffenen Gemeinde.
 - ii) Intern: Zur Sicherstellung der sachlichen und terminlichen Gleichbehandlung
- c) Behandlung von gemeinsam zu lösenden Aufgaben nach Absprache; Bestimmung der federführenden Gemeinde
- d) Sachbearbeitung durch Bauvorstände; Bestimmung der federführenden Gemeinde
- e) Regelmässige Konferenzen der Stadt- und Gemeindepräsidenten

Anhang 1:

- **Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979:**

Art. 1 Ziele

- 1 Bund und Kantone sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt wird. Sie stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die gewünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung. Sie achten dabei auf die natürlichen Gegebenheiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft.
- 2 Sie unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen,
 - a. die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen;
 - b. wohnliche Siedlungen und die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten;
 - c. das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern und auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung hinzuwirken;
 - d. die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern;
 - e. die Gesamtverteidigung zu gewährleisten.

Art. 3 Planungsgrundsätze

- 1 Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden achten auf die nachstehenden Grundsätze:
- 2 Die Landschaft ist zu schonen. Insbesondere sollen
 - a. der Landwirtschaft genügend Flächen geeigneten Kulturland erhalten bleiben;
 - b. Siedlungen, Bauten und Anlagen sich in die Landschaft einordnen;
 - c. See- und Flussufer freigehalten und öffentlicher Zugang und Begehung erleichtert werden;
 - d. naturnahe Wälder ihre Funktionen erfüllen können.
- 3 Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Insbesondere sollen
 - a. Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet und durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend erschlossen sein;
 - b. Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden;
 - c. Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden;
 - d. günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt werden;
 - e. Siedlungen viele Grünflächen und Bäume enthalten.
- 4 Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen. Insbesondere sollen
 - a. regionale Bedürfnisse berücksichtigt und störende Ungleichheiten abgebaut werden;
 - b. Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste für die Bevölkerung gut erreichbar sein;
 - c. nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Lebensgrundlagen, die Bevölkerung und die Wirtschaft vermieden oder gesamthaft gering gehalten werden.

Art. 5 Abs. 1 Ausgleich und Entschädigung

- 1 Das kantonale Recht regelt einen angemessenen Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen nach diesem Gesetz entstehen.

Art. 15-17 Bauzonen, Landwirtschaftszonen, Schutzzonen

- **Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Okt. 1983:**

Art. 1 Zweck

- 1 Dieses Gesetz soll Menschen, Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume gegen schädliche oder lästige Einwirkungen schützen und die Fruchtbarkeit des Bodens erhalten.
- 2 Im Sinne der Vorsorge sind Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden könnten, frühzeitig zu begrenzen.

Art. 2 Verursacherprinzip

Wer Massnahmen nach diesem Gesetz verursacht, trägt die Kosten dafür.

- **Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) vom 7. Sept. 1975:**

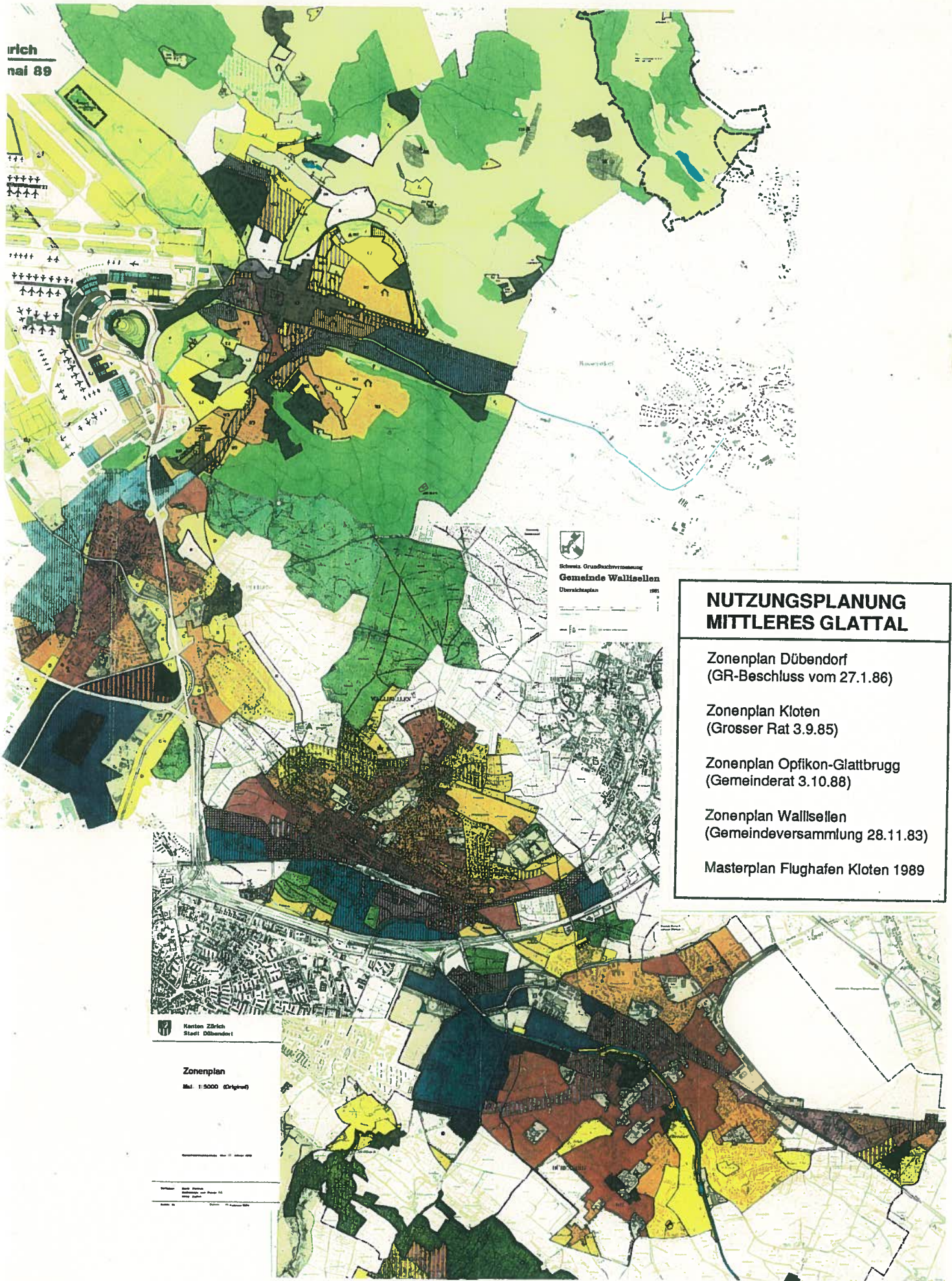
18 Gestaltungsgrundsätze

Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen oder sichern sowie der Bevölkerung der verschiedenen Kantonsteile in der Gesamtwirkung räumlich möglichst gleichwertige Lebensbedingungen gewähren.

Insbesondere ist anzustreben, dass

- a. die natürlichen Lebensgrundlagen des menschlichen Lebens, wie Boden, Wasser, Luft und Energie, sparsam beansprucht und vor Beeinträchtigungen geschützt werden;
- b. neben den Städten Zürich und Winterthur weitere gut erschlossene und mit übergeordneten öffentlichen und privaten Diensten ausgestattete Schwerpunkte der Besiedlung entstehen können;
- c. Wohngebiete gegen nachteilige Umwelteinflüsse abgeschirmt werden können und eine soziale Durchmischung der Bevölkerung ermöglicht wird;
- d. die Wohngebiete mit genügend erreichbaren öffentlichen und privaten Diensten der Versorgung, Fürsorge, Kultur, Bildung und Naherholung ausgestattet werden oder ausgestattet werden können;
- e. die für eine gesunde wirtschaftliche und siedlungspolitische Entwicklung des Kantons erforderlichen Standorte für Handel, Gewerbe und Industrie sichergestellt werden;
- f. grössere, wirtschaftlich und zweckmässig nutzbare Landwirtschaftsgebiete erhalten bleiben;
- g. die für die Erholung der Bevölkerung nötigen Gebiete dauernd zur Verfügung stehen;
- h. schutzwürdige Landschaften sowie andere Objekte des Natur- und Heimatschutzes vor Zerstörung oder Beeinträchtigung bewahrt werden;
- i. die Siedlungsgebiete zweckmässig erschlossen und mit ihren Schwerpunkten durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel und Strassen angemessen verbunden werden.

Zürich
Juni 89



NUTZUNGSPLANUNG MITTLERES GLATTAL

Zonenplan Dübendorf
(GR-Beschluss vom 27.1.86)

Zonenplan Kloten
(Grosser Rat 3.9.85)

Zonenplan Opfikon-Glattbrugg
(Gemeinderat 3.10.88)

Zonenplan Wallisellen
(Gemeindeversammlung 28.11.83)

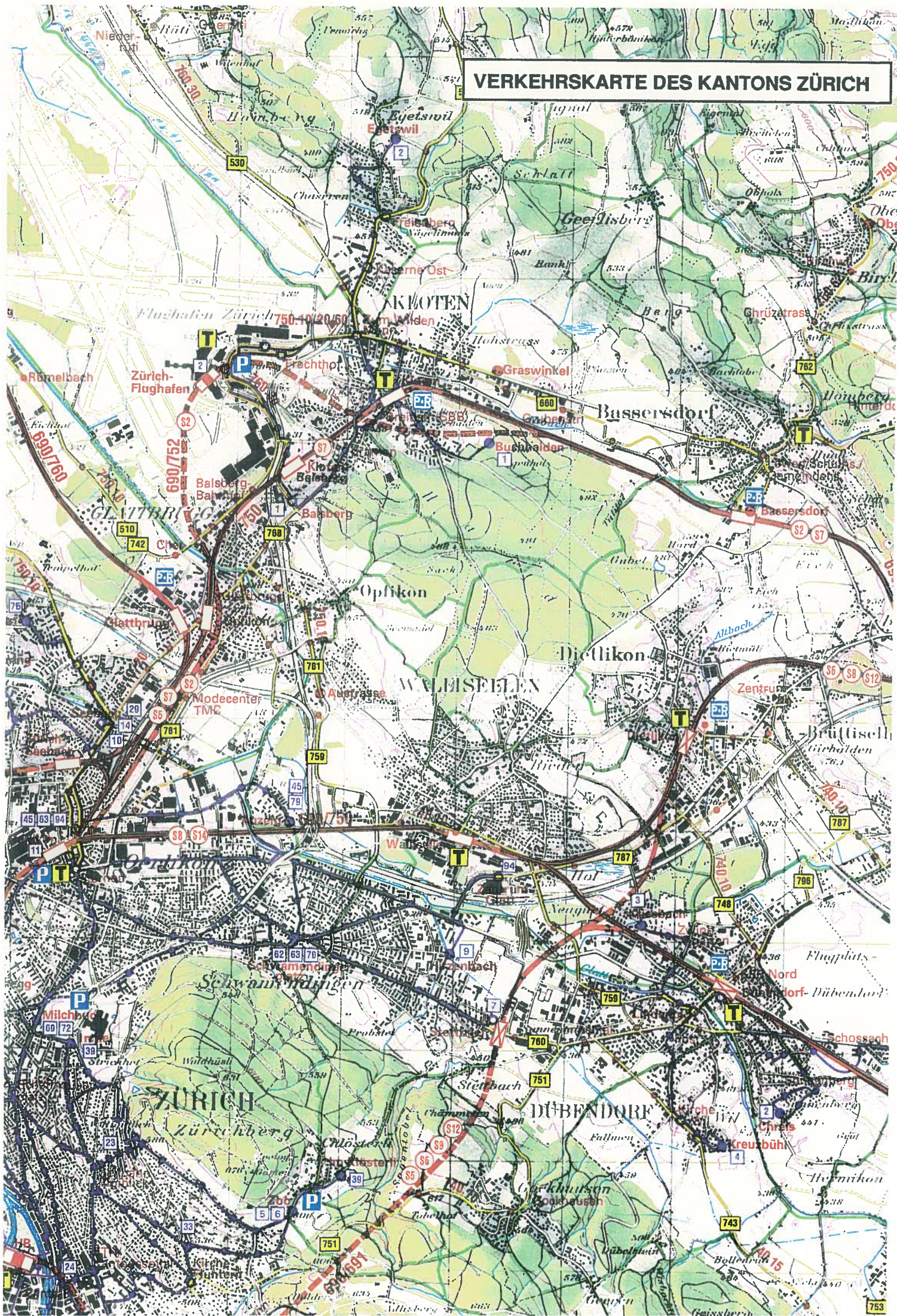
Masterplan Flughafen Kloten 1989

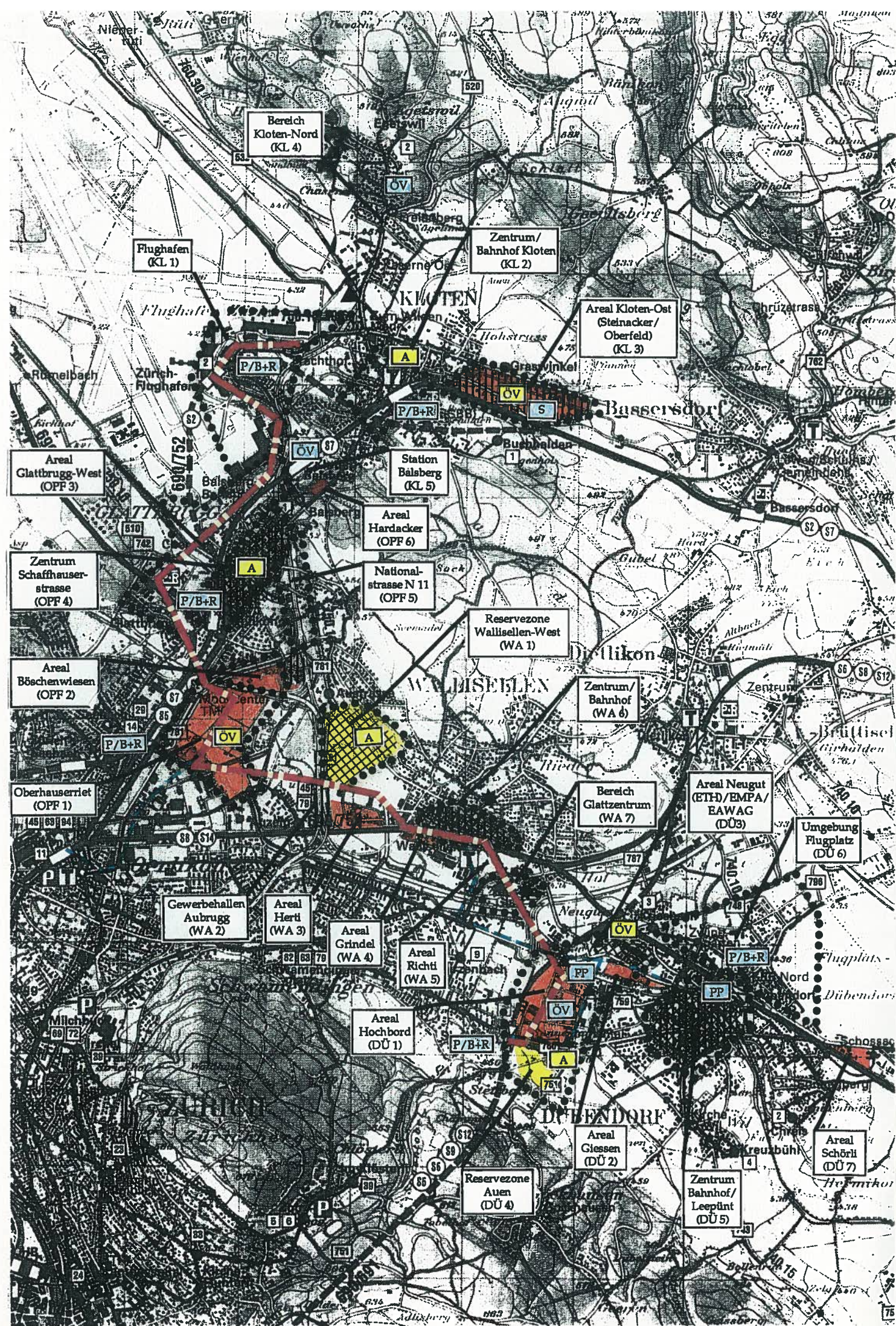
Kanton Zürich
Stadt Dübendorf

Zonenplan
Maß 1:5000 (Original)

Verfahren:
Datum:
Bearbeiter:
Menge:

VERKEHRSKARTE DES KANTONS ZÜRICH





MASSNAHMENLISTE - ENTWICKLUNGSPLANUNG GLATTAL

Nr.im Plan	Massnahmen (Nr. im Bericht)	Nr.im Plan	Massnahmen (Nr. im Bericht)
UMZONEN VON ARBEITSPLATZZONEN IN WOHN- UND GEMISCHTE ZONEN (3.1)		ERWEITERUNG DES ÖV-ANGBOTS (3.7)	
DÜ 1	Hochbord: Umzonen abgestützt auf Leitbild (3.1.1a)	DÜ 1	Hochbord/EMPA/ETH/EAWAG (Ideenwettb.)(3.7.2b)
DÜ 2	Glessen: Umzonen in Wohn+ Gewerbezone (3.1.1b)	DÜ 1	Trassiefreihaltung für Tangentialverk.mittel (3.7.2c)
DÜ 7	Schörl: Ausschluss von Dienstleistungen (3.1.1c)	WA	Ortsbus Wallisellen (3.7.3a)
WA 3	Herti: Beschränkung für Dienstleistungen (3.1.2b)	WA3-7	Trassiefreihaltung für Tangentialverk.mittel (3.7.3b)
WA 4	Grindel: Beschränkung von Dienstleistungen (3.1.2c)	WA5-7	Tramverlängerung zum Bahnhof Wallisellen (3.7.3c)
OPF 1	Oberhauserriet: Gesamtplanung (3.1.3a)	OPF1-4	Trassiefreihaltung für Tangentialverk.mittel (3.7.4a)
OPF 2	Böschwiesen: Umzonen in Wohnzone (3.1.3b)	OPF1-4	Projektstudien zur Linienführung d. Tang.verk.m. (3.7.4a)
OPF 6	Hardacker: Umzonen in Wohnzone (3.1.3d)	OPF	Gesamtlinienkonzept Bahn/Bus/Tram/Tang.v. (3.7.4b)
KL 3	Kloten-Ost: Beschränkung von Dienstleistungen (3.1.4a)	OPF	Ortsbus Opfikon (3.7.4c)
KL	Umzonen von WG- in reine Wohnzonen (3.1.4b)	KL 3	S-Bahnstation in der Ind.zone Kloten-Ost (3.7.5a)
EINZONEN VON WOHNGEBIETEN (3.2)		KL 5	Station Balsberg: Attraktivitätssteigerung (3.7.5b)
DÜ 4	Reservezone Auen (3.2.1a)	KL 4	Kloten-Nord: Verdichtung des Angebots (3.7.5c)
WA 1	Reservezone Wallisellen-West (3.2.2a)	KL 1	Trassiefreihaltung für Tangentialverk.mittel (3.7.5d)
ÖV ALS VORAUSSETZUNG FÜR DIE BAUREIFE (3.3)		PARKPLATZREDUKTION BEI GUTER ÖV-ERSCHLIESSUNG (3.8)	
DÜ 1	Trassesicherung Tangentiallinie (3.3.1)	ALLE	Überprüfung der Parkplatzreglemente (3.8.1)
DÜ 3	Neugut(ETH)/EMPA/EAWAG (3.3.2a)	DÜ 1-5	Hochbord/EMPA/ETH/EAWAG/Bahnhof (3.8.2a)
WA 5	Richt: Trassesicherung für Tramverlängerung (3.3.3a)	OPF	Generelle Reduktion der Parkfelder (3.8.4)
WA 1	Wall.-West: Tangentiallinien-Trassesicherung (3.3.3b)	OPF	Anwohnergnetten (3.8.4)
WA 3	Herti: Tangentiallinien-Trassesicherung (3.3.3c)	KL	Regelung der Anwohnerbevorzugung (3.8.5)
OPF 1	Oberhauserriet: Gesamtplanung (3.3.4a)	PARK/BIKE AND RIDE (3.9)	
OPF 3	Glattbrugg-West: Tang.linien-Trassesicherung (3.3.4b)	ALLE	Rücksicht auf ÖV-Verbind. bei allen Planungen (3.9.1)
KL 3	Ind.zone Kloten Ost (3.3.5a)	ALLE	Geeignetes P+R-Bewirtschaftungssystem (3.9.1)
SCHUTZ VON WOHNEN UND GEWERBE (3.4)		DÜ 5	Bahnhof Dübendorf (Wettbewerb)(3.9.2a)
DÜ 5	Zentrum Bhf./Leepünt (3.4.1a)	DÜ 1	Bahnhof Stettbach (Ideenwettbewerb)(3.9.2b)
WA 6	Zentrumszone (3.4.2b)	WA 6	Bahnhof Wallisellen (Leitbild)(3.9.3a)
WA 2	Gewerbehallen Aubrugg (3.4.2c)	OPF 4	Bahnhof Opfikon und Glattbrugg (3.9.4a)
OPF	Wohngebiete (3.4.3a)	OPF 1	Bahnhof Katzenbach (3.9.4b)
OPF 4	Zentrumszone und Kernzonen (3.4.3b)	KL 2	Bahnhof Kloten/Zentrum (3.9.5a)
OPF 3	Ind.zone Glattbrugg-West (3.4.3c)	KL 1	Flughafenbereich (Flughafenplanung)(3.9.5b)
KL 3	Kloten-Ost: v.a. bei neuer S-Bahnstation (3.4.4b)	OPTIMIERUNG STRASSENNETZ/TEMPO 30 (3.10)	
VERDICHUNG (durch Sonderbauvorschr./Gestaltungspl.)(3.5)		DÜ	Prioritätsmassnahmen für ÖV (3.10.1a)
DÜ 5	Zentrum Bhf./Leepünt (3.5.1a)	DÜ	Durchgangsverkehrsplanung (3.10.1a)
DÜ 3	Neugut(ETH)/EMPA/EAWAG (ÖV-Integration)(3.5.1b)	DÜ 1	Sanierung Kreuzung Sonntal (3.10.1a)
WA 6	Zentrum/Bahnhof (3.5.2a)	DÜ 1	Sanierung Kreuzung Neugut-/Ringstrasse (3.10.1a)
WA 1	Wallisellen-West (3.5.2b)	DÜ	Tempo 30-Konzept (3.10.1a)
WA	Bestehende Wohngebiete (3.5.2c)	WA	Revision des Verkehrsplans (3.10.2a)
OPF 4	Zentrumszone Schaffhauserstrasse (3.5.3a)	WA 6	Zentrum/Bahnhof: Neue Verkehrsorganisation (3.10.2b)
OPF	Unüberbaute Gebiete in Einfamilienhauszone (3.5.3b)	WA 7	Ind.-zone-Süd/Glattzentrum (3.10.2c)
KL 2	Zentrumsbereich (3.5.4a)	WA	Verkehrsberuhigung / Tempo 30 (3.10.2d)
LEITBILDER (3.6)		OPF	Tempo 30 - Zonen (3.10.3)
DÜ	Leitbild 91 (3.6.1a)	KL 4	Autobahnzusammenschluss (3.10.4a)
DÜ 1-4	Hochbord/Glessen/Auen: Ideenwettbewerb (3.6.1b)	KL	Verkehrsberuhigung / Tempo 30 (3.10.4c)
DÜ 3	Neugut(ETH)/EMPA/EAWAG (3.6.1c)	KL	Leitbild zur Förderung der Verkehrssicherheit (3.10.4d)
DÜ 6	Flugplatzbereich (nördlich der Bahn) (3.6.1d)	AKTIVE LANDPOLITIK (3.11)	
DÜ 5	Zentrum Bhf./Leepünt (3.6.1e)	DÜ 4	Res.zone Auen (3.11.2a)
WA 6	Zentrum/Bahnhof (3.6.2a)	WA 1	Res.zone Wallisellen-West (3.11.3a)
WA 1	Wallisellen-West (3.6.2b)	WA	Eigene Landreserv. in Wohnbauland überführen (3.11.3b)
WA 7	Bereich Glattzentrum (3.6.2c)	OPF 1,4	In allen Zonen, v.a. Zentrum u. Oberhauserriet (3.11.4)
OPF 4	Zentrum Schaffhauserstrasse (3.6.3a)	KL 2	v.a. Lierenacker, Zentrums- und Wohnzone (3.11.5)
OPF 3	Ind.zone Glattbrugg-West (3.6.3b)	Legende:	
OPF 1	Oberhauserriet: Gesamtplanung (3.6.3c)	[Red Line]	Neue Tangentiallinie
OPF 5	Überdeckung N11(Glatt-Pfändwiesen/Müllack.)(3.6.3d)	[Blue Line]	Neue ÖV-Linie
OPF 2	Böschwiesen (3.6.3e)	[Blue Circle]	ÖV-Verbesserung
KL 3	Ind.zone Kloten Ost (3.6.4a)	[Blue Square]	Neue S-Bahnstation
KL 2	Bahnhof/Zentrum (3.6.4b)	[P/B+R]	Park/Bike and Ride
KL 1	Flughafen (landseitig)(3.6.4c)	[PP]	Parkplatzreduktion
		[Optim. Strassennetz]	Optim. Strassennetz
		[Star]	Verkehrsplanung

MASSNAHMENLISTE - ENTWICKLUNGSPLANUNG GLATTAL

Seite 1

Massnahmen					Vorgesehener Arbeitsbeginn				
Punkt im Bericht	Gemeinde				Massnahme	1991	1992	1993	1994+
	Dü	Wa	Opf	Kl					
3.1 Umzonen von Arbeitsplattzonen in Wohn- und gemischte Zonen									
Reduktion der Arbeitsplattzreserven									
3.1.1	X				Hochbord: Umzonen abgestützt auf Leitbild	X	X	X	X
	X				Giessen: Umzonen in Wohn- und Gewerbezone	X	X	X	X
3.1.2		X			Herti: Beschränkung für Dienstleistungen		X		
		X			Grindel: Beschränkung von Dienstleistungen		X		
3.1.3			X		Oberhauserriet: Gesamtplanung	X			
			X		Böschwiesen: Umzonen in Wohnzone	X	X		
			X		Hardacker: Umzonen in Wohnzone		X		
3.1.4				X	Kloten-Ost: Beschränkung von Dienstleistungen		X		
				X	Umzonen von WG- in reine Wohnzonen		X		
3.2 Einzonen von Wohngebieten									
3.2.1	X				Reservezone Auen				X
3.2.2		X			Reservezone Wallisellen-West				X
3.3 Öffentlicher Verkehr als Voraussetzung für die Baureife									
3.3.1	X	X	X	X	Trassesicherung Tangentiallinie	X	X		
3.3.2	X				Neugut(ETH)/EMPA/EAWAG		X	X	
3.3.3		X			Richti: Trassesicherung für Tramverlängerung	X			
		X			Wall.-West: Tangentiallinien-Trassesicherung		X		
		X			Herti: Tangentiallinien-Trassesicherung		X		
3.3.4			X		Oberhauserriet: Gesamtplanung	X			
			X		Glattbrugg-West: Tangentiallinien-Trassesicherung		X		
3.3.5				X	Industriezone Kloten Ost				X
3.4 Schutz von Wohnen und Gewerbe									
3.4.1	X				Zentrum Bahnhof/Leepünt		X	X	X
	X				Schörli: Gewerbeschutzmassnahmen		X	X	
3.4.2		X			Zentrumszone		X		
		X			Gewerbehallen Aubrugg		X		
3.4.3			X		Wohngebiete		X		
			X		Zentrumszone und Kernzonen		X		
			X		Industriezone Glattbrugg-West		X		
3.4.4				X	Kloten-Ost: v.a. bei neuer S-Bahnstation				X
3.5 Verdichtung mit Sonderbauvorschriften und/oder Gestaltungsplänen									
3.5.1	X				Zentrum Bahnhof/Leepünt		X	X	X
	X				Neugut(ETH)/EMPA/EAWAG (ÖV-Integration)		X	X	X
	X				Hochbord		X	X	
3.5.2		X			Zentrum/Bahnhof		X		
		X			Wallisellen-West				X
		X			Bestehende Wohngebiete		X		
3.5.3			X		Zentrumszone Schaffhauserstrasse	X			
			X		Unüberbaute Gebiete in Einfamilienhauszone		X		
3.5.4				X	Zentrumsbereich	X			

Massnahmen					Vorgesehener Arbeitsbeginn				
Punkt im Bericht	Gemeinde				Massnahme	1991	1992	1993	1994+
	Dü	Wa	Opf	Kl					
3.6 Leitbilder									
3.6.1	X				Leitbild 91	X			
	X				Hochbord/Giessen/Auen: Ideenwettbewerb	X	X		
	X				Neugut(ETH)/EMPA/EAWAG	X	X		
	X				Flugplatzbereich (nördlich der Bahn)	X	X		
	X				Zentrum Bahnhof/Leepünt	X	X	X	
3.6.2		X			Zentrum/Bahnhof	X	X		
		X			Wallisellen-West				X
		X			Bereich Glattzentrum		X	X	
3.6.3			X		Zentrum Schaffhauserstrasse	X			
			X		Ind.zone Glattbrugg-West	X			
			X		Oberhauserrriet: Gesamtplanung	X			
			X		Überdeckung N11(Glatt-Pfändwiesen/Müllack.)	X			
			X		Böschenwiesen	X			
3.6.4				X	Industriezone Kloten Ost		X		
				X	Bahnhof/Zentrum	X			
			(X)	X	Flughafen (landseitig)	X			
3.7 Erweiterung des ÖV-Angebots									
3.7.2	X				Hochbord/EMPA/ETH/EAWAG (Ideenwettbewerb)		X	X	X
	X				Trassefreihaltung für Tangentialverkehrsmittel		X	X	
3.7.3		X			Ortsbus Wallisellen		X	X	
		X			Trassefreihaltung für Tangentialverkehrsmittel		X		
		X			Tramverlängerung zum Bahnhof Wallisellen				X
3.7.4			X		Trassefreihaltung für Tangentialverkehrsmittel	X			
			X		Projektstudien zur Linienführung d. Tang.verk.	X			
			X		Gesamtlinienkonzept Bahn/Bus/Tram/Tang.verk.		X		
			X		Ortsbus Opfikon	X			
3.7.5				X	S-Bahnstation in der Industriezone Kloten-Ost		X		
			(X)	X	Station Balsberg: Attraktivitätssteigerung	X			
				X	Kloten-Nord: Verdichtung des Angebots	X			
				X	Trassefreihaltung für Tangentialverk.mittel	X			
3.8 Parkplatzreduktion bei guter öffentlicher Erschliessung									
3.8.1	X	X	X	X	Überprüfung der Parkplatzreglemente	X	X		
3.8.2	X				Hochbord/EMPA/ETH/EAWAG/Bahnhof	X	X	X	X
3.8.4			X		Generelle Reduktion der Parkfelder	X			
			X		Anwohnergnetten	X			
3.8.5				X	Regelung der Anwohnerbevorzugung		X		

Massnahmen					Vorgesehener Arbeitsbeginn				
Punkt im Bericht	Gemeinde				Massnahme	1991	1992	1993	1994+
	Dü	Wa	Opf	Kl					
3.9 Park/Bike and Ride									
3.9.1	X	X	X	X	Rücksicht auf ÖV-Verbindung bei allen Planungen	X			
	X	X	X	X	Geeignetes P+R-Bewirtschaftungssystem		X		
3.9.2	X				Bahnhof Dübendorf (Wettbewerb)		X	X	X
	X				Bahnhof Stettbach (Ideenwettbewerb)		X	X	X
3.9.3		X			Bahnhof Wallisellen (Leitbild)		X		
3.9.4			X		Bahnhof Opfikon und Glattbrugg	X			
			X		Bahnhof Katzenbach	X			
3.9.5				X	Bahnhof Kloten/Zentrum	X			
				X	Flughafenbereich (Flughafenplanung)		X		
3.10 Optimierung des Strassennetzes - Tempo 30 Verkehrsberuhigung									
3.10.1	X				Prioritätsmassnahmen für ÖV	X	X	X	
	X				Durchgangsverkehrsplanung		X	X	
	X				Sanierung Kreuzung Sonnental	X	X		
	X				Sanierung Kreuzung Neugut-/Ringstrasse		X	X	
	X				Tempo 30-Konzept	X	X	X	X
3.10.2		X			Revision des Verkehrsplans	X			
		X			Zentrum/Bahnhof: Neue Verkehrsorganisation	X			
		X			Industriezone-Süd/Glattzentrum	X			
		X			Verkehrsberuhigung / Tempo 30	X			
3.10.3			X		Tempo 30 - Zonen	X			
3.10.4				X	Autobahnzusammenschluss	X			
				X	Verkehrsberuhigung / Tempo 30	X			
				X	Leitbild zur Förderung der Verkehrssicherheit	X			
3.11 Aktive Landpolitik									
3.11.2		X			Reservezone Wallisellen-West				X
		X			Eigene Landreserven in Wohnbau land überführen		X		
3.11.3			X		In allen Zonen, v.a. Zentrum u. Oberhauserriet	X			
3.11.4				X	v.a. Lierenacker, Zentrums- und Wohnzone		X		