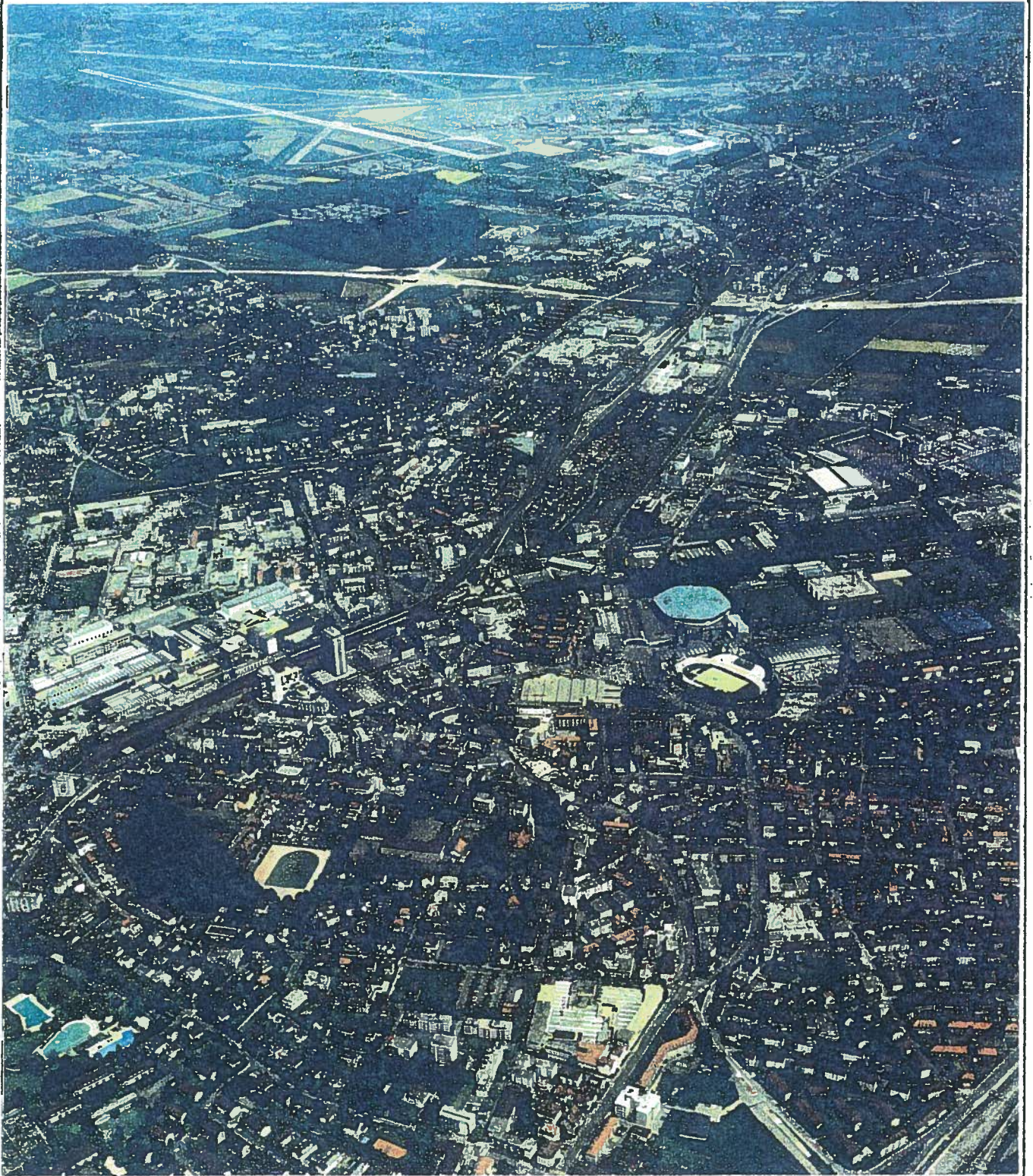
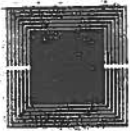


GLATTAL WOHNIN ?
Probleme und Lösungsvorschläge, März 1990



ZUR EINSTIMMUNG	1
VORWORT	2
1. GROSSRAUM ZÜRICH	
1.1 Entwicklungsdruck und Abwehrkräfte	3
1.2 Entwicklung unabhängig von Wirtschaftslage und Stadt	5
1.3 Das Dilemma der Umweltbelastung	5
1.4 Wohnen in und um Zürich	6
2. RAUM MITTLERES GLATTAL: IST-ZUSTAND	
2.1 Arbeitsregion	7
a) Ausgangslage	7
b) Statistik	7
2.2 Wohnregion	9
a) Ausgangslage	9
b) Statistik	10
c) Die Boden- und Wohnungspreise	11
2.3 Verkehrsregion	11
a) Ausgangslage	11
b) Statistik	12
2.4 Flughafen Zürich	13
a) Ausgangslage	13
b) Statistik	14
c) "Masterplan" Flughafen	15
2.5 Enge Handlungsspielräume	17
3. PROBLEME	
3.1 Gesunde Wirtschaft unter Druck ?	18
3.2 Umweltprobleme	18
a) Allgemeines	18
b) Luftbelastung	20
c) Strassen- und Eisenbahnlärm	21
d) Fluglärm	22
1) Lärmbelastung Luftverkehr Flughafen Zürich	22
2) Lärmbelastung Flugplatz Dübendorf	25

3.3	Verkehrsprobleme	25
3.4	Siedlungsprobleme	26
3.5	Mögliche Verstösse gegen Bundesrecht	26
3.6	Planungshierarchie	26
4. LÖSUNGSANSÄTZE		
4.1	Vorbemerkungen	28
4.2	Siedlung	29
	a) Allgemeines	29
	b) Massnahmenvorschläge	29
4.3	Verkehr	32
	a) Allgemeines	32
	b) Massnahmenvorschläge	33
4.4	Diverse Massnahmen	34
	a) Koordination, Prioritäten und Kontakte	34
5. ZUSAMMENFASSUNG		37



GLATTAL WOHNEN ?

Probleme und Lösungsansätze

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

Heinz Jauch, Dübendorf
Rosmarie Zapfl-Helbling, Dübendorf
Hans Benz, Kloten
Heinz Bangerter, Kloten
Bruno Begni, Opfikon
Bruno Tantanini, Opfikon
Paul Remund, Wallisellen
Peter Niederhauser, Wallisellen
Georg Elser, Zürcher Verkehrsverbund

Bericht:

Vorbereitende Arbeitsgruppe
Peter Niederhauser, Wallisellen
Bruno Tantanini, Opfikon
Rosmarie Zapfl-Helbling, Dübendorf
Martin Steiger, Zürich

Bearbeitung
Peter Niederhauser, Wallisellen
Martin Steiger, Zürich

März 1990

4245/13/00323/ZUG

Titelblatt:
Swissair Flugphoto vom 17.5.1983, Kloten, Opfikon, Zürich Nord
Rückseite:
Swissair Flugphoto vom 17.5.1983, Dübendorf, Wallisellen, Zürich Nord

ZUR EINSTIMMUNG

"Der Zug ist definitiv abgefahren, vom Millionenzürich in Richtung Zwei- und Dreimillionenzürich. S-Bahn 1990, Bahn 2000, HB Südwest sind Erzeugnisse und gleichzeitig Beschleuniger des Zentralisierungsschubs, den wir gegenwärtig erleben. Die Grossmetropole wächst heran. Nach Bevölkerung und Wirtschaftspotenz umfasst sie heute ein Drittel, demnächst die Hälfte der Schweiz: Los Angeles-Switzerland."

"Seit einem vollen Vierteljahrhundert predigen und zielformulieren die Raumplanung Schweiz wie die Raumplanung Zürich die dezentralisierte Konzentration oder die konzentrierte Dezentralisation - wie Sprechblasen hängen diese Wortungeheuer am Himmel, dieweil auf dem Boden die Macht des Faktischen bestimmt. In Wirklichkeit hat Grosszürich Aarau, Zug, Frauenfeld, Schaffhausen längst verdaut. Nun beginnt die Einverleibung der im Stundentakt an Zürich angeschlossenen Städte. St.Gallen, Luzern, Bern, Basel gehören auch dazu."

(Rudolf Schilling, Planungs- und Architekturpublizist, Basel/Zürich im Bahnhofblatt Nr. 4/89)

VORWORT

Im Mittleren Glattal ist eine starke Entwicklung der Arbeitsplätze festzustellen. Diese Zunahme hat eine Reihe von Gründen, welche unter anderem im Bericht der Arbeitsgruppe "Glattalentwicklung" der Bauvorstände der vier Gemeinden Kloten, Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen und Dübendorf festgehalten sind. Der Bericht schliesst mit der Empfehlung, Ideen für den Vollausbau der Region zu entwickeln und Strategien für das weitere Vorgehen auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene zu formulieren, damit eine geordnete Entwicklung und die Erhaltung der Attraktivität der Region für Wohnen und Arbeiten erhalten werden können. Am 17. März 1989 beschlossen die Präsidenten der erwähnten Gemeinden und der Direktor des Verkehrsverbundes Zürich, den Empfehlungen zu folgen und betrauten die Bauvorstände dieser Gemeinden mit der Bearbeitung der Aufgabe. Die Zusammenstellung von wesentlichen Beurteilungsunterlagen soll die gesamtheitliche Betrachtung der anstehenden und sich entwickelnden Probleme erlauben. Dabei konnte weitgehend auf schon vorhandene Unterlagen zurückgegriffen werden, welche in den Gemeinden, in der Regionalplanungsgruppe Glattal, von der Regionalplanung Zürich und Umgebung sowie von den verschiedenen Ämtern des Kantons erarbeitet wurden.

Zürich, März 1990

1. GROSSRAUM ZUERICH

1.1 Entwicklungsdruck und Abwehrkräfte

Die Region Zürich ist stark in das Bewusstsein der Standort-suchenden Unternehmen im In- und Ausland gerückt. Die Ansiedlung von international bekannten Unternehmen hat der Region ein zusätzliches Renommee verschafft, das sie noch attraktiver erscheinen lässt. Die Stadt Zürich selbst ist eine internationale Wirtschaftsmetropole: Hier sind die Banken, die international tätigen Firmen, die wichtigen Kultur- und Ausbildungsinstitute domiziliert, und hier oder zumindest in der Nähe versuchen sich die ausländischen Firmen zu einem grossen Teil anzusiedeln. Nicht nur in Zürich, auch anderswo in der Schweiz sind Wachstumserscheinungen festzustellen, wenngleich in unterschiedlichem Masse. Analoges ist auch in ausländischen Wirtschaftszentren zu vermerken. Dieses Wachstum ist sowohl ein quantitatives wie auch ein qualitatives Phänomen. Die grosse Wirtschaftskraft hat zur Folge, dass sich grosse und finanzstarke Unternehmen den Boden streitig machen. Einzelne Unternehmen und vor allem der Wohnungsbau können in diesem Wettbewerb nicht mehr mitmachen. Ertragsschwächere Betriebe - unter anderem auch das Gewerbe - werden verdrängt, die Produktion durch Dienstleistungen ersetzt. Neben dem Wettbewerb um die Siedlungsflächen stehen auch in zunehmendem Masse die mit der Entwicklung einhergehenden Folgeerscheinungen zur Diskussion, wie: Luftverschmutzung, Lärm, Landschaftsveränderung. Sie beeinflussen und belasten das politische Klima.

In der Diskussion über die Stadtentwicklung Zürichs haben sich zwei gegensätzliche Positionen herausgeschält:

Einerseits wird Zürich und sein Umland als Wirtschaftsmetropole betrachtet, die konkurrenzfähig zu erhalten ist und demzufolge nach Massgabe der wirtschaftlichen Erfordernisse ausgebaut werden muss. Dabei muss selbstverständlich auch zugestanden werden, dass die Bewohner gesund und schön wohnen müssen, hängt doch der wirtschaftliche Erfolg nicht zuletzt auch von einer guten Wohnsituation der Beschäftigten ab. Die Chance Zürichs kann aber nur wahrgenommen werden, wenn die Infrastruktur gut ausgebaut wird und insbesondere dem Individualverkehr der nötige Raum zugestanden wird, den er neben einem gut ausgebauten öffentlichem Verkehr nach wie vor braucht.

Andererseits wird Zürich als eine Stadt gesehen, die in erster Linie den unmittelbaren Bedürfnissen der Bewohner zu dienen hat. So wird ein grosses Gewicht auf die Erhaltung des Wohnens in der gewachsenen Gebäudesubstanz gelegt. Nur wirtschaftsorientiertes Bauen wird tendenziell abgelehnt. Die Stadt soll eher um- als neugebaut werden. Die Wirtschaft hat sich an die gewachsenen Strukturen anzupassen; dort, wo in grossem Stil neu gebaut werden soll, darf dies nur unter einer restriktiven politischen Kontrolle geschehen. Grössere Infrastrukturbauten, besonders wenn sie dem

Individualverkehr dienen, finden wenig Unterstützung. Bestehende Verkehrswege sollen zwecks Verbesserung der Wohnsituation redimensioniert werden.

Diese widersprüchlichen Grundauffassungen haben zu einer erheblichen Unsicherheit geführt, die in der Kontroverse um die neue Bau- und Zonenordnung manifest geworden ist. Die starke Nachfrage nach Dienstleistungsbauten kann zur Zeit nicht in der Stadt Zürich gedeckt werden, weil die grossen, zum Teil extensiv genutzten Industriezonen nur ausnahmsweise und über den beschwerlichen und risikoreichen Weg der Umzonung bzw. Gestaltungsplanung für diesen Zweck genutzt werden können.

Deshalb ist es naheliegend, dass sich diese Nachfrage in die Nachbargemeinden des ersten Vorortsgürtels verschoben hat, wo ein eigentlicher Büro-Bauboom ausgelöst wurde. Die Landpreise reagieren entsprechend: Die Zürcher Preise bestimmen die Bodenpreise im weiten Umkreis mit. Das übermächtige Anlagebedürfnis führt zudem zu Preisen, die unbezahlbar scheinen, aber dennoch bezahlt werden.

Man muss davon ausgehen, dass die Standortvorteile des Raumes Zürich eine durch die Zürcher Politik nicht beeinflussbare Magnetkraft ausüben, die zu weiterem Wachstum führt. Wenn in der Stadt- und vermehrt nun auch im ersten Vorortsgürtel- durch Baubehinderungen die von der Wirtschaft verlangten und benötigten Bauten verhindert werden, verschiebt sich die Bautätigkeit weiter aufs Land und zwar an Standorte, die gut mit dem Auto erschlossen sind. Dies steht aber in krassem Widerspruch mit der Notwendigkeit, die Pendeldistanzen insgesamt nicht unnötig anwachsen zu lassen und einen möglichst hohen Anteil des Verkehrsaufkommens mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen.

Es geht also darum, das unvermeidbare 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.

1.2 Entwicklung unabhängig von Wirtschaftslage und Stadt

Es stellt sich die Frage, ob Zürich auch in Zukunft wachsen wird, falls sich die wirtschaftliche Situation markant verschlechtern sollte. Dies wäre denkbar als Folge des gemeinsamen Marktes der Europäischen Gemeinschaft ab 1992, durch Verlust der Konkurrenzfähigkeit infolge zu hoher Löhne beziehungsweise der Innovationsfähigkeit oder als Folge einer nicht beeinflussbaren allgemeinen Weltwirtschaftskrise. Eine Hypothese zur Siedlungsentwicklung soll trotzdem gewagt werden, obwohl sich der Gang der Wirtschaft kaum zuverlässig voraussagen lässt:

Tritt ein wirtschaftlicher Rückgang ein, so steigt die relative Anziehungskraft des Raumes Zürich, weil hier vergleichsweise das beste Arbeitsplatzangebot besteht, und weil hier die geeignetsten Arbeitskräfte zu finden sein werden. Landflucht ist ein Phänomen wirtschaftlicher Depression. Auch ein wirtschaftlicher Abschwung wird der Region Zürich Wachstum bringen, wenngleich in verlangsamer Geschwindigkeit.

Setzt sich der wirtschaftliche Aufschwung fort, wird dem Raum Zürich besondere internationale Bedeutung zukommen, was weitere Wachstumsimpulse auslösen wird.

In beiden Fällen kann ein Trend zum Wachstum von Zürich und damit auch des Glattals nicht ausgeschlossen werden.

Allerdings wäre eine weitergehende Auslagerung der wirtschaftlichen Aktivitäten und Kräfte zum Nachteil der Stadt zu bedauern, da dies letztlich zu einer unerwünschten Verarmung des Zentrums führen könnte, wie dies aus ausländischen Beispielen bekannt ist.

1.3. Das Dilemma der Umweltbelastung

Die Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Luftreinhaltekonzept des Kantons Zürich zeigen, dass mit den vorgeschlagenen Massnahmen innerhalb der gesetzlich verlangten Frist die geforderten Grenzwerte nicht erzielt werden können. Betroffen davon ist im wesentlichen die gesamte engere Agglomeration Zürichs. Da jede Neubautätigkeit zusätzliche Umweltbelastungen auslöst, wäre theoretisch jedes Wachstum im Innern der Agglomeration zu unterbinden. Die Folge wäre allerdings, dass die Bautätigkeit an Standorte verlagert würde, wo die Luft noch sauber ist. Das mit grossen Investitionen erbaute öffentliche Verkehrsnetz erschliesst nun aber gerade diese Gebiete ungenügend, sodass bei einer solchen peripheren Bautätigkeit nicht nur mit insgesamt längeren Pendeldistanzen zu rechnen wäre, sondern auch der proportionale Anteil des Individualverkehrs steigen müsste.

Die durch Baubeschränkung zu erzielende Einhaltung der Grenzwerte in den zentralen Regionsteilen würde wegen solcher grossräumiger Zersiedelung zwingend zu einer gesamthaften Mehrbelastung der Luft führen. Damit würden ebenfalls wichtige Ziele des Umweltschutzes und der Raumplanung verletzt.

Der vorliegende Bericht geht in Abwägung dieses Widerspruches deshalb davon aus, dass eine bauliche Blockierung der zentralen Regionsteile weder sinnvoll noch praktisch realisierbar ist, dass aber in Anbetracht der kritischen Umweltsituation nur Entwicklungen zugelassen werden sollten, die in besonderem Masse auf eine geringe Umweltbelastung ausgerichtet sind. Das bedeutet, dass ein grosses Gewicht auf eine ökologisch fortschrittliche Bauweise sowie auf eine überwiegend auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtete Erschliessung gelegt werden muss.

1.4. Wohnen in und um Zürich

In der Stadt Zürich sind Wohnungen, ob teuer oder billig, Mangelware. Dies ist der Grund für die geographische Ausdehnung der Wohnagglomeration. Auch wenn es möglich wäre, in der Stadt in grösserem Stil zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, würde das Wohn-Zürich immer weit ins Umland hinausreichen; dies hat gewiss auch seine guten Seiten, wohnen doch viele Leute gerne "auf dem Land" und arbeiten in der Stadt. Die negativen Seiten sind aber auch nicht zu übersehen: es wird sehr viel gereist, was Zeit verschlingt und die Umwelt belastet. Infolge des ungenügenden Angebotes in stadtnahen Lagen zieht der Zürcher Wohnungsmarkt mit seinen hohen Preisen immer weitere Gebiete in seinen Sog.

Die Wohnzonen-Reserven der innern Agglomeration werden zusehend knapper und der Schaffung von neuen Wohnzonen erwächst erbitterter Widerstand. Und doch sollte angestrebt werden, dass sich das Wohn-Zürich nicht allzu weit über die Grenzen des Arbeit-Zürich hinausentwickelt.

2. RAUM MITTLERES GLATTAL: IST-ZUSTAND

2.1 Arbeitsregion

a) Ausgangslage

Die Industriegebiete der Stadtgemeinden im Mittleren Glattal (Oerlikon, Kloten, Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen und Dübendorf) gehören zu den bedeutendsten regionalen Entwicklungsgebieten für Arbeitsplätze in der Region Zürich. Die starke Nachfrage nach Baugrundstücken und Büroflächen gründet auf der hervorragenden Verkehrslage dieser Gebiete sowie auf der Möglichkeit, noch zukunftsgerichtete Grossbauten für Dienstleistungen zu erstellen. Die Nähe des Flughafens Zürich, das leistungsfähige Eisenbahnsystem mit einem Intercity-Bahnhof mit P+R-Parkmöglichkeiten am Flughafen, die zahlreichen S-Bahnstationen ab 1990 (Oerlikon, Seebach, Opfikon, Glattbrugg, Werft, Kloten, Wallisellen, Dübendorf sowie neu Stettbach und später Katzenbach), die regionalen Hauptverkehrsachsen des Privatverkehrs und die Nationalstrassen haben das Mittlere Glattal in den Brennpunkt des Interesses kapitalkräftiger Unternehmen und grosser Pensionskassen gerückt. Es wird noch verstärkt durch das hervorragende Bildungsangebot, durch die vorhandenen zahlreichen kulturellen Institutionen sowie durch die restriktive Entwicklungspolitik der nahen Stadt Zürich. Der Raum des Mittleren Glattals bietet sich als Ausweichregion geradezu an, liegt sie doch sehr nahe an der City und ist sowohl national wie auch international optimal erschlossen.

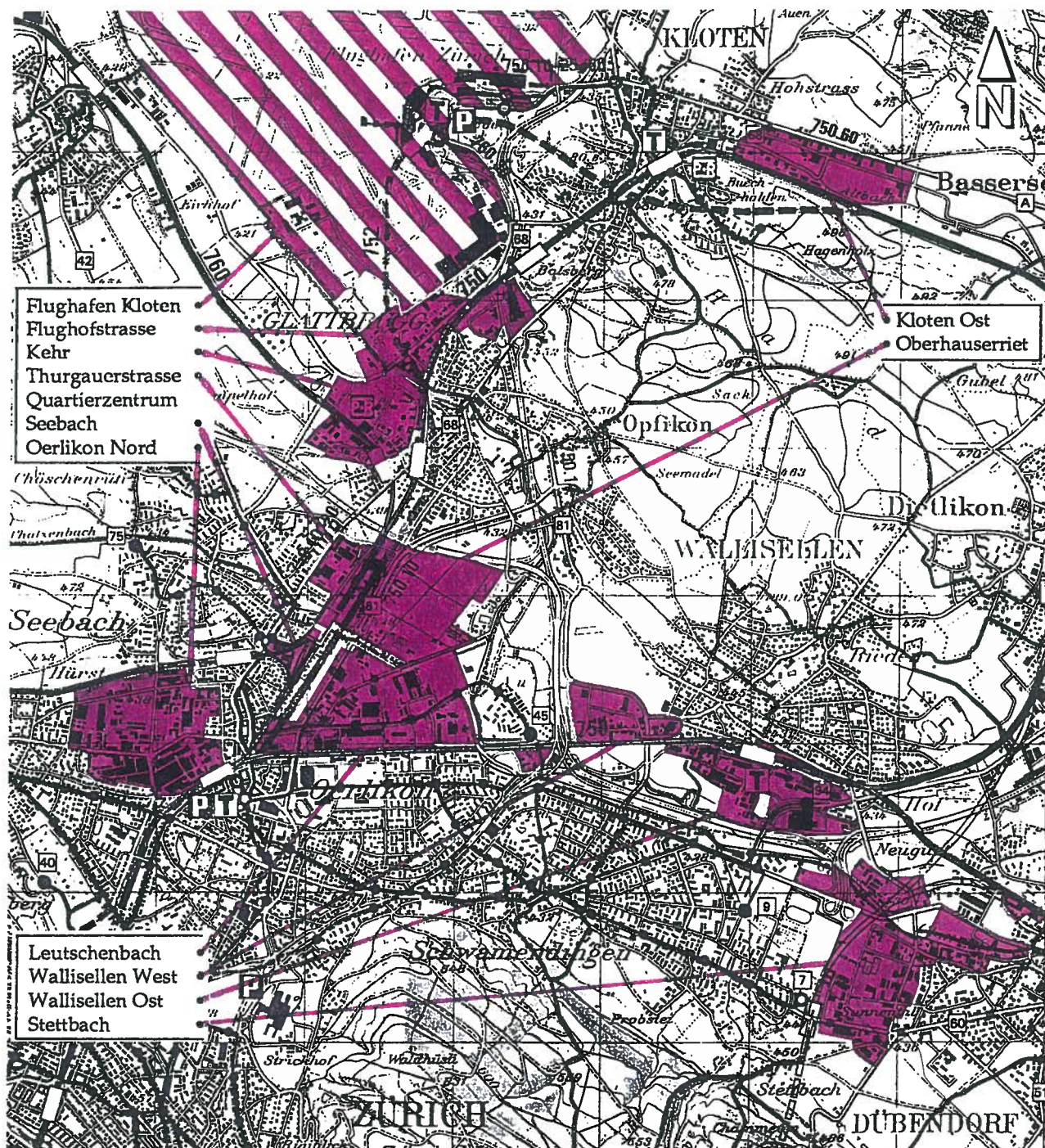
b) Statistik

Arbeitsplätze:

Gemeinde	1975	1985	Veränderungen	
			Absolut	%
Kloten	15 933	21 039	5 106	32.0
Opfikon	5 060	6 536	1 476	29.2
Wallisellen	6 180	7 715	1 535	24.8
Dübendorf	7 077	8 757	1 680	23.7
	34 250	44 047	9 797	28.6
Stadt Zürich	268 948	273 676	4 728	1.8
Kanton Zürich	521 948	562 043	40 095	7.7

Quelle: Eidg. Betriebszählungen 1975 und 1985

Aus den vorgehenden Zahlen ist das überdurchschnittliche Wachstum der Arbeitsplätze im Mittleren Glattal deutlich ersichtlich.



Rechtskräftige, weitgehend erschlossene Industriezonen im mittlerem Glattal
 Massstab ca. 1 : 42'000

Arbeitsplätze 85 nach Sektoren/in % der Einwohner:

Gemeinde	Arbeits- plätze	In % der Einwohner	Sektoren/Prozentanteil		
			1	2	3
Kloten	21 039	139.3	0.5	6.5	93.0
Opfikon	6 536	57.3	1.2	41.5	57.3
Wallisellen	7 715	72.4	0.8	46.1	53.1
Dübendorf	8 757	43.4	1.6	32.8	65.6
	44 047	76.8	0.9	23.9	75.2
Stadt Zürich	273 676	80.0	0.5	25.0	74.3
Kanton Zürich	562 043	50.0	2.9	34.5	62.6

Sektor 1 Landwirtschaft
 Sektor 2 Industrie/Gewerbe
 Sektor 3 Dienstleistungen

Quelle: Eidg. Betriebszählung 1985

Der gesamtschweizerische Durchschnitt der Erwerbstätigen in Prozent der Einwohner ist ca. 48 %. Mit Ausnahme von Dübendorf zeigt sich ein deutlicher Überhang der Arbeitsbevölkerung. Dies gilt auch für die Gesamtheit der vier Stadtgemeinden. Der entsprechende Durchschnitt liegt vor allem wegen Kloten (Flughafen) in gleicher Grössenordnung wie die Stadt Zürich. Dies gilt auch bezüglich dem Überhang an Arbeitsplätzen in Dienstleistungsbetrieben.

2.2 Wohnregion

a) Ausgangslage

Im Mittleren Glattal ist die Ansiedlung von weiteren Einwohnern schwierig, da das verfügbare Land für Wohnbauten weitgehend erschöpft ist. Neueinzonungen oder spürbare Verdichtungen von bestehenden Wohnzonen sind zur Zeit kaum möglich. Der vorhandene Wohnraum wird zudem weiter reduziert durch die immer noch steigenden Ansprüche an die spezifische Wohnfläche sowie durch die Entfremdung von Wohnraum durch kleinere und mittlere Dienstleister. Die Wohnbevölkerung wird mehr und mehr an die Peripherie des Wirtschaftsraumes Zürich verdrängt. Zudem sind die wirtschaftlich schwächeren Einwohner nicht mehr in der Lage, die Mieten der wenigen sich auf dem offenen Markt befindlichen Wohnungen zu bezahlen. Dementsprechend ist der Bevölkerungszuwachs im Glattal bescheiden.

Als Resultat dieser Entwicklung ergibt sich ein Überhang an Arbeitsplätzen, die teilweise aus dem Raum der Ostschweiz, der Zentralschweiz, dem Kanton Aargau, etc. besetzt werden müssen. Die sicht- und spürbare

Verstädterung geht einher mit einer zunehmenden Überalterung der "Zurückgebliebenen" und dem Widerstand gegen eine weitere Bautätigkeit. Die Auswirkungen sind eine allgemein notwendige, grössere Bereitschaft zur Mobilität und geringere Gewichtung der Ortsverbundenheit.

b) Statistik

Wohnbevölkerung:

Gemeinde	1950*	1960*	1970*	1980*	1985*	1988
Kloten	3 430	8 440	16 390	15 850	15 100	15 238
Opfikon	2 610	7 750	11 120	11 440	11 410	11 420
Wallisellen	5 200	8 600	10 420	10 890	10 660	11 134
Dübendorf	6 750	11 780	19 640	20 680	20 190	20 246
	17 990	36 570	57 570	58 860	57 360	58 038
Stadt ZH	390 020	440 170	422 640	369 520	350 900	347 816
Kanton ZH	777 000	952 300	1 107 800	1 122 800	1 122 800	1 133 362

Quelle: Statistisches Handbuch des Kantons Zürich

*Zahlen gerundet

Nach einem starken Wachstum zwischen 1950 und 1970 bleibt die Bevölkerungszahl in den betrachteten Gemeinden konstant, obwohl seit 1970 noch ein beachtlicher Zuwachs an Wohnraum zu verzeichnen ist.

Einwohnerdichte:

Gemeinde	Fläche ha	Wald ha	EW 1988	EW/km ² 1988
Kloten	1 942	487	15 238	785
Opfikon	558	87	11 420	2 047
Wallisellen	649	115	11 134	1 716
Dübendorf	1 362	238	20 246	1 486
Stadt Zürich	9 179	2 184	347 816	3 789

Quelle: Statistisches Handbuch des Kantons Zürich.

Die Siedlungsdichte hat noch kein städtisches Ausmass erreicht, was darauf schliessen lässt, dass noch Erholungsflächen im Nahbereich der Gemeinden zur Verfügung stehen.

c) Die Boden- und Wohnungspreise

In der Schweiz werden allgemein überhöhte Preise für Land bezahlt. Dies ist mannigfachen Gründen zuzuschreiben, die im Rahmen dieser Arbeit nicht näher erläutert werden können. Zusammen mit einem ebenfalls hohen Standard der Wohnungsbauten führt dies zu Mietzinsen, die von einem Teil der Bevölkerung nur noch schwer oder nicht mehr erbracht werden können. Dies gilt vor allem für jüngere Familien und mittlere bis untere Einkommen. Es besteht ein grosses Gefälle zwischen Wohnungen in bestehenden, älteren Liegenschaften und Neubauwohnungen. Während die letzteren in der Zeitung angeboten werden und damit das Preisbewusstsein der Bevölkerung beeinflussen, sind günstige "Altbauwohnungen" nur unter der Hand erhältlich. Statistiken zeigen daher gemessen an den Einkommen im Durchschnitt angemessene Mietzinse. Dies ist allerdings ein geringer Trost für die Neueinsteiger und Zuzüger. Für eine geordnete Entwicklung wäre es angezeigt, das Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Wohnraum im Gleichgewicht zu halten. Dies gelingt jedoch in der Stadt Zürich und in der Region je länger je weniger.

2.3 Verkehrsregion

a) Ausgangslage

Sowohl die Verdrängung der Wohnbevölkerung wie auch die Rekrutierung der Mitarbeiter aus einem grossen Einzugsgebiet werden ermöglicht dank den vorzüglichen Verkehrsverbindungen, die im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit der Einführung des S-Bahnbetriebes und des kantonalen Verkehrsverbundes ab 1990 noch weiter verbessert werden. Das Ziel des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs wäre die Entlastung der Strassen. Die Redimensionierung, das heisst die Reduktion der Leistungsfähigkeit der Strassen soll dazu beitragen, die Verkehrsflut einzudämmen und den Forderungen des Umweltschutzes besser gerecht zu werden. Die Kapazitäten mindestens des Strassennetzes sind aber schon heute zu den Zeiten der Verkehrsspitzen völlig ausgeschöpft. Die täglichen notorischen Staus sind allgemein bekannt. Es stellt sich damit die Frage, wie das zukünftige erhöhte Transportbedürfnis in der Region bewältigt werden kann. Ein Ausbau der Strassen dürfte politisch nicht durchsetzbar sein. Der Komfort der öffentlichen Verkehrsmittel muss den täglichen Arbeitspendlern genügen.

Neben den regelmässigen Arbeitspendlern tragen aber auch die Erholungssuchenden und Einkaufenden ganz massgeblich zum täglichen Transportvolumen bei. Kürzere Arbeitszeiten und zentralisierte Einkaufsstrukturen sind dafür Mitverursacher. Diese Aktivitäten sind nach wie vor mit dem individuellen Verkehrsmittel zu attraktiv, als hier eine spürbare Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu erwarten wäre.

Was heisst dies: Mit zunehmender Überbauung des Mittleren Glattals werden die neuralgischen Knoten im Stassennetz noch stärker belastet; neue hoffnungslos überlastete Knoten werden dazu kommen. Ohne besondere Massnahmen wird auch das ab 1990 bedeutend ausgebaute Busnetz das angestrebte "spürbare" Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr nicht bewirken können.

b) Statistik

Pendler 1985:

KS 37: 68%

Gemeinde	öV-Weg	öV-Zu	iV-Weg	iV-Zu
Kloten	1 511	2 242	2 334	12 447
Opfikon	1 892	473	3 200	3 514
Wallisellen	1 388	1 456	2 253	3 871
Dübendorf	2 521	768	4 735	4 135
	7 312	4 939	12 522	23 967
	12 251		36 489	

17%

Quelle: Auswertung Zählung 1980 für den Zürcher Verkehrsverbund (Rapp AG 1987)

Der starke Ueberhang des motorisierten Individualverkehrs lässt sich aus den vorgehenden Zahlen deutlich ablesen.

Motorfahrzeugbestand 1985:

Gemeinde	alle MFZ	PW + Kleinbusse	EW/ PW+KB	EW 85
Kloten	8 283	7 177	2.10	15 100
Opfikon	6 801	5 848	1.95	11 410
Wallisellen	5 576	4 850	2.20	10 660
Dübendorf	10 571	9 175	2.20	20 190
Stadt Zürich	151 036	127 956	2.74	350 900
Kanton	543 701	456 814	2.46	1 122 800

Quelle: Statistisches Handbuch des Kantons Zürich

Auch der Motorisierungsgrad ist überdurchschnittlich hoch. Die mittleren Reisezeiten zum Arbeitsplatz sind in der Region im Vergleich zu ausländischen Beispielen noch bescheiden, obwohl es natürlich vermessen ist, die Region Zürich mit Paris, London oder gar New York zu vergleichen.

2.4 Flughafen Zürich

a) Ausgangslage

Die Bedeutung des Flughafens Zürich als "Tor zur Welt" ist unbestritten. Die Attraktivität dieses Umschlagplatzes für Menschen und Güter aber auch als Anbieter von vielen interessanten Arbeitsplätzen steigt von Jahr zu Jahr. Neben den eigentlichen Aufgaben als wichtiges Zentrum für den Luftverkehr übernimmt der Flughafen Zürich aber auch noch eine Reihe von weiteren Funktionen. So ist er Knotenpunkt für den nationalen Bahn-Intercityverkehr, Einkaufszentrum von beachtlicher Grösse mit erweiterten Öffnungszeiten sowie Ausflugsziel von nationalem Ausmass.

Für den anvisierten "Vollausbau" gemäss Masterplan lässt sich kaum eine Zeitmarke definieren, da er je nach wirtschaftlicher und/oder politischer Entwicklung früher oder später eintreten könnte. Erste Angaben über die dannzumal möglichen Gesamtvolumina sind in der Interpellationsantwort der Regierung (KR. Nr. 71/73 1989) vom 31. Mai 1989 enthalten. Sie haben allerdings eher theoretischen Charakter, da sie weit über dem Pegel liegen, der für die Region als erträglich bezeichnet werden könnte.

Der Flughafen und die Swissair versuchen mit grossen Anstrengungen, das Immissionsproblem in Grenzen zu halten, da letztlich nur ein Flughafen eine Zukunft hat, der zum Schutze der Regionsbevölkerung an die Grenze des wirtschaftlich Möglichen geht. Dabei wurden Erfolge erzielt:

- Die Gesamtlärmbelastung wurde im Laufe der achtziger Jahre reduziert
- Die Swissair verfügt heute über eine lärmarme Flotte
- Infolge der Lenkungsabgaben wird heute über 70% des Verkehrs durch lärmarme Flugzeuge bestritten (1981 : 20%).
- Zürich verfügt über den weltweit einzigen Flughafen mit konsequentem Nachtflugverbot
- Wegen den durchschnittlich grösseren Flugzeugen wurde die Bewegungszunahme stark gedämpft

Für die Zukunft ist davon auszugehen, dass die Swissair konkurrenzfähig bleiben muss, was mit Blick auf die Liberalisierung des Luftverkehrs ab 1993 eine schwierige Aufgabe bildet. Trotzdem sind weitere Massnahmen unerlässlich, um die negativen Begleiterscheinungen des Luftverkehrs auf ein volkswirtschaftlich verantwortbares Minimum zu reduzieren.

Sicher sind einerseits in Hinblick auf die Limitierung der Lärmbelastung Prioritäten zugunsten des Linienverkehrs zu setzen. Andererseits sind aber auch die Bemühungen um ein Gesamtkonzept zu Luft, auf Schiene und Strasse und für die zahlreichen Bauvorhaben zu intensivieren. Es ist auf längere Frist wohl kaum haltbar, dass im Flughafenbereich neue Arbeitsplätze geschaffen werden, deren Erschliessung sich in erster Linie auf das Auto ausrichtet und dass die flughafeninternen Verkehrsverbindungen ebenfalls auf das Auto angewiesen sind. Hier muss sich die Flughafenentwicklung vermehrt auf die Probleme der Flughafenregion ausrichten.

Aufgrund der laufend zunehmenden Immissionen haben die Diskussionen über die Zukunft des Flughafens schon eingesetzt. Die Standpunkte stehen sich teilweise diametral gegenüber; so werden gleichzeitig der ungehinderte Ausbau, das Einfrieren auf dem heutigen Stand und die weitgehende Verlegung des Flugbetriebes verlangt. Die nächsten Jahre werden in der Flughafenregion von diesen Diskussionen geprägt sein.

b) Statistik

Flugbewegungen: (Starts und Landungen)

Jahr	gewerbsmässig	nicht gewerbsmässig	total
1970	99'214	31'258	130'472
1975	110'258	27'753	138'011
1980	125'847	35'282	161'129
1985	136'204	36'706	172'910
1988	160'094	39'149	199'243
1989	176'216	37'248	210'464
Jährlich mögliche Bewegungen (1)			250'000

(1) Interpellationsantwort KR. Nr. 71/73 1989 vom 31. Mai 1989

Quelle: Statistik der Flughafendirektion Zürich

Passagiere/Frachtaufkommen:

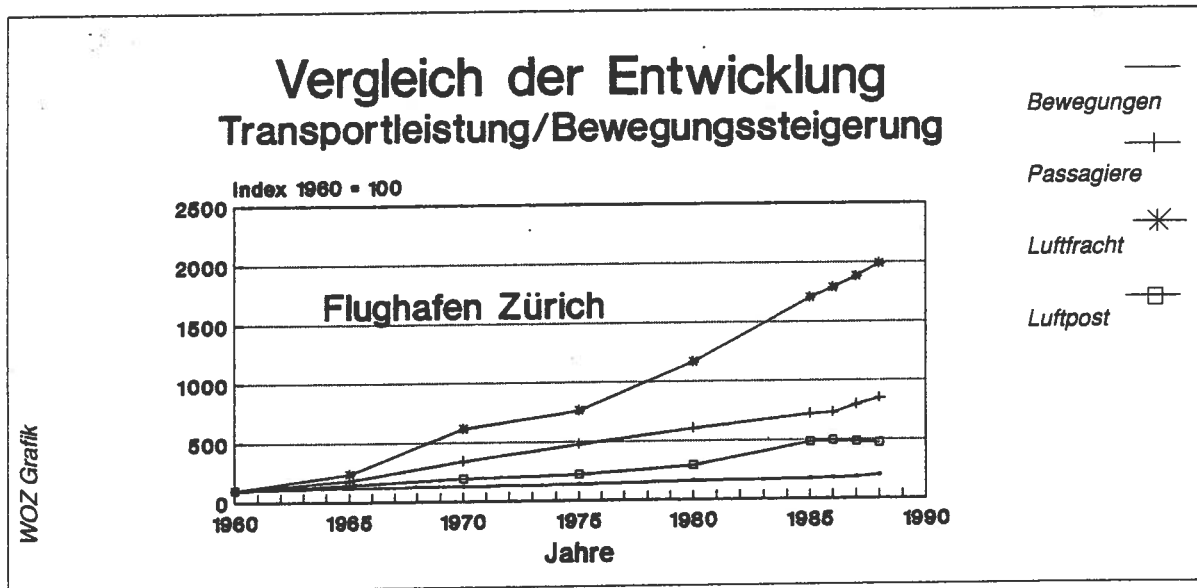
Jahr	Passagiere Ank./Abfl.	Passagiere Transit	Passagiere Total	Fracht Tonnen(1)
1970	4'170'661	359'363	4'530'024	96'203
1975	5'979'048	375'517	6'354'565	119'787
1980	7'687'187	304'857	7'992'044	183'707
1985	9'168'619	377'522	9'546'141	267'876
1988	10'869'727	435'488	11'305'215	312'780
1989	11'734'501	497'170	12'231'671	335'036

Jährlich max. mögliche Passagiere (2) 23'000'000
 Jährlich max. mögliches Frachtaufkommen (2) 750'000

(1) Seit 1973 inkl. Camionfracht

(2) Interpellationsantwort KR. Nr. 71/73 1989 vom 31. Mai 1989

Quelle: Statistik der Flughafendirektion Zürich



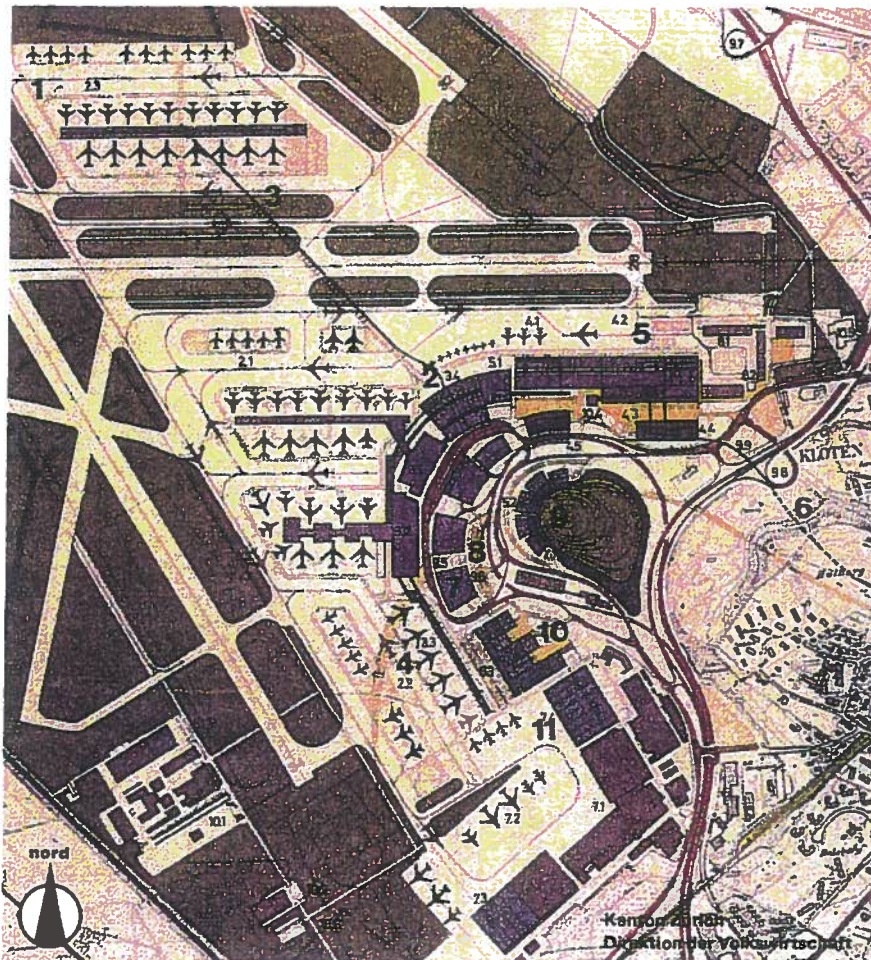
Dass die Kurve der Bewegungen gegenüber der massiven Zunahme der Transportleistungen nur so schwach steigt, ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, dass grösseres Fluggerät mit entsprechend hoher Frachtzuladung und vielen Passagierplätzen angeschafft wurde.

c) "Masterplan" Flughafen

Für den weiteren, schrittweisen Ausbau des Flughafens Zürich wurde der sogenannte Masterplan mit Datum vom Mai 1989 ausgearbeitet. Er gibt vor allem Auskunft über das Ausmass und die Anordnung der in Zukunft vorgesehenen Bauten, welche bis zur Auslastung des Pistensystems nötig wären. Eine Kapazitätserweiterung in allen relevanten Betriebsbereichen ist vorgesehen. Insbesondere ergibt sich eine massgebliche Erhöhung der Büroflächen, der Anlagen für die Frachtabfertigung sowie der angebotenen

Parkfelder des Individualverkehrs. Demgegenüber sind die Anlagen des landseitigem Verkehrs, die Zu- und Wegfahrten nur wenig verändert. Eine Erhöhung der Kapazitäten ist in diesem Bereich nicht vorgesehen, was vor allem bezüglich des privaten Motorfahrzeugverkehrs Probleme auslösen könnte. Es dürfte kaum gelingen, den gesamten Verkehrszuwachs allein mit dem öffentlichen Verkehr aufzufangen. Eine ungenügende Erschließung des Flughafens Zürich wäre jedoch mit einem Attraktivitätsverlust und mit hohen volkswirtschaftlichen Kosten verbunden.

Nur bis in die Jahre 1993/94 ist damit zu rechnen, dass sich die heute im Flughafenkopf vorhandene Bürofläche etwa verdoppeln wird. Auf dieser zusätzlichen Fläche können Arbeitsplätze untergebracht werden, ohne dass das Angebot an Parkfeldern für Mitarbeiter wesentlich erhöht wird. Jedoch werden die neuen Büroflächen eher auf der Seite Kloten entstehen, das heisst in immer grösserer Distanz zum Bus-Terminal (zwei neue Linien ab 1990) und zur Bahnstation.



- 1 Dock Midfield
- 2 Zentraler Terminal
- 3 Mini-U-Bahn 'Peoplemover'
- 4 Dock Süd
- 5 Fracht Ost
- 6 Bahnanschluss Fracht
- 7 Parkhäuser
- 8 Busbahnhof und Monorailstation
- 9 Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum
- 10 Borddienst (Catering)
- 11 Werften

Masterplan Flughafen Zürich

2.5 Enge Handlungsspielräume

Im Bewusstsein der schwierigen Beeinflussbarkeit der vorgehend beschriebenen Entwicklungen ist eine relativ geringe Teilnahme der Bevölkerung am politischen und gesellschaftlichen Geschehen im Glattal festzustellen. Der Einzelne fühlt sich schwach. In zunehmendem Masse wird daher das Aktionsfeld irgendwelchen Gruppierungen überlassen, welche sich für ein bestimmtes Thema stark machen. Die Koordination der gestaltungswilligen Integrationskräfte wird je länger je schwieriger, während Partikulärinteressen professionell und auch mit Einsatz von ansehnlichen finanziellen Mitteln vertreten werden. Gleichzeitig ist eine zunehmende Besorgnis hinsichtlich der Umweltqualität festzustellen. Die Reduktion der Luft- und Lärmbelastung sind im Glattal ernste Anliegen.

3. PROBLEME

3.1 Gesunde Wirtschaft unter Druck?

Der ausgezeichnete Gang der Wirtschaft in der Stadt Zürich ist ein Zeichen einer aktiven und zukunftsgläubigen Gesellschaft. Die Wertschöpfung - das Mass der wirtschaftlichen Potenz des Gebietes - beträgt rund 25.4 Milliarden pro Jahr, was rund 11.5 Prozent der gesamtschweizerischen Bruttowertschöpfung ausmacht. Dieses Ergebnis wird erreicht, obwohl der entsprechende Bevölkerungsanteil in der Stadt nur etwa 5,5 Prozent und der Anteil der Beschäftigten nur etwa 9,4 Prozent der schweizerischen Gesamtzahlen ausmachen. Analoge Zahlen für die Region sind nicht verfügbar; sie dürften aber eine ähnliche Struktur zeigen. Diese gesunde wirtschaftliche Basis gestattet, entsprechende Mittel für die Sozial-, Gesundheits-, Umwelt-, Bildungs- und Kulturpolitik einzusetzen, die nur schwer übertroffen werden können. Würde diese gesunde Wirtschaft ernstlich in Frage gestellt, so müssten Einbussen in den vorerwähnten Bereichen in Kauf genommen werden. Dies dürfte nicht nur zu materiellen Einschränkungen, sondern auch zu ernstlichen sozialen Spannungen führen. Es gilt daher, dieser Wirtschaft in hohem Masse Sorge zu tragen, im Bewusstsein, dass sie rasch reagierende und subtile Strukturen aufweist, wie dies die laufend publizierte Abwanderungen von Produktionsstätten ins billigere Ausland deutlich zeigt. Auch die häufig und stark kritisierten Banken könnten in einer veränderten politischen und wirtschaftlichen Situation ihre Attraktivität verlieren. Dies wird am raschen Wechsel der Geldströme im Zusammenhang mit Währungs- oder Zinsgefällen etc. erkennbar.

Die Gesunderhaltung von Wirtschaft und Gewerbe ist eine unabdingbare Voraussetzung für das Gedeihen des Wohlfahrtsstaates. Nur eine gesunde Wirtschaft ist im Stande, die zunehmend kostspieligen Aufgaben der Schonung der Umwelt und der Sicherung der sozialen Gerechtigkeit zu finanzieren.

3.2 Umweltprobleme

a) Allgemeines

Das Fassungsvermögen an Einwohnern und Arbeitsplätzen in den betrachteten Gemeinden im Vergleich mit den heutigen Werten gibt eine gute Beurteilungsgrundlage über das Ausmass der noch zu erwartenden, möglichen Entwicklung. Aufgrund der kommunalen Planungen sind die nachstehenden theoretischen Werte überschlagsmässig erhoben worden:

Fassungsvermögen aufgrund der Nutzungsplanungen:

Gemeinde	Einwohner	Arbeitsplätze
• Kloten	20 000	29 000
• Opfikon	18 000	25 000
• Wallisellen	16 000	11 000
• Dübendorf	26 000	22 000
• Total "Vollausbau"	80 000	87 000
• Total 1985	57 360	44 047

Quelle: Überschlagsmässige Berechnung der Verfasser

Obwohl heute (1985) nur ein Teil der theoretisch möglichen Wohn- und Arbeitsplätze (ohne Zürich) realisiert ist, zeigen sich schon deutlich erste Entwicklungsstörungen. Dabei fällt vor allem der noch mögliche Zuwachs an Arbeitsplätzen auf.

Die Umweltbelastung (Luft, Lärm) in diesem Raum liegt heute schon deutlich über den zulässigen Grenzwerten. Im Arbeitsplatzgebiet von Wallisellen ist kürzlich einem Grossprojekt mit intensiver Verkehrserzeugung aus diesen Gründen die Baubewilligung verweigert worden. Es wird kaum möglich sein, die verlangten Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung innert der angezeigten Frist zu erreichen, wenn die weitere Erschliessung und zonengemässe Überbauung der restlichen Industriegebiete zügig vorangetrieben werden. Aber auch die zusätzlichen Lärm-, Grundwasser- und Bodenbelastungen schaffen zunehmend Probleme. Obwohl einzelne Bauvorhaben von einem Bericht über die Umweltverträglichkeit begleitet sein müssen, schaffen sie zusammen mit jenen vielen kleineren Projekten, die keiner Prüfung bedürfen, in der Summe doch eine erhebliche Steigerung der Umweltbelastung.

Auch im Bereich der Entsorgung sind die Probleme noch weitgehend ungelöst und werden sich ebenfalls noch verschärfen.

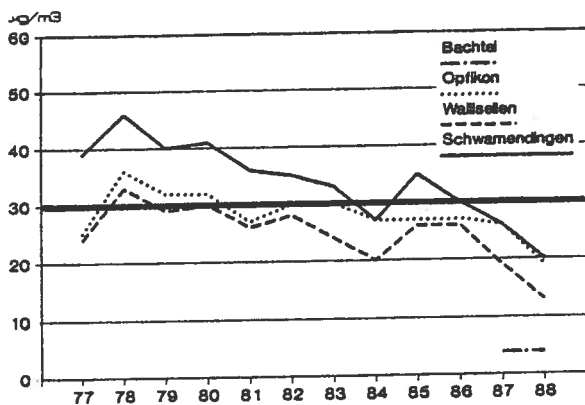
In diesem Zusammenhang muss die Frage gestellt werden, ob ein Entwicklungsstop, wie er allenfalls aus dem Umweltschutzgesetz und seinen Verordnungen herausgelesen werden könnte, zur Problemlösung beitragen könnte. Der Massnahmenplan Lufthygiene macht diesbezüglich keine Vorschläge. Wohl zu Recht, als damit nur eine Problemauslagerung und Problemverstärkung erreicht würde. Die Entwicklung müsste in der weiteren Region stattfinden, womit mehr und längere Fahrten mit privaten Motorfahrzeugen verursacht würden. Der Modalsplit würde sich zu Ungunsten

des öffentlichen Verkehrs verschieben, da die Erschliessung mit öffentlichen Transportmitteln an der Peripherie der Region vergleichsweise schwächer ist. Die Konzentration der Nutzungen im unmittelbaren Einzugsbereich vom dichten S-Bahnnetz mit seinen Zubringern Tram und Bus ist daher vorzuziehen.

b) Luftbelastung

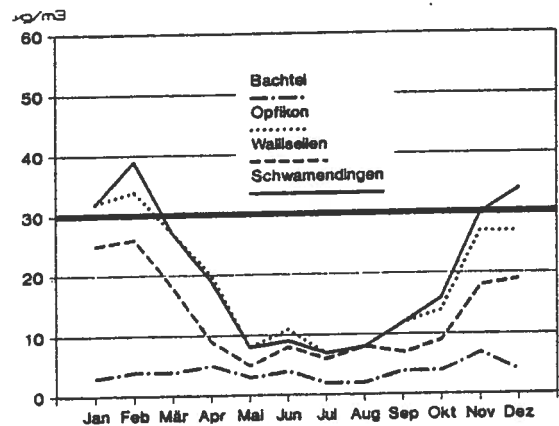
Die Luftbelastung an einzelnen Messstellen in der Region geht aus den nachstehenden Diagrammen hervor, welche den statistischen Berichten des Kantons Zürich entnommen sind. Einen grossen Anteil an der Belastung der Luft mit Schadstoffen ist durch den Motorfahrzeugverkehr bedingt. Dies wird auch nach Durchführung des Massnahmenplans Lufthygiene des Kantons so bleiben. Die Grenzwerte können auch in Zukunft im engeren Bereich der Nationalstrassen nicht eingehalten werden.

Graphik 1: SO₂-Jahresmittelwerte 1977-1988'

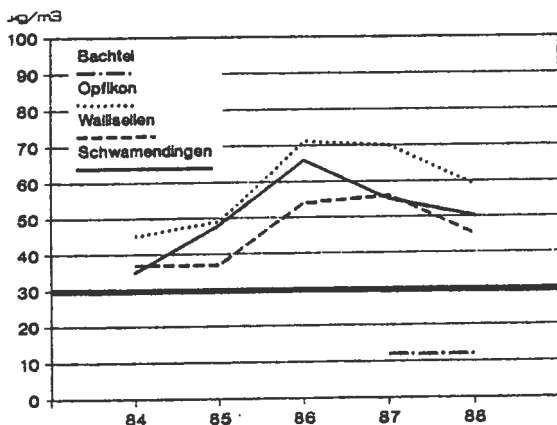


Grenzwert der LRV: SO₂ 30 µg/m³

Graphik 2: SO₂-Jahresgang der Monatsmittelwerte 1988

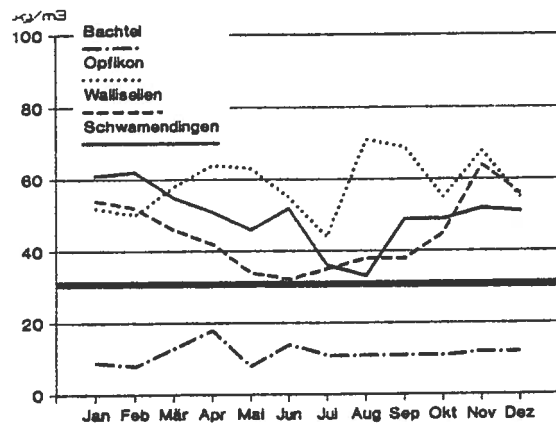


Graphik 3: NO₂-Jahresmittelwerte 1984-1988

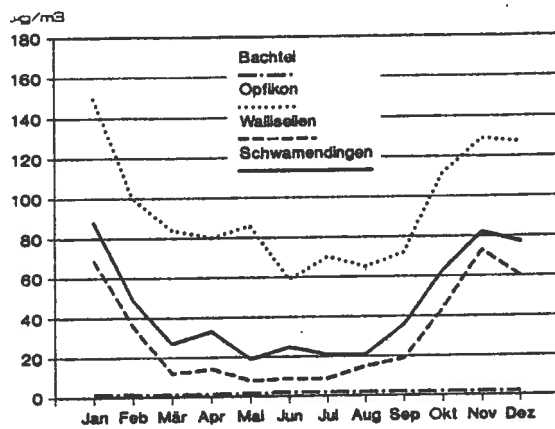


Grenzwert der LRV: NO₂ 30 µg/m³

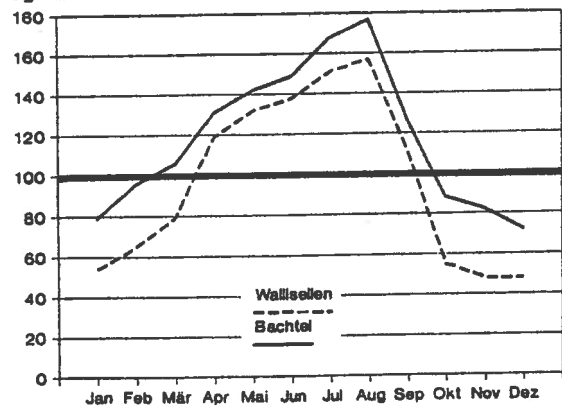
Graphik 4: NO₂-Jahresgang der Monatsmittelwerte 1988



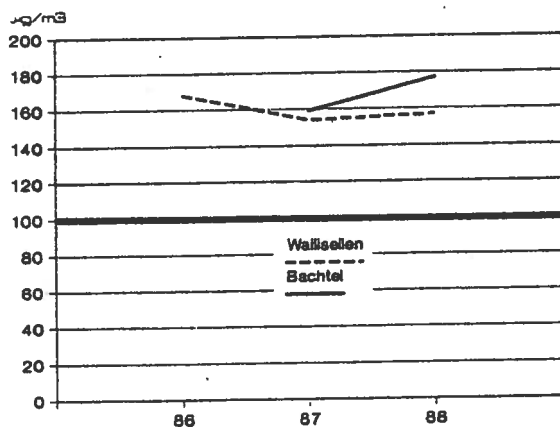
Graphik 5: NO-Jahresgang der Monatsmittelwerte 1988



Graphik 6: Monatswerte Ozon 1988
98%-Summenhäufigkeit der ½-Stunden-Mittelwerte



Graphik 7: Höchste Jahresmittelwerte 1986-1988
98%-Summenhäufigkeit der ½-Stunden-Mittelwerte



Grenzwert der LRV: Ozon (O3) 100 µg/m³

Quelle: Statistische Berichte des Kantons Zürich, 39. Jhg., Heft 1/2, Nov. 89

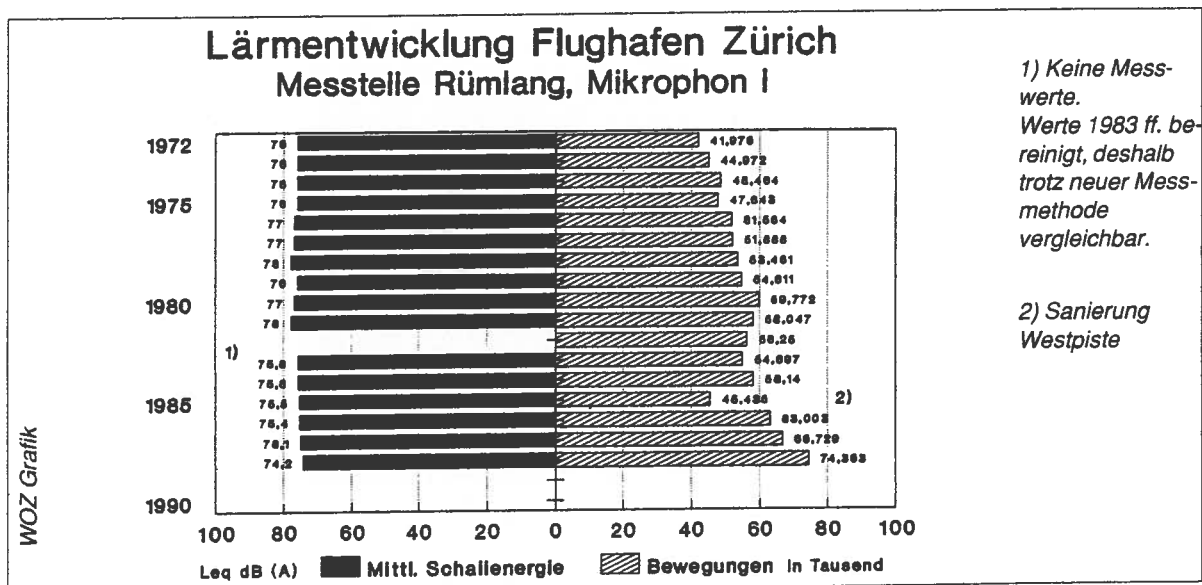
c) Strassen- und Eisenbahnlärm

Der Grundgeräuschpegel wird in vielen Gebieten der Region durch die Nationalstrassen und die kantonalen Hauptverkehrsstrassen verursacht. Obwohl er zumeist unterhalb des Immissionsgrenzwertes liegt, ist der "Auto-Lärmteppich" unüberhörbar und charakterisiert zusammen mit dem vielerorts ebenfalls auftretenden Bahn- und Fluglärm die Region. Die Lärmschutzverordnung bildet das Instrument für die örtliche Sanierung exponierter und empfindlicher Nutzungen. Hingegen werden auch bei Einhaltung der Lärmschutzverordnung nur hinreichende Verhältnisse geschaffen. Der verbleibende Lärmpegel ist als Konsequenz des hohen Leistungsangebotes städtischer Verhältnisse zu akzeptieren.

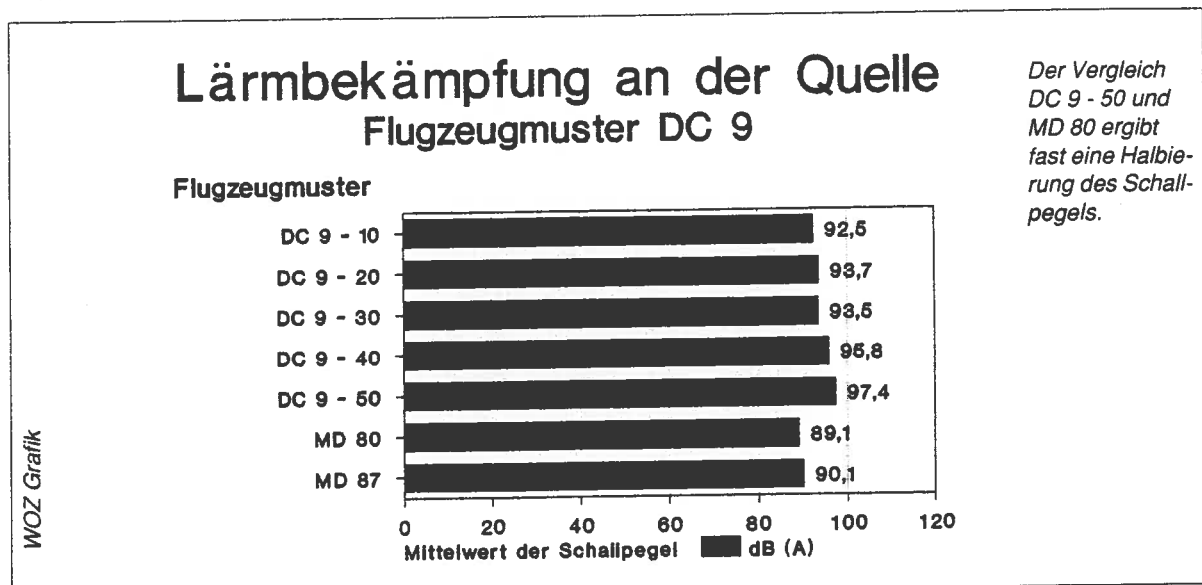
d) Fluglärm

d.1.) Lärmbelastung Luftverkehr Flughafen Zürich

Gemäss Masterplan und den zu beobachtenden Entwicklungstrends werden in Zukunft eine grössere Anzahl von Flugbewegungen bei leiseren Flugzeugen zu verzeichnen sein. Der Gesamtlärmumfang bleibt gemäss Lärmschutzverordnung konstant. Ob allerdings leisere - oder weniger laute - Flugzeuge in kleinen Intervallen, also mit geringeren Lärmpausen, angenehmer zu ertragen sind als weniger, dafür lautere Maschinen, bleibt den Erfahrungen der Zukunft überlassen. In jedem Falle muss die weitere Entwicklung der Lärmimmissionen im Flugverkehr sorgfältig mitverfolgt werden.



Mit dem Lärmmass L_{eq} beurteilt man die Gesamtlärmbelastung an einem Ort, verursacht durch verschiedenartige Lärmquellen wie: Fluglärm, Strassen- und sonstige Umgebungsgläusche. Eine Veränderung des L_{eq} um ± 3 dB(A) entspricht dabei einer Verdoppelung beziehungsweise einer Halbierung des Lärms.



Bei den angegebenen Werten handelt es sich um den mittleren Schallpegel dieses Flugzeugmusters gemessen in dB(A). ± 10 dB(A) entsprechen einer Verdoppelung beziehungsweise einer Halbierung des Schallpegels.

Bis 1992 (+/- 1Jahr) sind gemäss Aussage des Bundesamtes für Zivilluftfahrt die Berechnungsarten und die Grundsätze zu den Grenzwerten festzulegen. Danach gilt eine 5-jährige Frist für die Erarbeitung des Lärmkatasters, welcher dann eine bundesrechtkonforme Grundlage für die genaue Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen bilden wird.

Es wäre für die betroffenen Gemeinden sehr wichtig, schon wesentlich früher zuverlässige und verbindliche Auskünfte über die bundesrechtlichen Konsequenzen der Lärmschutzverordnung zu erhalten.

Gesamtlärmbelastung LEQ und Fluglärmbelastung NNI

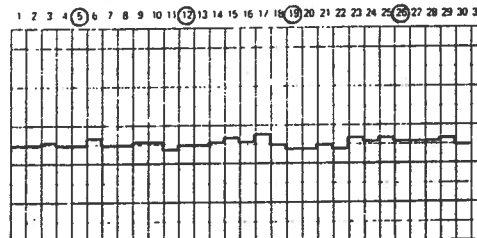
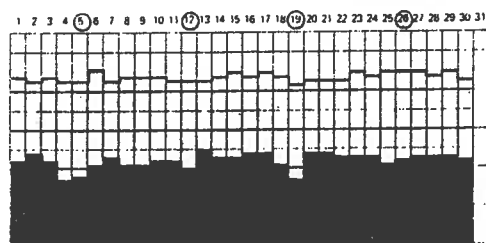
☐ Tag 06-22 LT
 ■ Nacht 22-06 LT

Monat: November 1989

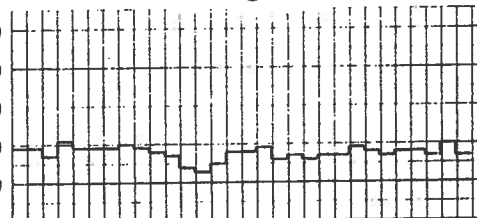
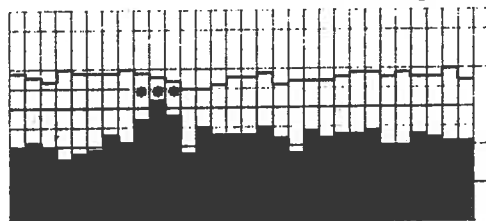
LEQ [dB(A)]

Messpunkt 1 Rümlang

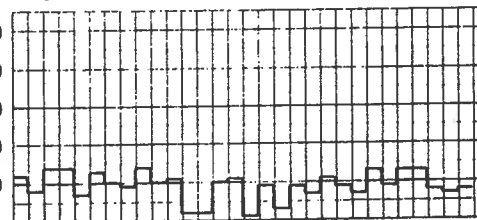
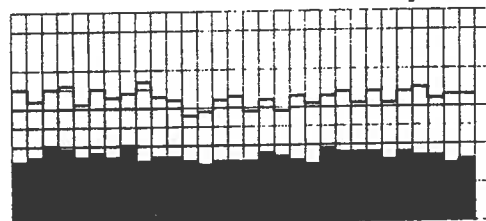
NNI



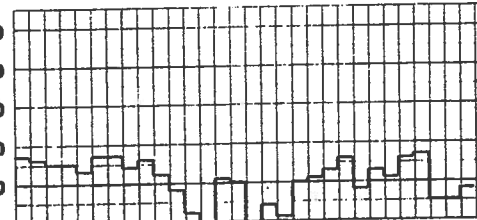
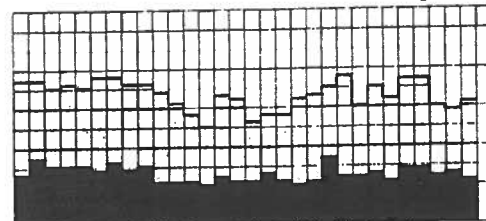
Messpunkt 2 Oberhasli/Oberglatt



Messpunkt 8 Kloten MM



Messpunkt 9 Kloten AS



* Geleisearbeiten der SBB in der Nacht
 (im Durchschnitts-Leq nicht berücksichtigt)

Gesamtlärmbelastung LEQ und Fluglärmbelastung NNI

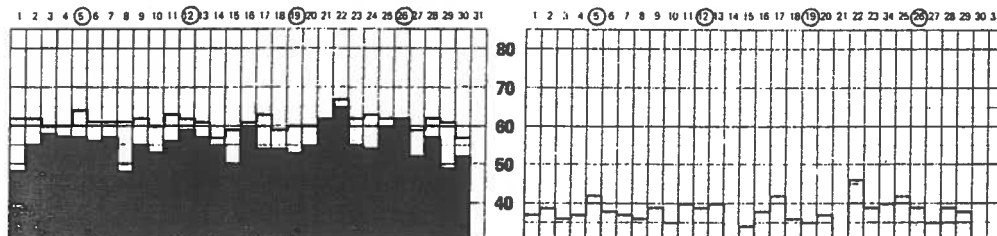
☐ Tag 06-22 LT
 ■ Nacht 22-06 LT

Monat: November 1989

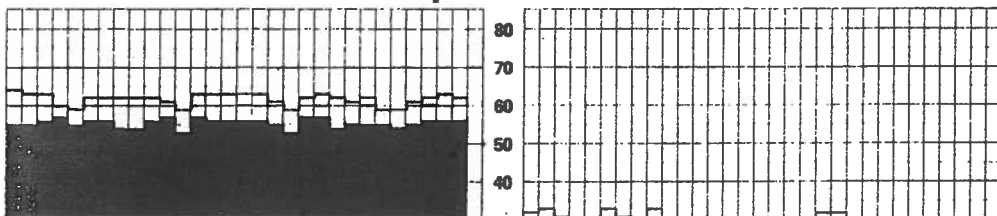
LEQ [dB(A)]

Messpunkt 3 Oberglatt

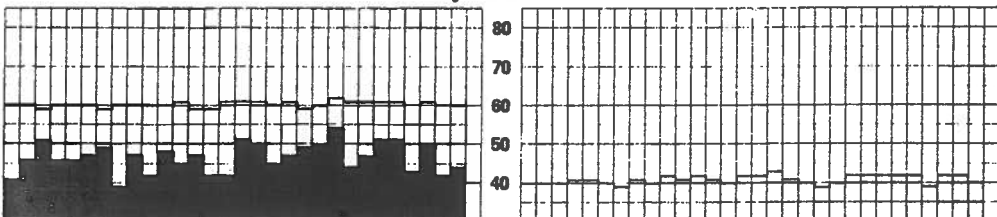
NNI



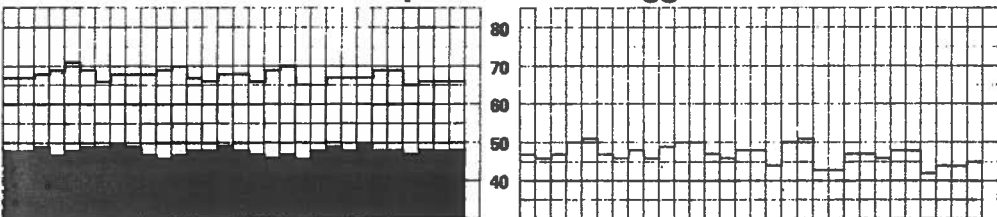
Messpunkt 4 Bülach



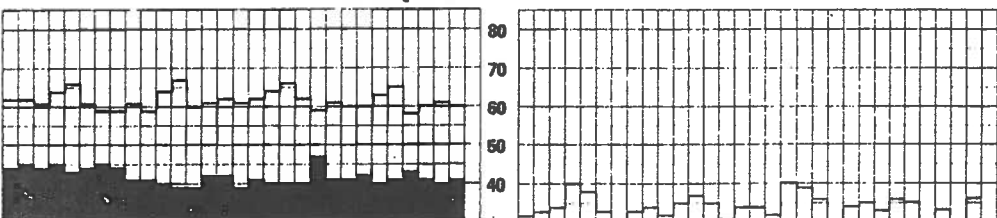
Messpunkt 5 Höri



Messpunkt 6 Glattbrugg



Messpunkt 7 Wallisellen



Quelle: Lärmbulletin No. 209 vom November 1989 (Amt für Luftverkehr)

d.2) Lärmbelastung Flugplatz Dübendorf

Für einen Teil der Region ist der Lärm des Militärflugplatzes Dübendorf massgebend. Lärmzonenpläne sind in Arbeit und im Sommer 1989 hat eine Vernehmlassung der zukünftigen Rechtsgrundlagen in den betroffenen Gemeinden stattgefunden. Allerdings ist fraglich, ob ein ähnlich strenger Massstab wie beim zivilen Luftverkehr angewendet werden kann. Vor allem wirken sich die beschränkten Flugbetriebszeiten mildernd auf den Beurteilungspegel aus. Das Ergebnis der Vernehmlassung zeigte dann allerdings recht deutlich die Problematik der Flugplatzlage mitten im Siedlungsgebiet. Mehrfach wurde verlangt, dass die Lärmereignisse - Kloten und Dübendorf - nicht einzeln betrachtet, sondern überlagert beurteilt werden. Da die Lärmarten sehr unterschiedliche Charakteristiken aufweisen, ist aber die theoretische und praktische Ueberlagerung zu einem einheitlichen Lärmass sehr schwierig.

3.3 Verkehrsprobleme

Heute sind schon erhebliche Verkehrsbehinderungen im Raume Glattal festzustellen. Der starke regionale Durchgangsverkehr verursacht in den Spitzenzeiten schon seit geraumer Zeit grosse Probleme vor allem in jenen Strassen, welche zur Anbindung der Industriegebiete dienen sollten. Auch in Zukunft werden chronische Verstopfungen das Verkehrsgeschehen der Region prägen, wobei das übergeordnete Strassennetz ohne wesentliche Kapazitätsausweitungen wird auskommen müssen. Die Zonenkapazitäten für Arbeitsplätze, die entsprechenden Parkstandzahlen und Erschliessungsanlagen sind nicht aufeinander abgestimmt. Die ca. 150'000 Arbeitsplätze (inkl. Seebach, Oerlikon, Schwamendingen), die gestützt auf geltendes Recht theoretisch angesiedelt werden dürfen, müssen zur dauernden Überlastung der Strassen führen. Das Gebiet wird in Zukunft mit dem Privatverkehr und den bisherigen Vorkehrungen im öffentlichen Verkehr allein nicht mehr ausreichend erschliessbar sein.

Aber auch die Förderung des öffentlichen Verkehrs kann nur teilweise zur Linderung der Verkehrsnot beitragen, da seine Behinderung im Bereich des Feinverteilers ebenfalls zunehmen wird. Die regionalen Buslinien sind in den Spitzenzeiten heute schon wegen der verstopften Strassen in ihrer Leistungsfähigkeit stark eingeschränkt. Die konsequente Anordnung von zusätzlichen Busspuren und Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des Privatverkehrs ist zudem politisch schwer durchsetzbar und teilweise auch umstritten. Es ist festzustellen, dass das Zonenfassungsvermögen und damit der Bedarf an Verkehrsleistung mit dem Verkehrsangebot nicht übereinstimmen. Mannigfache, unerwünschte Auswirkungen sind daher zu erwarten und allenfalls in Kauf zu nehmen. Damit ist der Frage nachzugehen, ob eine unkorrigierte Entwicklung mit all ihren Nachteilen im Interesse von Gesellschaft und Wirtschaft sein kann, oder ob da nicht an jenem berühmten Ast gesägt wird, auf dem alle sitzen.

3.4 Siedlungsprobleme

Begünstigt durch die hervorragende Verkehrslage dürften die zahlreich vorhandenen älteren und/oder unternutzten resp. nicht zonenkonform genutzten Bauten unter einen starken Veränderungsdruck geraten. Wegen der bereits existierenden sehr starken Nachfrage wird auch der Landpreis entsprechend hoch veranschlagt. Dies wird zur Realisierung der maximal zulässigen Dichten führen. Neben hohen baulichen Dichten ist auch mit hohen Belegungsdichten zu rechnen. Es besteht die Gefahr, dass die Qualität der Arbeitsatmosphäre beeinträchtigt wird. Eine Verbauung der Gebiete, wie sie aus anderen Industriezonen in der Agglomeration Zürich bekannt ist, zeichnet sich bereits deutlich ab. Die bisherigen Konzepte zur Erschliessung und Überbauung der Industriegebiete basieren auf rein erschliessungstechnischen Überlegungen. Es fehlen ernsthafte städtebauliche Ideen (Gestaltung der Bauten, Aussenräume, Fuss- und Radwege, Strassen, öffentliche Verkehrsnetze und detaillierte Überlegungen zur Nutzung und zur Nutzungsdurchmischung).

3.5 Mögliche Verstösse gegen Bundesrecht

Wie vorgehend erwähnt, können mit dem Massnahmenpaket des Kantons die verlangten Grenzwerte nicht innerhalb der vorgesehenen Frist eingehalten werden. Sollte sich zeigen, dass mit der Freigabe weiterer substantieller Baugebiete bundesrechtswidrige Tatbestände zu erwarten sind, müsste diese als unzulässig bezeichnet werden. In diesem Fall wären Reduktionen der Nutzung, allenfalls eine weitgehende Etappierung ins Auge zu fassen. Heikle Fragen der Rechtssicherheit stellen sich für die in späteren Etappen bauenden Grundeigentümer. Die Rechtsgleichheit würde verletzt, wenn später bauende Grundeigentümer wegen der dannzumal erhöhten Umweltbelastung nicht mehr oder nur noch eingeschränkt bauen könnten. Eine Baubewilligung für den "Erstbauenden" müsste deshalb auf den "Letztbauenden" Rücksicht nehmen.

3.6 Planungshierarchie

Die hängigen Probleme werden von den Gemeinden in der Regel alleine und ohne Blick über die Gemeindegrenzen angegangen. Dies führt oft zu unterschiedlichen Massnahmen bei ähnlichen Problemen, ohne dass eine solche Vielfalt erwünscht wäre. Der Kanton respektiert die Gemeindeautonomie. Die Regionalplanungsgruppen scheuen sich ebenfalls, ihren Mitgliedergemeinden dreinzuschwatzen und so geht oft die verstärkende Kraft gemeinsamen Handelns verloren.

Es wäre in Anbetracht der Probleme, die sich daraus ergeben, dass das Glattal von der Bevölkerungszahl her eine eigentliche Stadt geworden ist, durchaus angezeigt, der Regionalplanungsgruppe mehr Verantwortung zu übertragen. Dabei geht es nicht um eine Vermehrung der Entscheidungskompetenzen,

sondern um die Verpflichtung, regional bedeutsame Zusammenhänge zu ermitteln, Entwicklungsvorstellungen auszuarbeiten sowie den Gemeinden und dem Kanton konkret umsetzbare Diskussionsvorschläge zu unterbreiten. Für die Durchsetzung von regional bedeutsamen Massnahmen eignet sich dann aber in erster Linie der Zweckverband.

Auf diese Weise könnte die im PBG geforderte Zusammenarbeit zwischen Kanton und Regionalplanungsgruppen sinnvoll konkretisiert werden. Die Revision des PBG schafft Gelegenheit, sich über die Zusammenarbeit unter den drei Ebenen im Hinblick auf eine verbesserte fachliche und politische Koordination Gedanken zu machen.

54519

4. LÖSUNGSANSÄTZE

4.1 Vorbemerkungen

Die weitere Überbauung und Verdichtung im Glattal mit ihren weiträumigen Auswirkungen wird für die betroffenen Gemeinden und die Stadt Zürich nur dann erträglich sein, wenn eine umweltschonende Erschliessung der neuen Arbeitsplätze, gute Quartiergestaltungen für das Wohnen und Arbeiten und die Schaffung von entsprechenden Freiräumen sichergestellt werden können.

Im folgenden sind nun die Handlungsspielräume darzustellen, welche für die Gemeinden, die Regionalplanungsgruppe Glattal und den Kanton gegeben sind, um die Entwicklung zu beeinflussen. Dabei sollen vor allem jene Möglichkeiten beschrieben werden, welche, politische Akzeptanz vorausgesetzt, innert nützlicher Frist insbesondere durch die Gemeinden realisiert werden könnten, wie zum Beispiel:

- Massnahmen im Bereich der Zonenpläne, welche die **Überbauungsstrukturen** beeinflussen; gezielte Ausdünnungen, Verdichtungen, Auszonungen, etc.
- Massnahmen im Bereich der Zonenpläne, welche die **zeitliche Abfolge der Überbauung** beeinflussen; Schaffen von Reservezonen, Bauetappierung mittels Bereitstellen von Erschliessungsbauten, etc.
- Massnahmen, welche die **Qualität der Überbauungen** beeinflussen; Gestaltungspläne, Freiflächengestaltung, Material- und Farbwahl, Einheitlichkeit oder Gestaltungsvielfalt, etc.
- Massnahmen, welche die **Erschliessung des Siedlungsraums Glattal optimieren**; städtebaulich integrierte und umweltschonende öffentliche Verkehrsmittel, Bewirtschaftung, ev. Beschränkung des Parkraumes für den Individualverkehr, etc.
- Massnahmen, welche **verkehrsintensive Nutzungen** in kritischen Gebieten **beschränken**.
- Massnahmen, welche die **problemschaffenden Verkehrsspitzen mildern**; Staffelung der Arbeits- und Schulzeiten, etc.
- Massnahmen, welche die **negativen Auswirkungen überhöhter Bodenpreise mildern**; öffentlicher oder genossenschaftlicher Wohnungsbau, aktive Bodenpolitik der Gemeinden, Mehrwertumlagerungen, etc.

Möglichkeiten, welche nicht aufgrund der geltenden Vorschriften (und allenfalls der Vorwirkungen der vorgesehenen PBG-Revision) durchgeführt werden könnten, werden hier nicht aufgeführt. Inwiefern die Revision des Planungs- und Baugesetzes im Jahre 1990 tatsächlich neue Ansatzpunkte für die Durchsetzung von nutzungslenkenden Massnahmen ergeben wird, ist vorläufig noch nicht abzuschätzen, da die vorgesehenen erweiterten Kompetenzen der Gemeinden einerseits den Handlungsspielraum erweitern, andererseits die Koordination der Massnahmen erschweren.

4.2 Siedlung

a) Allgemeines

Das mittlere Glattal ist schon weitgehend überbaut. Wichtige Randbedingungen und Vorentscheide liegen vor, sodass die Handlungsspielräume äusserst eingeschränkt sind. Trotzdem soll versucht werden, für die weitere Gestaltung und Erschliessung der Region eine generelle, grossräumige städtebauliche Idee zu erarbeiten. Sie soll vor allem die stationsnahen Lagen der S-Bahn erfassen und gewährleisten, dass hier in einer gut gestalteten Umgebung attraktive Arbeitsplätze und Wohnungen entstehen. Die Ausgestaltung der Quartiere dürfte von der Qualität der Bauten und der genügenden Erschliessung abhängen. Der Beizug der Grundeigentümer in klar definierten Gebieten für alle wesentlichen Leistungen der öffentlichen Hand, insbesondere auch zur Mitfinanzierung der Feinerschliessung mit öffentlichem Verkehr, ist anzustreben.

Die notwendigen Arbeiten sind von den betroffenen Gemeinden an die Hand zu nehmen. Der Kanton und die weiteren Planungsträger sollten sich bei der Koordination und der Durchsetzung der Massnahmen engagieren.

b) Massnahmenvorschläge

- **Umzonungen in Landwirtschaft oder Reservezone:**
 - Keine konkreten Möglichkeiten vorhanden, da die Planungen zu weit fortgeschritten und die Groberschliessungen zumeist vorhanden sind.
- **Erweiterte Voraussetzungen für die Baureife:**
 - Vorerst Ausschöpfung des schon teilweise in Anspruch genommenen Baugebietes. Höhere qualitative Ansprüche an grössere Neuentwicklungen zur Vermeidung der unwirtschaftlichen und verkehrsfördernden Zersplitterung. Die damit angestrebten Ziele sind:
 - Gezielte Baulandbeanspruchung im Anschluss an die bestehenden Siedlungsränder zur Vermeidung von Streusiedlungen.

- Bei Inanspruchnahme von Baugebiet vorgängige Sicherstellung der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr durch partnerschaftliche Lösungen (öffentliche Hand unter finanziellem Beizug der Privaten).
- Mehrwertumlagerungen und Mehrwertbindung zur Gewährleistung einer gesunden Durchmischung mit ertragsschwächeren Branchen/Gewerbe, zur Schaffung von Grünzonen, zur Ermöglichung von günstigem Wohnraum etc.

Gebiete zur Diskussion:

- Dübendorf: Hochbord
EMPA/ETH-Areale
 - Wallisellen: Wallisellen-West
Richti-Areal
Areal Fietz-Leuthold
 - Opfikon:
(Rümlang) Oberhauserriet
Industriegebiet Cher/Bäuler (Station Glattbrugg)
Platten/Balsberg
 - Kloten: Flughafen Zürich
Steinacker/Oberfeld/Grindel (im Falle der Nachverdichtung)
- **Umzonen Arbeiten/Wohnen:**
 - Arbeitsplatzgebiete, die in ihrer Ganzheit noch einer Wohnzone zugeführt werden könnten, sind nicht erkennbar. Planungsstand und Immissionssituation verbieten solche Massnahmen. Hingegen wäre es denkbar, Anteile Wohnen und Arbeiten zu definieren (WAP oder AAP). Ausländische Beispiele zeigen, dass es beispielsweise möglich ist, über zwei Arbeitsgeschossen drei Wohngeschosse anzuordnen (Stockholm). Neben einer horizontalen Trennung sind auch Lösungen mit vertikaler Trennung möglich. Es ergibt sich aber, dass im mittleren Glattal solche Massnahmen nur beschränkt getroffen werden können:
 - Dübendorf-Stettbach, Gebiet liegt in Lärmzone Militärflugplatz
 - Wallisellen - Richtiareal, Planung ist zu weit fortgeschritten (Vorentscheid)
 - Kloten-Balsberg, zu spät, rechtsverbindliche Entscheide erlauben Bürobauten
 - Opfikon-Oberhauserriet, auf Grund Revision BZO entstehen anstatt Büro- und Industriebauten Wohnungen für mindestens 3000 Einwohner.

- **Verdichtung der Bausubstanz:**

- Diese Massnahme kann in allen Wohnzonen zum Zuge kommen. Sie ist allerdings nur langfristig wirksam. Dabei sind die nachstehenden Ziele zu verfolgen:
 - Bestehende Bauten sollen besser genutzt werden können.
 - Bei Neubauten sollten erhöhte Nutzungen möglich sein.
 - Generelle Nutzungserhöhungen sind zu vermeiden, damit die bestehende Bausubstanz nicht gefährdet wird. Hingegen sind auch in bestehenden Quartieren Zwischen- und Ergänzungsbauten - fallweise gestützt auf Detailnutzungspläne - sinnvoll.
 - Mehrwerte, die sich aus solchen Verdichtungen ergeben, sollen den Benützern zugute kommen.
- Die Beibehaltung und Erzielung hoher Dichten in Arbeitsgebieten ist nur dann sinnvoll, wenn die nachfolgenden Bedingungen eingehalten werden:
 - Kommt als Bonus bei direkter Anbindung an eine S-Bahnstation in Frage, wenn gleichzeitig die Parkstandzahl für den Privatverkehr reduziert wird.
 - Die Parkplatzberechnung basiert auf Nutzungsziffern von 80 bis 100%; höhere Nutzungen werden in der Berechnung nicht mehr berücksichtigt.
 - Planungsmehrwerte werden umgelagert.

- **Nutzungsbeschränkungen:**

- Ausschluss oder Beschränkung von privatverkehrsintensiven, überregionalen Nutzungen, wie Shopping-Centers, Vergnügungsanlagen, etc. kommt in allen Gemeinden in Frage.
- Einführung WAP oder AAP: siehe Umzonen Arbeiten/Wohnen.

- **Detailnutzungspläne:**

- Für Quartiere und grössere Bauvorhaben sind von der Behörde Leitpläne auszuarbeiten, die Auskunft über die Details der erwünschten Nutzungen und Erschliessungen sowie die Gestaltung der Bauten und der Aussenräume geben. Eine frühzeitige Formulierung der massgeblichen konkreten Ziele der Behörde dient als Basis für die Gespräche mit den Bauherren.

4.3 Verkehr

a) Allgemeines

Die Organisation des übergeordneten Strassenverkehrs hat davon auszugehen, dass auch künftig mit keiner flüssigen Abwicklung gerechnet werden kann. Das bestehende und allenfalls noch leicht ergänzte Strassennetz schafft nur teilweise die Voraussetzungen für die notwendige Erschliessung mit privatem Motorfahrzeugverkehr. Deshalb und auch aus Gründen der Umweltbelastung kann die weitere Überbauung nur noch beschränkt auf das Auto ausgerichtet werden.

Die Konsequenz: Der Arbeitspendler ist dazu zu veranlassen, das öffentliche Verkehrsmittel für seine täglichen Fahrten zu benützen. Dazu ist einerseits das Angebot an öffentlichen Transportmöglichkeiten und deren Attraktivität zu steigern. Die S-Bahn und der Verkehrsverbund schaffen ab 1990 eine gute Voraussetzung dazu; es gilt sie zu nützen. Andererseits sind aber auch die Abstellplätze bei den Arbeitsplätzen zu verringern; diese sind von Anfang an vorwiegend durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen.

Die vorhandenen Verkehrsflächen sind daher nach Prioritäten zu bewirtschaften. Schwergewichtig muss das Strassennetz für den Anlieferungs- und Besucherverkehr zur Verfügung stehen. Dies gilt auch für Strassenabschnitte mit dichtem öffentlichem Busverkehr.

Wichtige Beiträge der Gemeinden und der Privaten sind in diesem Zusammenhang:

- Schaffen optimaler Zubringerverhältnisse zu den S-Bahn-Stationen für Fussgänger und Velofahrer.
- Verbessern von Angebot und Leistungsfähigkeit des lokalen Busnetzes.
- Schaffen attraktiver Situationen bei den einzelnen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs; Direktzubringer allenfalls mittels "Horizontal-liften", gedeckte Fussgängerbereiche.
- Ausbau der P+R-Anlagen, allenfalls mit regionalem Bewirtschaftungskonzept.

Das betrachtete Gebiet wird sehr deutlich von den sternförmig auf Zürich hin orientierten S-Bahnlinien durchschnitten. Alle Gemeinden haben ihre S-Bahnstationen und in deren Nähe zumeist grosse Arbeitsplatzkonzentrationen. Was fehlt, ist die Querverbindung als Rochademöglichkeit zwischen den erwähnten Arbeitsplatzgebieten, um den Umweg über den Hauptbahnhof oder den Bahnhof Oerlikon zu vermeiden. Diese kann nicht mit genügendem Komfort mit Bussen auf dem Strassennetz angeboten werden, sodass sich eine alternative Lösung aufdrängt. Es bestehen verschiedene Ansätze mit grösseren oder kleineren Eingriffen.

Es ist zu vermuten, dass die kostengünstigste und flexibelste Lösung in der Verwendung von sogenannten unkonventionellen Verkehrsmitteln liegt, die in einer zweiten Ebene fahren und deshalb keine Konfliktpunkte mit der Strasse aufweisen. Im Vordergrund stehen Systeme, die mit kleinen Radien auskommen, über eine gute Steigfähigkeit verfügen und kostengünstig (automatisch) betrieben werden können.

b) **Massnahmenvorschläge**

- **Erarbeiten der Konzeption und Sicherung des Trasses für ein strassenunabhängiges, unkonventionelles Verkehrsmittel:**
 - Linienführung Stettbach bis Flughafen als Verbindung der S-Bahnhöfe und des IC-Bahnhofs Flughafen mit wichtigen Stationen in den Industriegebieten; dient teilweise auch der Detailerschliessung wie z.B. im Oberhauserriet, Flughafenareal, etc.
- **Ausbau der P+R-Anlagen:**
 - An den Bahnhöfen Dübendorf, Stettbach, Wallisellen, Katzenbach, Kloten und Flughafen. Systembedingter, konsequenter Ausbau mit einzeln festzulegenden Parkstandzahlen. Die Betriebsform ist so zu wählen, dass diese Anlagen nicht zu Ablegern der Flughafen-Parkierung werden.
- **Beschränkung der Parkierung für Pendler:**
 - Überarbeitung und Koordination der Parplatzreglemente mit Berücksichtigung der Qualität der öffentlichen Erschliessung bezüglich regelmässiger Pendler.
- **Ausbau der kommunalen Infrastrukturen im Zusammenhang mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs:**
 - In allen Gemeinden.
- **Ausbau regionaler Buslinien:**
 - Abklärung allfälliger zusätzlicher Bedürfnisse.
- **Tram Schwamendingen zum Bahnhof Wallisellen:**
 - Gespräche mit der Stadt Zürich; Erschliessung von Zürich-Schwamendingen und Hochschulquartier.

- **Ortsbusse/Ruftaxi, etc.:**
 - Reduktion des Anteils an 2.Wagen.
 - Einführung ab 1991 in Wallisellen.

- **Durchgehende Beschränkung der Geschwindigkeiten auf Nationalstrassen und kantonalen Hochleistungsstrassen:**
 - Einführung von Tempo 80 in Abschnitten mit Expressstrassencharakter. Untersuchungen in Wallisellen haben gezeigt, dass die Geschwindigkeitsreduktion von 100 auf 80 km/Std eine erhebliche Reduktion der Schadstoffmengen verursachen würde; dazu kommt, dass bei 80 km/Std. die Leistungsfähigkeit von Expressstrassen am grössten ist.

- **Geschwindigkeit-30-Konzepte:**
 - Beitrag zur Erhöhung der Qualität des Wohnumfeldes.
 - Prüfung in allen Gemeinden.

4.4 Diverse Massnahmen

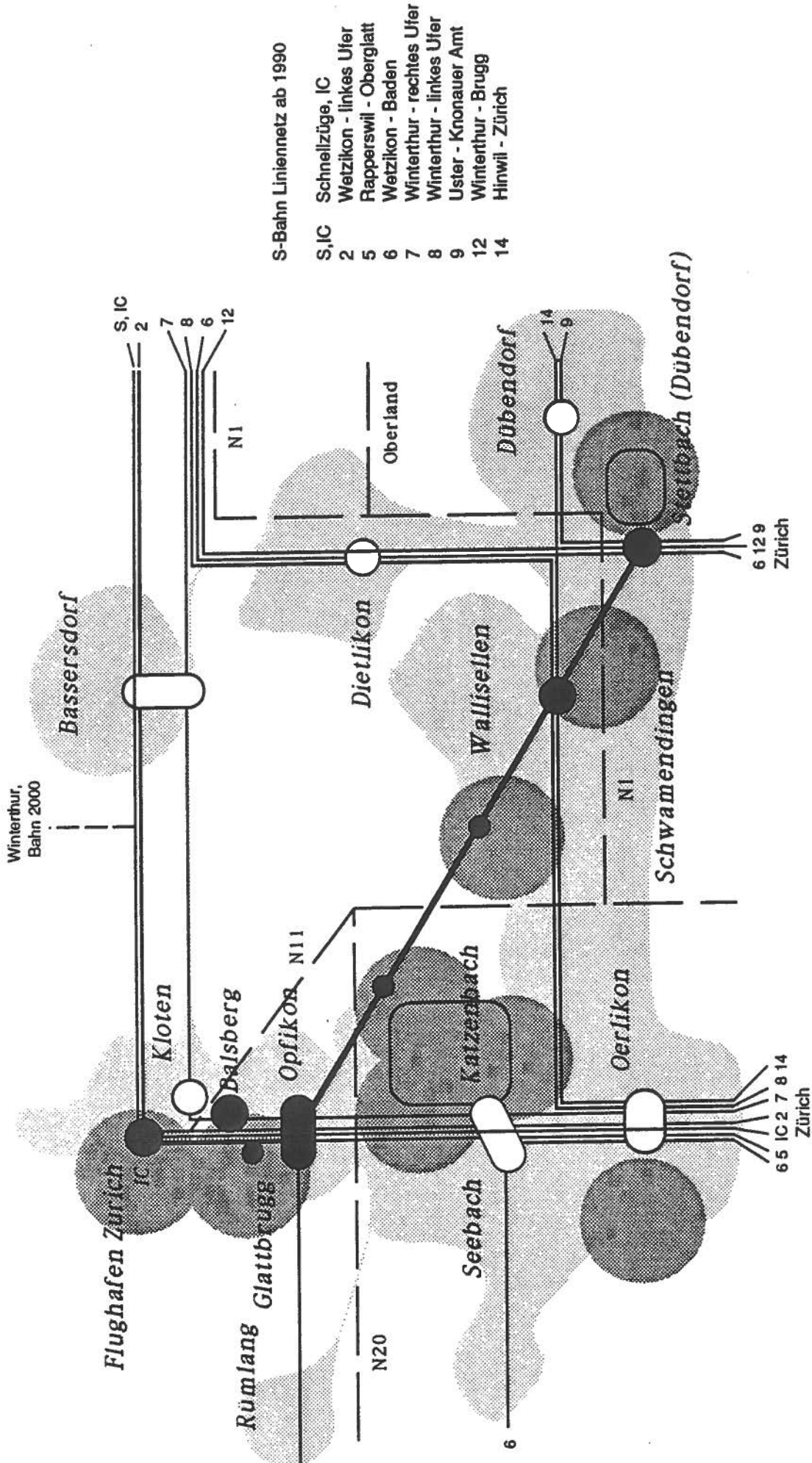
a) Koordination, Prioritäten und Kontakte

- **Koordination:**
 - Die Harmonisierung und Absprache über die Entwicklung in den Gemeinden soll unter Wahrung der Gemeindeautonomie institutionalisiert werden.
 - In allen Agglomerationsgemeinden, die für die Ansiedlung von grösseren Dienstleistungskomplexen in Frage kommen, müssen Massnahmen zur umweltgerechten Besiedlung und zur frühzeitigen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zwingend getroffen werden.

- **Prioritäten:**
 - Ausarbeiten eines Vorgehensplanes zur zeitlichen und räumlichen Abstimmung der zu treffenden Massnahmen.
 - Beschleunigte Erstellung des Gesamtlärmkatasters für die Flughäfen Kloten und Dübendorf.

- **Kontakte:**
 - Gespräche mit wichtigen, in der Region ansässigen Unternehmen, zum Beispiel Flughafenkreisen (Swissair, FIG etc.) zur Optimierung der anvisierten Ziele; Beiträge im Rahmen der Personalpolitik, der Wohnbauförderung, der öffentlichen Erschliessung, der Anordnung der Arbeitsplätze.
 - Gespräche mit der Stadt Zürich im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung von Zürich-Nord.

Erschliessungskonzept Zürich Nord: öffentlicher Verkehr / Tangentiallinie



- S-Bahn Liniennetz ab 1990
- S, IC Schnellzüge, IC
 - 2 Weizikon - linkes Ufer
 - 5 Rapperswil - Oberglatt
 - 6 Weizikon - Baden
 - 7 Winterthur - rechtes Ufer
 - 8 Winterthur - linkes Ufer
 - 9 Uster - Kronauer Amt
 - 12 Winterthur - Brugg
 - 14 Hinwil - Zürich

Winterthur, Bahn 2000

6 12 9 Zürich

6 5 IC 2 7 8 14 Zürich

5. ZUSAMMENFASSUNG

GLATTAL WOHIN ?

Das starke Wachstum der mittleren Glattalgemeinden ist eine Folge der Bedeutung des Wirtschaftsraumes Zürich und der Verlagerung der Bautätigkeit aus der Kernstadt in den ersten Agglomerationsgürtel. Alles deutet darauf hin, dass das Wachstum anhält und auch im Glattal zunehmende Probleme der Umweltbelastung verursacht. Die Stadtpräsidenten und Planungsvorstände von Dübendorf, Kloten, Opfikon und Wallisellen sowie der Zürcher Verkehrsverbund haben deshalb einen Bericht verfassen lassen, der die Probleme und praktische Massnahmen zu deren Lösung aufzeigt.

In den vier Gemeinden leben heute ca. 60000 Einwohner und arbeiten ca. 45000 Beschäftigte (nimmt man Oerlikon, Seebach und Schwamendingen mit dazu, sind es 120000 Einwohner und 87000 Arbeitsplätze), 36000 Pendler fahren in den vier Gemeinden mit dem Auto, und 12000 Pendler benützen öffentliche Verkehrsmittel. Der Flughafen Zürich bildet mit seiner interkontinentalen Bedeutung einen mächtigen Motor der Entwicklung dieser Region. Sein künftiges Entwicklungspotential hängt nicht zuletzt von der Weiterführung der Bemühungen um einen möglichst immissionsarmen Flughafenbetrieb ab.

Wohlstand ist Grundlage für eine umweltgerechte Stadtentwicklung

Die Zukunft ist indes ungewiss. Eine gesunde Wirtschaft bildet die ökonomische Grundlage für eine soziale und umweltgerechte Stadtentwicklung. Aber die schweizerische Volkswirtschaft steht wegen internationalen Veränderungen unter Druck. Die EG kann Abschwung oder Aufschwung, kann Stagnation oder Wachstum bringen. Die Ausländerpolitik kann bleiben oder muss sich Europa öffnen. In allen Fällen kann ein Trend zum Wachstum von Zürich und damit auch des Glattals nicht ausgeschlossen werden. Die Planung muss sich also auf ein ungewisses Wachstum vorbereiten.

Die Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Luftreinhaltekonzept des Kantons Zürich zeigen, dass mit den vorgeschlagenen Massnahmen innerhalb der vom Bund verlangten Frist die geforderten Grenzwerte nicht erzielt werden können. Betroffen davon ist im wesentlichen die gesamte engere Agglomeration Zürichs. Da jede Neubautätigkeit zusätzliche Umweltbelastungen auslöst, wäre theoretisch jedes Wachstum im Innern der Agglomeration zu unterbinden. Die Folge wäre allerdings, dass die Bautätigkeit an Standorte verlagert würde, wo die Luft noch sauber ist. Das mit grossen Investitionen erbaute öffentliche Verkehrsnetz erschliesst nun aber gerade diese Gebiete ungenügend, sodass bei einer peripheren Bautätigkeit nicht nur mit längeren Pendeldistanzen zu rechnen wäre, sondern auch der Anteil des Individualverkehrs steigen müsste.

Eine luftreinhalte-bedingte Verdrängung der Bautätigkeit führt zu Mehrbelastungen

Die durch Baubeschränkung zu erzielende Einhaltung der Grenzwerte in den zentralen Regionsteilen würde also wegen solcher grossräumiger Zersiedelung zwingend zu einer gesamthaften Mehrbelastung der Luft führen. Damit würden ebenfalls wichtige Ziele des Umweltschutzes und der Raumplanung verletzt.

Der vorliegende Bericht geht in Abwägung dieses Widerspruches deshalb davon aus, dass eine bauliche Blockierung der zentralen Regionsteile weder sinnvoll noch praktisch realisierbar ist, dass aber in Anbetracht der kritischen Umweltsituation nur Entwicklungen zugelassen werden sollten, die in besonderem Masse auf eine geringe Umweltbelastung ausgerichtet sind. Das bedeutet, dass ein grosses Gewicht auf eine ökologisch fortschrittliche Bauweise sowie auf eine überwiegend auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtete Erschliessung gelegt werden muss.

Die Strassen genügen dem Verkehr nicht mehr

Heute sind schon erhebliche Verkehrsbehinderungen im Raume Glattal festzustellen, und auch in Zukunft werden chronische Verstopfungen das Verkehrsgeschehen der Region prägen. Dabei muss man davon ausgehen, dass die Kapazität des Strassennetzes nicht wesentlich erhöht werden kann, obschon das Arbeitsplatzpotential für etwa 150000 Beschäftigte, die gestützt auf geltendes Recht angesiedelt werden dürfen, in einem Missverhältnis zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes steht. Eine entsprechende Verstärkung des öffentlichen Verkehrs ist notwendig, aber auch äusserst schwierig, da das Busnetz ebenfalls auf Strassen angewiesen ist.

Die Bausubstanz steht unter Druck

Der Entwicklungsdruck lastet auch auf der Bausubstanz, indem die Bodenpreissteigerungen zu einer ökonomisch "interessanteren" Nutzung drängen und infolgedessen die Tendenz zu preistreibenden Totalrenovierungen oder Ersatzbauten zunehmen wird. Die Arbeitsplatzgebiete laufen zudem Gefahr, dass sie mit Maximalausnutzung und ohne besondere Qualitäten überbaut werden.

Ohne Zusammenarbeit unter den Gemeinden geht es nicht mehr

Schliesslich ist festzustellen, dass die ganze Entwicklungsproblematik von den einzelnen Gemeinden bislang ohne gegenseitige Abstimmung angegangen wurde und der Kanton ebenfalls, vielleicht aus "Autonomierücksichten", auf die unerlässliche Koordination verzichtet hat.

Die vier Glattalgemeinden versuchen nun, gemeinsam Lösungsansätze zu entwickeln, die einerseits den Lebensbedürfnissen der Bewohner entsprechen und andererseits das Wachstum der Region, soweit es realistisch in Kauf genommen werden muss, optimal organisieren helfen.

Lösungsansätze:

Folgende Ansatzpunkte werden zur Diskussion gestellt:

Siedlung

- Auszonungen von Arbeitsplatzgebieten praktisch unmöglich wegen hohem Erschliessungs- und Planungsstand.
- Umzonen von Industrie in Wohn- oder Mischzonen, wo das Umfeld dies erlaubt.
- Zeitliche Staffelung gegen Zersplitterung der Bautätigkeit in den an sich zu grossen Arbeitsplatzzonen.
- Neues Land nur mit besonderer Sorgfalt anbrauchen (ÖV-Erschliessung, Gestaltung festlegen, Erholungsraum sichern, Raum für ökonomisch schwache Nutzungen sichern).
- Bestand besser nutzen, Lücken nutzen (PBG-Revision!).
- Wohngebiete vor Büros schützen.

Verkehr

- S-Bahn-Zubringer vermehren und verbessern (Ortsbus, Rufbus, Regionalbus), attraktive Haltestellen, P + R, attraktives Wegnetz zu Stationen des ÖV.
- Korridor für regionale Tangentiallinie mit unkonventionellem Verkehrsmittel (auf zweiter Ebene) zur Verbindung aller S-Bahn-Linien untereinander und mit dem IC-Flughafen sichern.
- Feinerschliessung mit ÖV.

Bodenpolitische Massnahmen

- Generell: keine wertvermehrenden Zonenänderungen ohne Regelung der Mehrwertverteilung. Mehrwerte im Einvernehmen mit Grundeigentümern umlagern zur Abwendung politischer Blockierung bei wertvermehrenden Planungsentscheiden. Mehrwertumlagerung und -bindung zugunsten der Detailerschliessung mit ÖV und der schwächeren Stadtpartner (Wohnungen, Handwerk, Grün, Kultur).
- Mittel: Detailnutzungspläne (Sonderbauvorschriften, Gestaltungspläne), Leitpläne und Verträge. Kurz: Je nach Möglichkeit muss das jeweils wirkungsvollste Mittel ergriffen werden.

Schliesslich können aber die vier Gemeinden die Entwicklungsprobleme nicht losgelöst von jenen des Kantons lösen. Wenn die vier Gemeinden obige einschneidende Massnahmen realisieren, besteht die Gefahr, dass die Wirtschaft den erhöhten Anforderungen ausweicht und für ihre Dienstleistungsbauten Standorte wählt, an denen geringere Ansprüche an die Umweltqualität gestellt werden.

In allen Agglomerationsgemeinden, die für die Ansiedlung von grösseren Dienstleistungskomplexen in Frage kommen, müssen deshalb Massnahmen zur umweltgerechten Besiedelung und zur frühzeitigen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zwingend getroffen werden.