

Kanton Zürich

Regionaler Richtplan Unterland

**Beschluss des Regierungsrats
(Festsetzung)**

Stand: 15. September 2021

Die vorliegende Fassung des regionalen Richtplans umfasst seit der letzten Gesamtüberprüfung 2018 folgende Teilrevisionen:

Vorlage	Beschluss Delegiertenversammlung	Festsetzung Regierungsrat
Teilrevision 2019	21. Mai 2019	27. Mai 2020 RBB Nr. 534/2020
Teilrevision ONN	12. Dezember 2019	11. November 2020 RRB Nr. 1090/2020
Teilrevision Spital Bülach	3. Dezember 2020	15. September 2021 RRB Nr. 1021/2021

Die jeweils aktuelle Fassung des regionalen Richtplans findet sich auf dem kantonalen GIS-Browser.

Vorstand

Hanspeter Lienhart (Präsident)
Stephan Betschart
Rebekka Bernhardsgrütter
Reto Grossmann
Raymond König
Michael Merki
Markus Ott
Lucas Müller (Sekretär)

Projektteam Regionalplaner

Andrea Meier
Jonas Hunziker
Remo Föhn

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	1
Stellenwert des regionalen Richtplans	1
Struktur und Aufbau.....	1
Verbindlichkeit.....	1
1 Regionales Raumordnungskonzept	2
1.1 Leitsätze für die räumliche Entwicklung	2
1.2 Zielbild 2030	3
1.2.1 Starke Zentren	3
1.2.2 Differenzierte Entwicklung verschiedener Raumtypen.....	4
1.2.3 Angestrebte Nutzungsdichten.....	4
1.2.4 Koordinierte Siedlungs- und Flughafenentwicklung	5
1.2.5 Leistungsfähige Verbindungen	6
1.2.6 Genutzte und geschützte Landschaft.....	6
1.2.7 Effiziente Ver- und Entsorgung	6
2 Siedlung	7
2.1 Gesamtstrategie.....	7
2.1.1 Ziele.....	7
2.1.2 Strategien.....	8
2.1.3 Massnahmen.....	10
2.2 Zentrumsgebiete	11
2.2.1 Ziele.....	11
2.2.2 Karteneinträge.....	12
2.2.3 Massnahmen.....	13
2.3 Schutzwürdiges Ortsbild.....	14
2.3.1 Ziele.....	14
2.3.2 Karteneinträge.....	14
2.3.3 Massnahmen.....	14
2.4 Gebiete mit Nutzungsvorgaben	15
2.4.1 Ziele.....	15
2.4.2 Karteneinträge.....	17
2.4.3 Massnahmen.....	19
2.5 Anzustrebende bauliche Dichte	20

2.5.1 Ziele	20
2.5.2 Karteneinträge	21
2.5.3 Massnahmen	23
2.6 Entwicklung von Bahnhofsgebieten.....	23
2.6.1 Ziele	23
2.6.2 Massnahmen	23
2.7 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	23
2.7.1 Ziele	23
2.7.2 Massnahmen	23
3 Landschaft.....	25
3.1 Gesamtstrategie.....	25
3.1.1 Ziele	25
3.1.2 Massnahmen	25
3.2 Erholung.....	26
3.2.1 Ziele	26
3.2.2 Karteneinträge	26
3.2.3 Massnahmen	26
3.3 Aussichtspunkte	27
3.3.1 Ziele	27
3.3.2 Karteneinträge	27
3.3.3 Massnahmen	28
3.4 Naturschutz.....	29
3.4.1 Ziele	29
3.4.2 Karteneinträge	30
3.4.3 Massnahmen	32
3.5 Landschaftsschutzgebiete	32
3.5.1 Ziele	32
3.5.2 Karteneinträge	32
3.5.3 Massnahmen	32
3.6 Landschaftsförderungsgebiete	32
3.6.1 Ziele	32
3.6.2 Karteneinträge	32
3.6.3 Massnahmen	33
3.7 Landschaftsverbindungen	33
3.7.1 Ziele	33
3.7.2 Karteneinträge	33

3.7.3 Massnahmen.....	35
3.8 Freihaltegebiete	35
3.8.1 Ziele.....	35
3.8.2 Karteneinträge.....	35
3.8.3 Massnahmen.....	35
3.9 Aufwertung von Gewässern.....	36
3.9.1 Ziele.....	36
3.9.2 Karteneinträge.....	36
3.9.3 Massnahmen.....	38
3.10 Gefahren.....	39
3.10.1 Ziele.....	39
3.10.2 Karteneinträge.....	39
3.10.3 Massnahmen.....	40
3.11 Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung.....	41
3.11.1 Ziele.....	41
3.11.2 Karteneinträge.....	41
3.11.3 Massnahmen.....	41
4 Verkehr.....	42
4.1 Gesamtstrategie.....	42
4.1.1 Ziele.....	42
4.1.2 Massnahmen.....	43
4.2 Strassenverkehr.....	44
4.2.1 Ziele.....	44
4.2.2 Karteneinträge.....	44
4.2.3 Massnahmen.....	48
4.3 Öffentlicher Personenverkehr.....	49
4.3.1 Ziele.....	49
4.3.2 Karteneinträge.....	51
4.3.3 Massnahmen.....	53
4.4 Fuss- und Veloverkehr	53
4.4.1 Ziele.....	53
4.4.2 Karteneinträge.....	53
4.4.3 Massnahmen.....	59
4.5 Parkierung.....	59
4.5.1 Ziele.....	59
4.5.2 Karteneinträge.....	59

4.5.3 Massnahmen.....	63
4.6 Güterverkehr	63
4.6.1 Ziele.....	63
4.6.2 Karteneinträge.....	63
4.6.3 Massnahmen.....	65
4.7 Schifffahrt.....	66
4.7.1 Ziele.....	66
4.7.2 Karteneinträge.....	66
5 Versorgung, Entsorgung	68
5.1 Einleitung	68
5.2 Wasserversorgung	68
5.2.1 Ziele.....	68
5.2.2 Karteneinträge.....	68
5.2.3 Massnahmen.....	70
5.3 Materialgewinnung	70
5.3.1 Ziele.....	70
5.3.2 Karteneinträge.....	70
5.3.3 Massnahmen.....	70
5.4 Energie	70
5.4.1 Ziele.....	70
5.4.2 Karteneinträge.....	71
5.4.3 Massnahmen.....	73
5.5 Kommunikation.....	73
5.5.1 Ziele.....	73
5.5.2 Karteneinträge.....	73
5.5.3 Massnahmen.....	73
5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung.....	74
5.6.1 Ziele.....	74
5.6.2 Karteneinträge.....	74
5.6.3 Massnahmen.....	75
5.7 Abfall.....	75
5.7.1 Ziele.....	75
5.7.2 Karteneinträge.....	75
6 Öffentliche Bauten und Anlagen.....	77
6.1 Gesamtstrategie.....	77

6.1.1 Ziele	77
6.1.2 Karteneinträge.....	77
6.1.3 Massnahmen.....	77
6.2 Bildung und Forschung.....	77
6.2.1 Karteneinträge.....	77
6.3 Gesundheit.....	78
6.3.1 Karteneinträge.....	78
6.4 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen.....	78
6.4.1 Karteneinträge.....	78
6.5 Weitere öffentliche Dienstleistungen	79
6.5.1 Karteneinträge.....	79
7 Wichtige Grundlagen.....	82

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2a: Regionales Raumordnungskonzept - Zielbild 2030	3
Abb. 1.2b: Anzustrebende Nutzungsdichten – Zielbild 2030	5
Abb. 2.1 Strategien	10
Abb. 2.2: Zentrumsgebiete	13
Abb. 2.3: Schutzwürdige Ortsbilder	15
Abb. 2.4: Gebiete mit Nutzungsvorgaben	19
Abb. 2.5: Anzustrebende bauliche Dichten	22
Abb. 3.3: Erholungsgebiete und Aussichtspunkte	28
Abb. 3.4: Naturschutz	31
Abb. 3.7: Vernetzungskorridore, Landschaftsverbindungen und Freihaltegebiete	34
Abb. 3.9: Gewässerrevitalisierungen	38
Abb. 3.10: Gefahren	40
Abb. 4.2: Strassenverkehr	47
Abb. 4.3a: Angestrebtes Angebot im öffentlichen Verkehr – Normalverkehrszeit	50
Abb. 4.3b: Infrastrukturen Öffentlicher Personenverkehr	52
Abb. 4.4a: Fussverkehr	54
Abb. 4.4b: Veloverkehr	58
Abb. 4.5: Parkierung	62
Abb. 4.6: Güterverkehr	65
Abb. 4.7: Schifffahrt	67
Abb. 5.2: Wasserversorgung	69
Abb. 5.4: Energie und Kommunikation	72
Abb. 5.7: Siedlungsentwässerung und Abfall	76
Abb. 6.5: Öffentliche Bauten und Anlagen	81

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2.2a: Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung	12
Tabelle 2.3: Schutzwürdige Ortsbilder von regionaler Bedeutung	14
Tabelle 2.4a: Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung	18
Tabelle 2.4b: Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung	18
Tabelle 2.4c: Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen	18
Tabelle 2.5a: Klassierung bauliche Dichten	20
Tabelle 2.5b: Gebiete mit hoher oder niedriger baulicher Dichte	21
Tabelle 3.2: Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung	26
Tabelle 3.3: Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung	27
Tabelle 3.4a: Naturschutzgebiete von regionaler Bedeutung	30
Tabelle 3.4b: Gruben- und Ruderalbiotope von regionaler Bedeutung	30
Tabelle 3.7: Landschaftsverbindungen	34
Tabelle 3.8: Freihaltegebiete von regionaler Bedeutung	35
Tabelle 3.9: Gewässerrevitalisierungen	37
Tabelle 3.10: Hochwasserrückhaltebecken	39
Tabelle 3.11: Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung	41
Tabelle 4.2a: Strassenvorhaben	44
Tabelle 4.2b: Abschnitte zur Umgestaltung Strassenraum	46
Tabelle 4.3: Busverkehr	51
Tabelle 4.4a: Hindernisfreie Wanderwege von regionaler Bedeutung	53
Tabelle 4.4b: Geplante Abschnitte Veloverkehr	57
Tabelle 4.5: Parkierungsanlagen	61
Tabelle 4.6a: Güterumschlagsanlagen	63
Tabelle 4.6b: Anschlussgleise	64
Tabelle 4.7: Bootsliegeplätze	66
Tabelle 5.4: Abwärmequellen	71
Tabelle 5.5: Fernmeldeanlagen	73
Tabelle 5.6a: Abwasserreinigungsanlagen	74
Tabelle 5.6b: Schmutz- und Mischabwasserleitungen von überkommunaler Bedeutung	75
Tabelle 5.7: Abfallanlagen	75
Tabelle 6.2: Öffentliche Bauten und Anlagen für Bildung und Forschung	78
Tabelle 6.3: Öffentliche Bauten und Anlagen im Bereich Gesundheit	78
Tabelle 6.4: Öffentliche Bauten und Anlagen für Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen	79
Tabelle 6.5: Öffentliche Bauten und Anlagen für weitere öffentliche Dienstleistungen	80

Einleitung

Stellenwert des regionalen Richtplans

Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern (§ 18 Planungs- und Baugesetz Kanton Zürich, PBG). Der Regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Er differenziert die Vorgaben des kantonalen Richtplans und stimmt diese auf die Bedürfnisse der Region ab. Der Regionale Richtplan stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher. Er stützt sich auf Grundlagen aus allen Fachbereichen, stimmt diese aufeinander ab und setzt Prioritäten. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weist einen mittel- bis langfristigen Planungshorizont auf.

Struktur und Aufbau

Der Regionale Richtplan besteht aus Text und Richtplankarten. Er beinhaltet die Kapitel „Regionales Raumordnungskonzept“, „Siedlung“, „Landschaft“, „Verkehr“, „Versorgung, Entsorgung“ sowie „Öffentliche Bauten und Anlagen“. Jedes Kapitel ist gegliedert in Ziele (richtungsweisende Festlegungen), gegebenenfalls Karteneinträge (objektbezogene Hinweise) und Massnahmen (Handlungsanweisungen an die Region und an die Gemeinden). Neben dem Textdokument sind die drei thematischen Karten „Siedlung und Landschaft“, „Verkehr“, sowie „Versorgung, Entsorgung, Öffentliche Bauten und Anlagen“ Bestandteil des Richtplans.

Verbindlichkeit

Der Regionale Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen, ist aber weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich. Er lässt den nachgeordneten Planungsträgern den zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen Ermessensspielraum. Ob ein Vorhaben im regionalen Richtplan festgelegt wird, hängt von den Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt sowie vom Abstimmungsbedarf ab.

Die für Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung des regionalen Richtplans erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten auf kommunaler Stufe, insbesondere mit der kommunalen Nutzungsplanung. Auch die Regelung der Finanzierung erfordert separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Zuständigkeiten. Die Umsetzung im Detail ist den nachgelagerten Planungen und Verfahren vorbehalten.

Dem regionalen Richtplan widersprechende Massnahmen auf kommunaler Stufe sind im Grundsatz ausgeschlossen (§ 16 Abs. 1 PBG). Für die nachfolgenden Planungen besteht aber ein Anordnungsspielraum für die konkrete Umsetzung (§ 9 Abs. 1 PBG). Abweichungen vom regionalen Richtplan sind nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (§ 16 Abs. 2 PBG).

1 Regionales Raumordnungskonzept

Das regionale Raumordnungskonzept (Regio-ROK) entwirft ein Bild der angestrebten künftigen Raumordnung der Region Zürcher Unterland. Das Regio-ROK dient als strategischer Rahmen für die raumwirksamen Tätigkeiten der Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) und ihrer Mitgliedergemeinden. Das Regio-ROK wurde am 29. August 2011 durch die Delegiertenversammlung verabschiedet. Im Folgenden sind die wichtigsten Inhalte des Raumordnungskonzepts zusammengefasst.

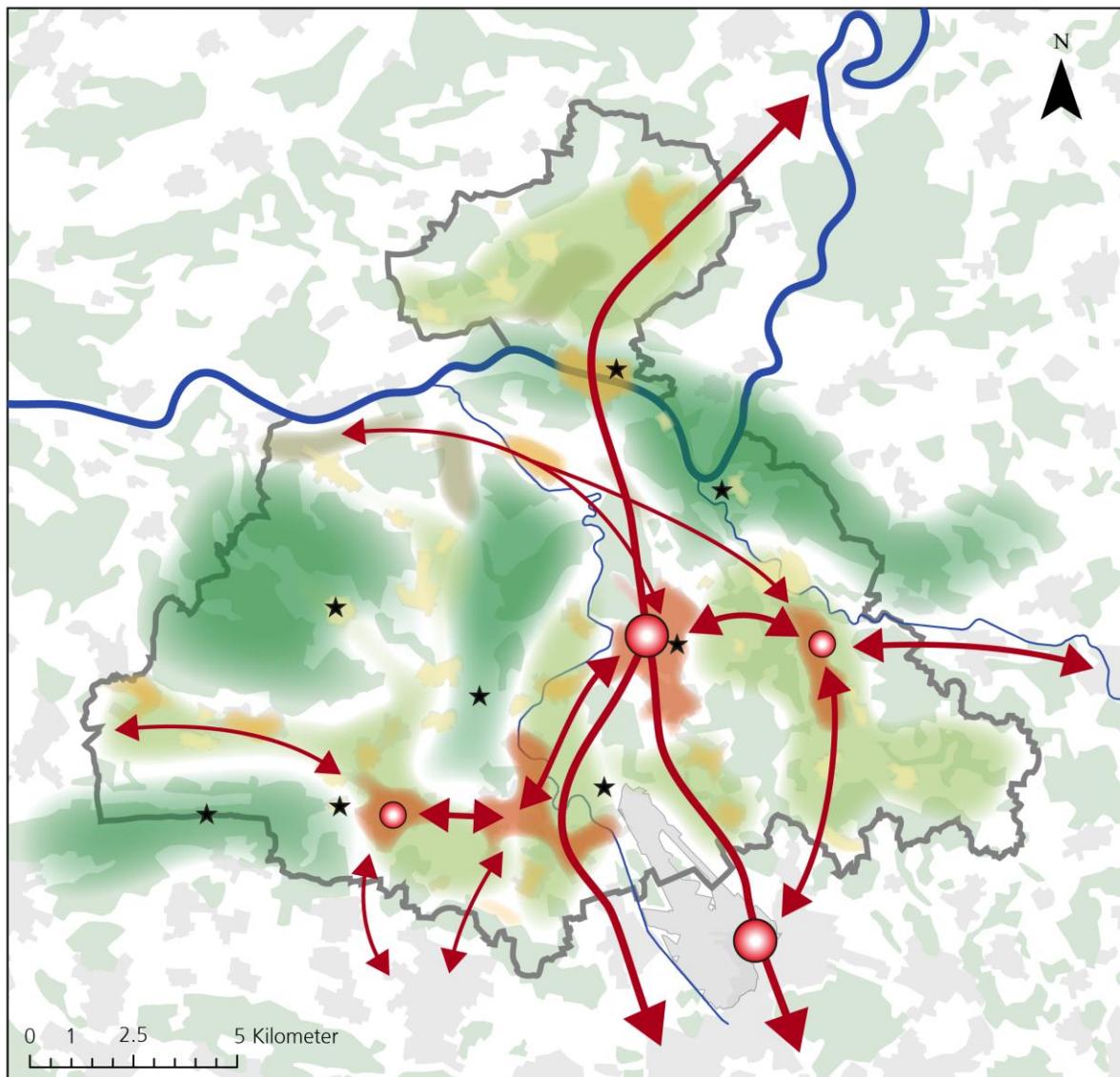
1.1 Leitsätze für die räumliche Entwicklung

Die Region Zürcher Unterland befindet sich im Standortwettbewerb mit anderen Regionen. Um in diesem Wettbewerb zu bestehen und gleichzeitig eine hohe Lebensqualität zu behalten, gibt sich die Region Zürcher Unterland die folgende Vision für die Zukunft. Die nachhaltige Entwicklung ist eine grundlegende Prämisse, an der sich alle Leitsätze und Ziele ausrichten.

- 1) Die Region Zürcher Unterland zeichnet sich durch ihre besondere Vielfalt aus. Weitgehend städtisch geprägte Gebiete, ländliche Siedlungsräume und Naturräume ergänzen sich.
- 2) Das Zürcher Unterland bietet qualitativ hochwertige Wohnstandorte mit hoher Siedlungsqualität. Die Region pflegt eine Baukultur, die durch ihre traditionelle Architektur geprägt ist und ergänzt diese durch zeitgenössische Bauten. Darüber hinaus zeichnet sie sich durch ein differenziertes Angebot aus: Ländliche Wohnstandorte und städtische Lagen ergänzen sich.
- 3) Der Raum Bülach ist der wirtschaftliche Motor der Region. Die beiden regionalen Zentren Embrach und Dielsdorf, sowie das Dreieck Niederglatt – Niederhasli – Oberglatt sind ebenfalls wirtschaftliche Schwerpunkte. Die Region verfügt auch ausserhalb der Zentren, beispielsweise in Rafz, über bedeutende Arbeitsstandorte.
- 4) Planungsaufgaben machen nicht an den Gemeindegrenzen halt. Gemeindegrenzen überschreitende Entwicklungen und Aufgaben werden gemeinsam in zweckmässigen Formen der Zusammenarbeit angegangen.
- 5) Das Unterland ist in Bezug auf die Pendlerbeziehungen und das Freizeitverhalten eng verflochten mit den umliegenden Regionen. Die gute Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen und -gemeinden im In- und Ausland trägt zur Bewältigung gemeinsamer Herausforderungen bei.
- 6) Die Siedlungsentwicklung richtet sich auf gut mit dem öffentlichen Schienen- und Schnellbusverkehr erreichbare Standorte aus. Die Wohngebiete werden von den Emissionen des Verkehrs möglichst verschont. Das Siedlungsgebiet innerhalb der Gemeinden wird durch ein engmaschiges Fuss- und Velonetz erschlossen. Der Durchgangsverkehr wird aus den Wohngebieten ferngehalten.
- 7) Der Flughafen ist für die Region einerseits ein Standortfaktor und Arbeitsplatzschwerpunkt, andererseits eine Belastung in Bezug auf die Lärmemissionen. Die Siedlungsentwicklung ist auf die Lärmemissionen des Flugbetriebes abgestimmt. Die Region engagiert sich für planerische Festlegungen, die Handlungsspielräume für die Region und die Gemeinden eröffnen, Planungssicherheit herstellen und gleichzeitig die Lebensqualität der Region erhöhen.
- 8) Die attraktiven Landschaftsräume sind für die Bevölkerung gut zugänglich und für Erholungszwecke nutzbar. Gleichzeitig sind bedeutende naturnahe Räume gesichert, gefördert und durch die Erholungsnutzung nicht beeinträchtigt.
- 9) Die land- und forstwirtschaftliche Produktion und die traditionellen Kulturlandschaften prägen das Zürcher Unterland auch künftig. Sie bilden einen Teil der Identität der Region.

1.2 Zielbild 2030

Die Region Zürcher Unterland strebt bis 2030 folgende Ziele an (vgl. Abbildung 1.1).



Siedlung	Verkehr	Landschaft	Basisinformation
Raumtypen	Verbindungen		
dynamic städtische Räume	überregionale Bedeutung	Priorität Natur und Erholung	★ Überregionale Attraktion
moderat verdichtete Räume	regionale Bedeutung zwischen Zentren	Priorität Landwirtschaft	Fluss
erneuerte ländliche Räume	regionale Bedeutung	Landschaft im Umbruch	Wald
Zentren			Siedlungsgebiet
kantonales Zentrum			Flughafen
regionale Zentren			PZU

Kartengrundlage: Kanton Zürich, 2010
24.06.2016

Abb. 1.2a: Regionales Raumordnungskonzept - Zielbild 2030

1.2.1 Starke Zentren

Das kantonale Zentrum Bülach ist für das Unterland als Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Versorgungsschwerpunkt von grosser Bedeutung. Die regionalen Zentren Dielsdorf und Embrach erfüllen ebenfalls verschiedene zentralörtliche Funktionen für ihre Umlandgemeinden

und dienen diesen als Versorgungszentren mit einem breiten Einkaufsangebot. Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs geschieht auch lokal in den Gemeinden. Der Flughafen Zürich ist Verkehrsdrehscheibe, Versorgungszentrum und Arbeitsort in einem. Die Lage direkt an der Grenze zum Unterland macht ihn für die Region zu einem wichtigen Zentrum.

1.2.2 Differenzierte Entwicklung verschiedener Raumtypen

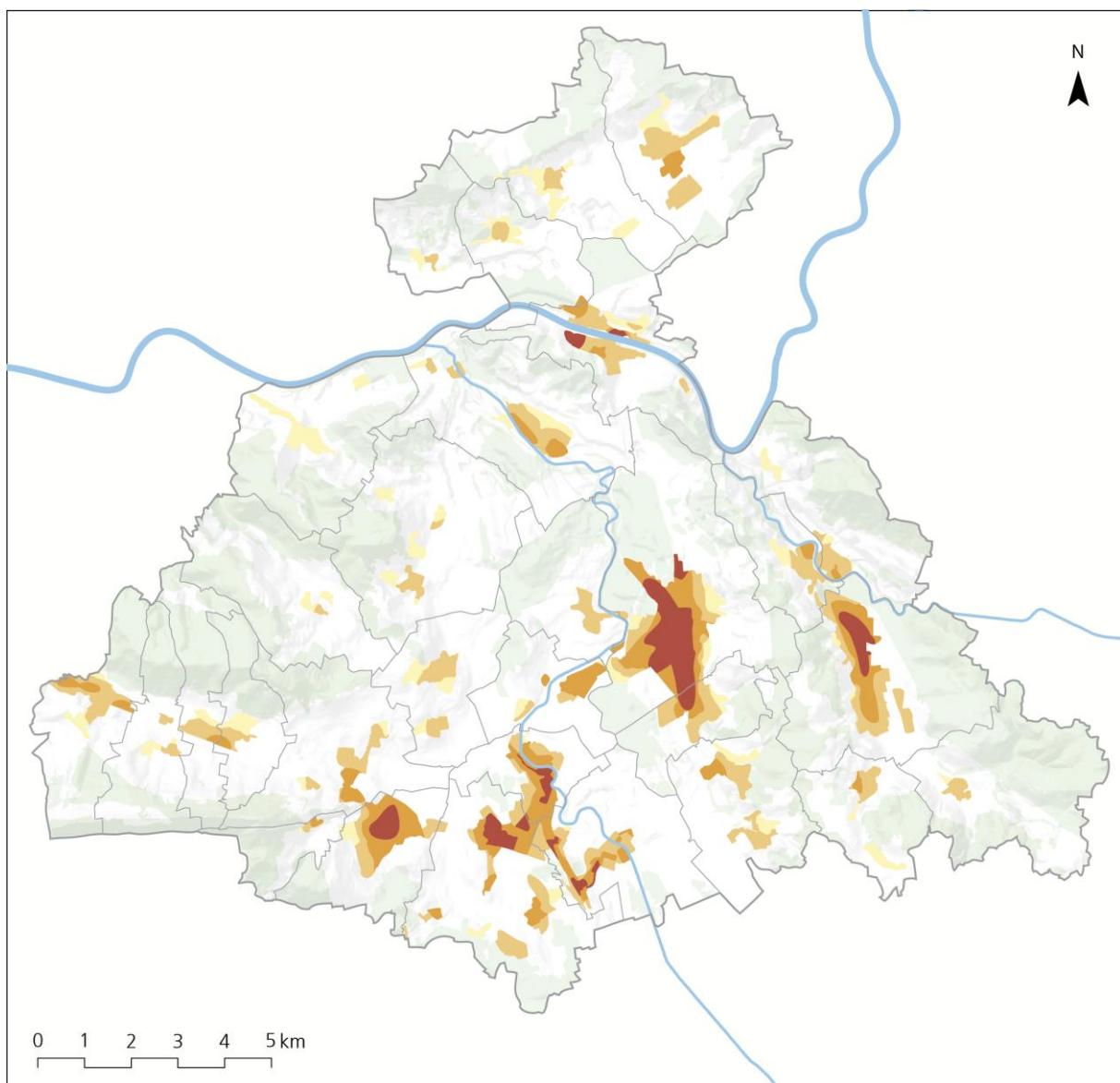
In den dynamischen städtischen Räumen, welche eine sehr gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Schienen- oder Schnellbusverkehr aufweisen, erfährt die Region eine deutliche Einwohner- und Arbeitsplatzzunahme. Dies wird über die Nutzung von inneren Potenzialen und eine deutlich erhöhte Ausnützung mit besonderem Fokus auf qualitative Verbesserungen ermöglicht. In den moderat verdichteten Räumen findet an gut erschlossenen Lagen ein Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum und eine Verdichtung gegenüber dem Zustand 2011 statt. Das Ziel wird über die Nutzung von inneren Potenzialen und eine erhöhte Ausnützung erreicht. In den erneuerten ländlichen Räumen ermöglicht eine massvolle Nutzung innerer Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet eine bauliche Entwicklung. Die bestehenden dörflichen Strukturen bleiben erhalten.

1.2.3 Angestrebte Nutzungsdichten

Der Kanton hat für das Zürcher Unterland ein Bevölkerungswachstum von 12'000 Personen bzw. 11 % zwischen 2013 und 2030 prognostiziert. Die Region will das Wachstum an geeignete Lagen lenken und hat ein Zielbild entworfen, welches die angestrebte Nutzungsdichte (Einwohner und Beschäftigte pro Hektaren Bauzone) abbildet. Die Nutzungsdichten bilden den Orientierungsrahmen für die nachgelagerte Planung, insbesondere die Nutzungsplanung in den Gemeinden. Ergänzend macht der Richtplan im Kapitel 2.5 Vorgaben zu den baulichen Dichten.

Die angestrebten Nutzungsdichten orientieren sich – ausgehend von der aktuellen Situation grundsätzlich an den Raumtypen gemäss Raumordnungskonzept sowie den spezifischen Eigenheiten und Zielsetzungen je Gebiet (Verkehrserschliessung, Nutzungsvorgaben, Ortsbildschutz etc.). Während in den erneuerten ländlichen Räumen die heutigen Dichten gehalten werden sollen, sind in den moderat verdichteten Räumen, insbesondere an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen, höhere Nutzungsdichten erwünscht. In den dynamischen städtischen Räumen werden an gut erschlossenen und wenig sensiblen Lagen sogar deutlich höhere Dichten angestrebt.

Die für ein bestimmtes Gebiet angegebene Nutzungsdichte ist als Richtwert zu verstehen, der von den Gemeinden anzustreben ist und vom Kanton bei der Prüfung von Nutzungsplanungsrevisionen beigezogen wird. Die Umsetzung in bauliche Dichten im Rahmen der Nutzungsplanung erfordert eine Interessensabwägung im Einzelfall. Begründete Abweichungen sind möglich. Wenn eine Gemeinde bei der Überarbeitung der Nutzungsplanung von den anzustrebenden Nutzungsdichten abweicht, ist diese Abweichung im erläuternden Bericht zu begründen.



Zielbild Nutzungsdichten 2030

Nutzungsdichte [Einwohner+Beschäftigte/ ha Bauzone]

Hohe Dichte	> 150
Mittlere Dichte	100–150
Geringe Dichte	50–100
Sehr geringe Dichte	< 50

Abb. 1.2b: Anzustrebende Nutzungsdichten – Zielbild 2030

1.2.4 Koordinierte Siedlungs- und Flughafenentwicklung

Der Flughafen Zürich prägt die Siedlungsentwicklung der Region mit. In stark von Lärmimmissionen belasteten Gebieten sind die Anteile von Arbeitsnutzungen gegenüber dem Zustand 2011 erhöht.

1.2.5 Leistungsfähige Verbindungen

Der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr haben eine wichtige Bedeutung für den Alltags- und Freizeitverkehr im Zürcher Unterland. Ihr Anteil am Gesamtverkehr ist gegenüber 2011 erhöht. Die Nord-Süd-Achse hat sowohl auf dem Schienen- als auch auf dem Strassennetz eine überregionale Bedeutung (vgl. Abb. 1.1). Das Angebot des öffentlichen Verkehrs auf dieser Achse ist im Jahr 2030 verdichtet. Auf der Strasse ist eine angemessen leistungsfähige Linienführung realisiert, die Siedlungsgebiete und naturnahe Räume schont. Die Verbindungen von regionaler Bedeutung zwischen Zentren sind leistungsfähig, sodass sie die Verkehrszunahme aus der Entwicklung der dynamischen städtischen und moderat verdichteten Räume aufnehmen können. Auf den Verbindungen von regionaler Bedeutung binden S-Bahn und Schnellbusse die moderat verdichteten Räume möglichst direkt an die Zentren an. Auf stark belasteten Strassenabschnitten sorgt eine Entflechtung des Bus- vom Individualverkehr für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr. Der Transit- und Güterverkehr im Unterland wird 2030 siedlungsverträglich und vorwiegend auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen und der Schiene abgewickelt.

1.2.6 Genutzte und geschützte Landschaft

In den Räumen mit Priorität Landwirtschaft steht die landwirtschaftliche Produktion im Zentrum. Die Räume mit Priorität Natur und Erholung sind artenreiche Naturräume und dienen der Bevölkerung als attraktive Naherholungsgebiete. Der Kiesabbau und die Wiederauffüllung im Unterland schaffen eine «Landschaft im Umbruch». Die landschaftlichen Eingriffe des Kiesabbaus beschränken sich auf das Minimum. Nicht mehr für den Kiesabbau genutzte Flächen sind für die Landwirtschaft, die Erholung und die Natur nutzbar.

1.2.7 Effiziente Ver- und Entsorgung

Die Wasserversorgung ist von hoher Qualität. Die Abwasserentsorgung ist effizient organisiert und auf dem neusten Stand der Technik. Das Zürcher Unterland weist eine hohe Energieeffizienz auf und nutzt die Potenziale von Abwärme und erneuerbaren Energien. Beim Kies übernimmt die Region auch zukünftig eine wichtige Rolle für die Versorgung. Die verkehrlichen und landschaftlichen Belastungen für die Region sind gegenüber 2017 vermindert.

2 Siedlung

2.1 Gesamtstrategie

Im Zürcher Unterland leben im Jahr 2030 voraussichtlich ca. 120'000 Personen. Dies entspricht einem Bevölkerungszuwachs von 11 % bzw. ungefähr 12'000 Personen gegenüber dem Jahr 2013. Die Region will das prognostizierte Wachstum aufnehmen, indem die bestehenden Stärken ausgebaut werden und die Siedlung in den verschiedenen Raumtypen differenziert weiterentwickelt wird. Dazu werden die Zentren der Region aktiv gestärkt. Die besondere Vielfalt der Räume mit ihrem differenzierten Wohn- und Arbeitsangebot wird weiterentwickelt. Die Flughafen- und Siedlungsentwicklung werden koordiniert.

2.1.1 Ziele

a) Zentren stärken

Das kantonale Zentrum Bülach ist für das Unterland von grosser Bedeutung. Der Raum Bülach dient der gesamten Region Zürcher Unterland als Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Versorgungszentrum. Bülach beherbergt regional bedeutsame Institutionen (Bildung, Kultur, Gesundheitseinrichtungen und -angebote, Sportstätten). Eine Überlagerung und Mischung verschiedener urbaner Funktionen sowie eine kompakte städtebauliche Gestalt mit hoher Aufenthaltsqualität werden angestrebt. Die Funktion als regionale Verkehrsdrehscheibe mit sehr guter Erschliessungsqualität wird weiterentwickelt.

Die regionalen Zentren Dielsdorf und Embrach dienen ihrer näheren Umgebung als Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Versorgungszentren mit einem breiten Einkaufsangebot. Sie streben kompakte Ortszentren mit einer vielfältigen, durchmischten Nutzung und eine gute Erreichbarkeit mit Bahn und Bus an.

Die lokale Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in den Gemeinden des Unterlands funktioniert. Ein breiteres Angebot an Gütern und Dienstleistungen wird in den regionalen und kantonalen Zentren bereitgestellt. Einkaufszentren und Fachmärkte ergänzen das Angebot. Aufgrund deren bedeutenden Einflusses auf das Verkehrsgeschehen und die Angebotsstruktur in den Gemeinden ist eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen und privaten Verkehr und eine sorgfältige Standortwahl unter Einbezug der Auswirkungen auf die Angebotsstruktur eine planerische Voraussetzung. Aufgrund der räumlichen Auswirkungen sind die Standorte interkommunal und regional abgestimmt.

Der Flughafen Zürich ist Verkehrsdrehscheibe, Arbeitsort und Versorgungszentrum für die Region. Auch zukünftig sichert er die internationale Anbindung der Region und bleibt gleichzeitig eine regionale Verkehrsdrehscheibe für das Unterland. Der Flughafen ist 2030 für das Unterland und seine Zentren mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sehr gut erreichbar. Das künftige Verkehrswachstum wird vorwiegend vom ÖV aufgefangen. Zudem behält der Flughafen seine Dienstleistungs- und Versorgungsfunktion und ergänzt oder erweitert dabei das Angebot der Gemeinden.

b) Verschiedene Raumtypen differenziert entwickeln

Gemäss Leitsatz 1 (Kapitel 1.1) zeichnet sich die PZU durch ihre Vielfalt an unterschiedlichen Siedlungs- und Naturräumen aus. Das Raumordnungskonzept unterscheidet drei Raumtypen (vgl. Kapitel 1.2.2): Dynamische städtische Räume, moderat verdichtete Räume und erneuerte ländliche Räume. Diese Raumtypen sollen unterschiedlich entwickelt werden:

In den sehr gut mit der S-Bahn und den Schnellbusverbindungen erschlossenen, dynamischen städtischen Räumen wird eine deutliche Einwohner- und Arbeitsplatzzunahme angestrebt. Ihre wirtschaftliche Bedeutung für die Region und die gute Erreichbarkeit machen höhere bauliche Dichten erstrebenswert. Als Mittel ist eine deutliche Erhöhung der Ausnützung

an geeigneten Lagen vorzusehen und die bestehenden inneren Potenziale sind zu aktivieren. Dabei ist auf eine hohe städtebauliche Qualität und gute Freiraumversorgung zu achten. Die Siedlung ist so weiterzuentwickeln, dass der neu erzeugte Verkehr vorwiegend im öffentlichen Verkehr abgewickelt wird.

In den gut mit S-Bahn und Bus erschlossenen, moderat verdichteten Räumen wird an geeigneten Lagen ein Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum und eine Verdichtung angestrebt. Dazu ist eine Erhöhung der Ausnutzung an geeigneten Lagen und die Nutzung der bestehenden inneren Potenziale vorzusehen.

In den mit öffentlichem- und Individualverkehr gut an die Zentren angebundenen, erneuerten ländlichen Räumen sind die bestehenden dörflichen Strukturen zu erhalten. Die bauliche Erneuerung und Anpassung der bestehenden Bauten ist eine wichtige Aufgabe, um die Attraktivität als hochwertiger Wohnstandort zu bewahren. Um die Funktionsfähigkeit in allen Gemeinden aufrecht zu erhalten, ist eine gewisse Entwicklung notwendig. Die Nutzung der inneren Potenziale im bestehenden Siedlungsgebiet ermöglicht eine bauliche Entwicklung. Dabei muss Rücksicht auf die gewachsenen Strukturen genommen werden. Baulücken werden geschlossen.

c) Siedlungs- und Flughafenentwicklung koordinieren

Der Flughafen Zürich prägt die Siedlungsentwicklung der Region mit. Einerseits ist der Flughafen als Standortfaktor, Arbeitsplatzschwerpunkt und Versorgungszentrum für die Region wichtig. Andererseits beeinträchtigt der Fluglärm die Weiterentwicklung der Siedlung – insbesondere der Wohngebiete – stark. Eine langfristige Planungssicherheit ist für die vom Fluglärm belasteten Gemeinden wichtig. In den Zentren und den dynamischen städtischen Räumen innerhalb der im kantonalen Richtplan definierten Abgrenzungslinie werden die zulässigen Möglichkeiten zur Schaffung von Entwicklungspotenzialen ausgenutzt. Die Anteile von Arbeitsnutzungen werden in stark von Lärmimmissionen belasteten Gebieten mittelfristig erhöht. In weniger stark belasteten Gebieten außerhalb der Abgrenzungslinie wird dagegen die Wohnnutzung forciert. Schallschutzmassnahmen ermöglichen in bebauten, vom Fluglärm belasteten Gebieten eine hohe Lebensqualität und zeitgemäßes Wohnen.

2.1.2 Strategien

Um die Ziele zu erreichen, verfolgt die Region gemeinsam mit den Gemeinden folgende, räumlich differenzierten Strategien bei der Siedlungsentwicklung (vgl. Abbildung 2.1):

a) Umstrukturieren

Umstrukturierungsgebiete bieten die Möglichkeit neue Raumstrukturen und Qualitäten für Bewohner und Beschäftigte zu schaffen. In diesen Gebieten sollen sorgfältig geplante Strukturen, hohe bauliche Dichten, gemischte Nutzungen und attraktive Außenräume neue Identitäten schaffen und zu einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung beitragen.

b) Weiterentwickeln

Weite Gebiete im Unterland sind weitgehend bebaut. Diese Gebiete gilt es weiterzuentwickeln und an neue Anforderungen anzupassen. Dabei sind die bestehenden quartierspezifischen Qualitäten zu erhalten. Wo die Bebauungsstruktur es erlaubt, können höhere Dichten geprüft werden.

c) Bewahren

In verschiedenen Gebieten steht die Erhaltung qualitätsvoller baulicher Strukturen oder aber besonders sensibler Landschaftsbilder im Vordergrund.

Historische Ortszentren oder Quartiere, welche sich durch bauliche Strukturen von besonderer Qualität auszeichnen, sind wichtig für die lokale und regionale Identität und daher zu bewahren. Die bauliche Dichte soll in diesen Gebieten grundsätzlich erhalten bleiben. Punktuell

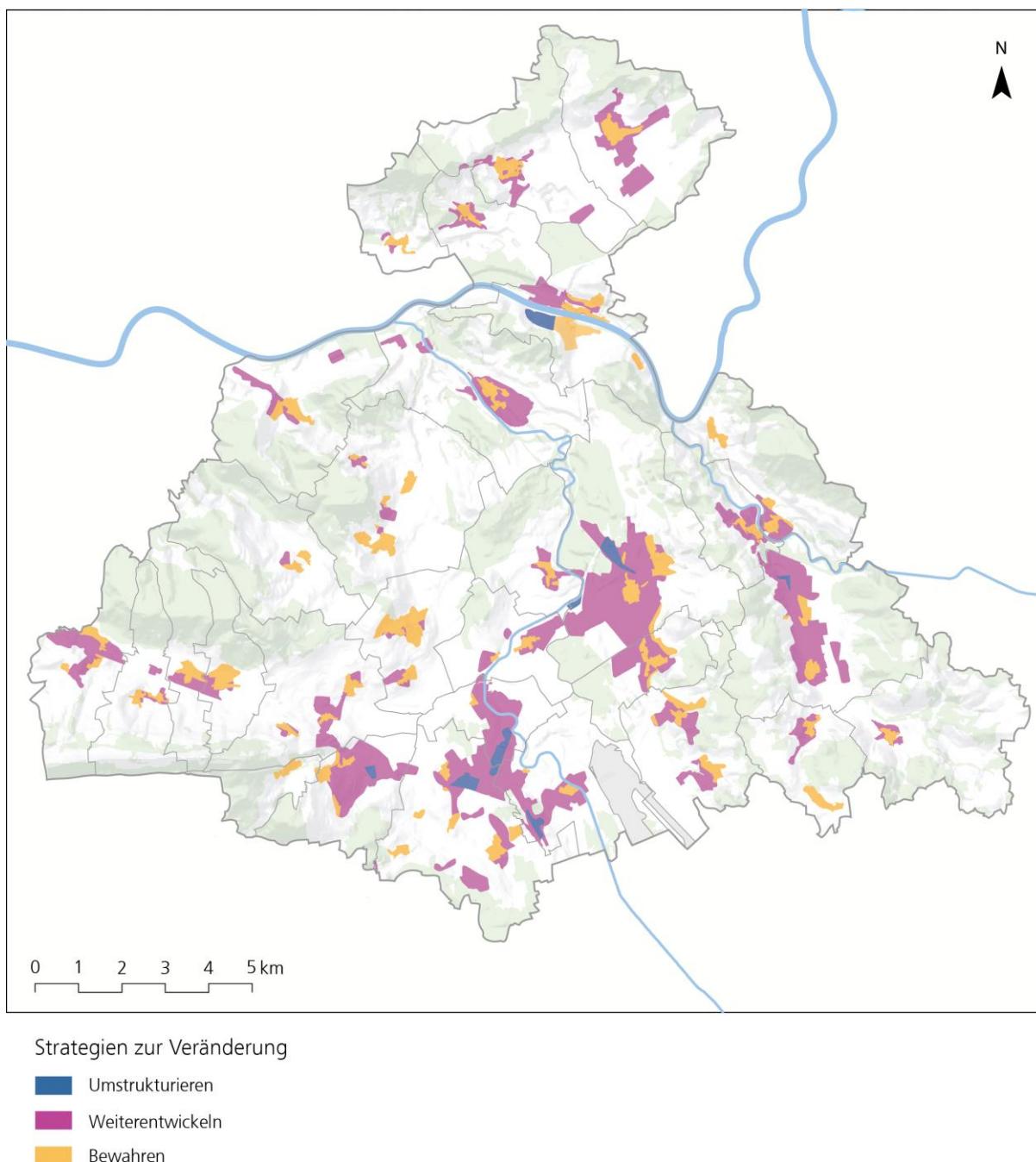
sind Verdichtungen jedoch möglich, wenn diese sorgfältig in die bestehenden Strukturen eingepasst werden und hohe Qualitätsanforderungen erfüllen. An sensiblen Lagen in Wohngebieten, zum Beispiel Hanglagen, steht demgegenüber die Bewahrung des Landschaftsbildes im Vordergrund. Bauten haben sich besonders gut in die Umgebung einzuordnen, negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind zu verhindern. In diesen Gebieten werden in der Regel niedrige bauliche Dichten festgelegt (vgl. Kapitel 2.5).

d) Gemeinsame Strategien entwickeln

Eine gemeindeübergreifende Abstimmung der Siedlungsentwicklung ist ein wichtiges Anliegen der Region und insbesondere in den Gebieten, welche sich in Zukunft stark verändern dürften, erforderlich. Sie soll insbesondere in funktional zusammenhängenden Teilräumen stattfinden. Zu nennen sind dabei zum Beispiel der Raum Bülach sowie der Raum Nieder-glatt – Niederhasli – Oberglatt. Die Region unterstützt und begleitet Projekte, welche die planerische Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden stärkt. Gegebenenfalls initiiert sie auch solche.

Der Raum Nieder-glatt – Niederhasli – Oberglatt ist geprägt von einer hohen Entwicklungsdynamik. Die drei Gemeinden verwachsen zusehends zu einem städtischen Raum. Sie streben an, stärker zusammenzuarbeiten und gegebenenfalls gemeinsam ein regionales Zentrum zu werden. Gemeinsame Herausforderungen sind unter anderem die Siedlungsentwicklung trotz Fluglärmelastung und der Umgang mit dem Durchgangsverkehr. Um abgestimmte Lösungen für die Herausforderungen zu finden, wurde von den drei Gemeinden unter Mitwirkung von Kanton und Region eine gemeinsame Entwicklungsstrategie und ein kommunaler Richtplan erarbeitet. Die Gemeinden streben in der Umsetzung der Entwicklungsstrategie weiterhin eine enge Zusammenarbeit an. Die Region unterstützt sie bei Bedarf.

Im Raum Bülach- Höri- Hochfelden- Bachenbülach- Winkel ist die funktionale Verflechtung der Gemeinden besonders hoch und damit auch der Abstimmungsbedarf. Auch diese Gemeinden streben eine verstärkte Zusammenarbeit und als Schritt in diese Richtung die Erarbeitung eines gemeinsamen kommunalen Richtplans für den Raum Bülach an.

**Abb. 2.1 Strategien**

2.1.3 Massnahmen

a) Region

Die Region verfolgt im Rahmen ihrer Planungen die formulierten Ziele und vertritt diese in den Planungen der übergeordneten und nebengeordneten Planungsträger (Bund und Kantone). Insbesondere unterstützt sie die Gemeinden in den dynamischen städtischen Räumen in ihrer Entwicklung und in der überkommunalen Zusammenarbeit. Sie setzt sich dafür ein, dass in diesen Räumen eine Einwohner- und Arbeitsplatzzunahme stattfinden kann und dass dabei hohe Anforderungen an die Siedlungsqualität gestellt werden.

b) Gemeinden

Die Gemeinden setzen sich mit verschiedenen Instrumenten insbesondere dafür ein, dass

- in den dynamischen städtischen Räumen, trotz angestrebtem Bevölkerungswachstum, durch eine umsichtige Planung eine hohe Siedlungsqualität entsteht,
- in den moderat verdichtenen Räumen konsequent innere Potenziale genutzt werden und einer weiteren Zersiedelung entgegengewirkt wird,
- in den erneuerten ländlichen Räumen gewachsene Strukturen erhalten und grosse Dichtesprünge vermieden werden.

Zur Steuerung der mittel- und langfristigen Siedlungsentwicklung nutzen die Gemeinden verschiedene Planungsinstrumente, um auf den Zielzustand des entsprechenden Raumtyps hinzuwirken.

- Auf strategischer Ebene können sie räumliche Leitbilder, kommunale Raumordnungskonzepte oder Siedlungsentwicklungsstrategien entwickeln. Gegebenenfalls erarbeiten sie mit einem kommunalen Richtplan eine behörderverbindliche Grundlage für die Nutzungsplanung.
- In der Nutzungsplanung setzen die Gemeinden die raumtypischen Aussagen zu baulicher Dichte, Erneuerung und Gestaltung um. Weiter steuern sie die Entwicklung wichtiger Areale in öffentlichem Interesse (z.B. in Ortszentren), indem sie beispielsweise zur Sicherung der städtebaulichen Qualität in der Nutzungsplanung eine Gestaltungsplanpflicht festlegen.
- Um für Schlüsselareale oder bei komplexen Aufgabenstellungen die besten Lösungen zu finden, führen sie wenn möglich Varianzverfahren (Ideenwettbewerbe, Architekturwettbewerbe, städtebauliche Wettbewerbe oder Testplanungen) durch. Im Rahmen von Gestaltungsplänen oder mittels Sonderbauvorschriften können sie die städtebauliche Qualität, die Umgebungsgestaltung und die Einordnung ins Ortsbild sichern.

Bei Planungen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen arbeiten die Gemeinden mit den betroffenen Nachbargemeinden zusammen.

2.2 Zentrumsgebiete

2.2.1 Ziele

Zentrumsgebiete sind bezeichnet zur Erhaltung und Weiterentwicklung von Zentren mit regionaler kultureller und wirtschaftlicher Bedeutung. Sie sollen nach den Festlegungen der anzustrebenden baulichen Dichte und nach den örtlichen Verhältnissen baulich intensiv genutzt werden können.

Bülach ist als kantonales Zentrum für das Unterland festgelegt. Es zeichnet sich aus durch eine kompakte städtebauliche Gestalt mit hoher Aufenthaltsqualität und sehr guter Erschliessungsqualität. Bülach übernimmt für die ganze Region die Funktion eines Arbeitsplatz-, Dienstleistungs- und Versorgungszentrums.

Dielsdorf und Embrach sind als regionale Zentren festgelegt. Sie zeichnen sich aus durch eine vielfältige durchmischte Nutzung und eine gute Erschliessungsqualität mit Bahn und Bus. Dielsdorf dient den umliegenden Gemeinden, Embrach dient dem Embrachertal als Arbeitsplatz, Dienstleistungs- und Versorgungszentrum mit einem breiten Einkaufsangebot. Die Zentrumsgebiete in Dielsdorf und Embrach weisen eine hohe bauliche Dichte auf.

2.2.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden folgende Zentrumsgebiete dargestellt (vgl. Abbildung 2.2):

Nr.	Gemeinde	Gebiet	Angestrebte Entwicklung	Bauliche Dichte	Koordinations-hinweise
1	Bülach	Gebiete nördlich Bahnhof, Bahnhofsbereich, Fangleiten, Soliboden, Bereich Bahnhofstrasse sowie Altstadt	Erhalt und Entwicklung gemischter Nutzungen in den Bereichen Altstadt und Bülach Nord, Industrie im Bereich nördlich der Autobahn Umstrukturierung der Areale Vetropack und Bülachguss zu einem städtischen Quartier mit gemischten Nutzungen Aufwertung der Gleisquerung zwischen Altstadt und Bülach Nord für den Fuss- und Veloverkehr	Hohe Dichte (ausser Soliboden)	Die Entwicklung ist mit dem Verkehrsangebot abzustimmen. Der Güterumschlag am Bahnhof Bülach ist zu gewährleisten. Abstimmung mit Störfallvorsorge
2	Dielsdorf	Ortszentrum (Kern- und Zentrumszone), Bahnhofstrasse	Arbeitsplatz-, Dienstleistungs-, Versorgungszentrum	Hohe Dichte (ausser Ortszentrum)	Berücksichtigung Ortsbild (Ortszentrum) Aufwerten des Bahnhofs und der Gleisquerung Verbessern der Verbindung Ortszentrum – Bahnhof - Einkaufszentren Die Entwicklung ist mit dem Verkehrsangebot abzustimmen.
3	Embrach	Gebiet südlich Bahnhof und westlich Stationsstrasse	Arbeitsplatz-, Dienstleistungs-, Versorgungszentrum. Geeignete Nutzungsmischung und -anordnung im Rahmen eines separaten Planungsverfahrens zu klären.	Hohe Dichte	Die Entwicklung ist mit dem Verkehrsangebot abzustimmen.

Tabelle 2.2a: Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung

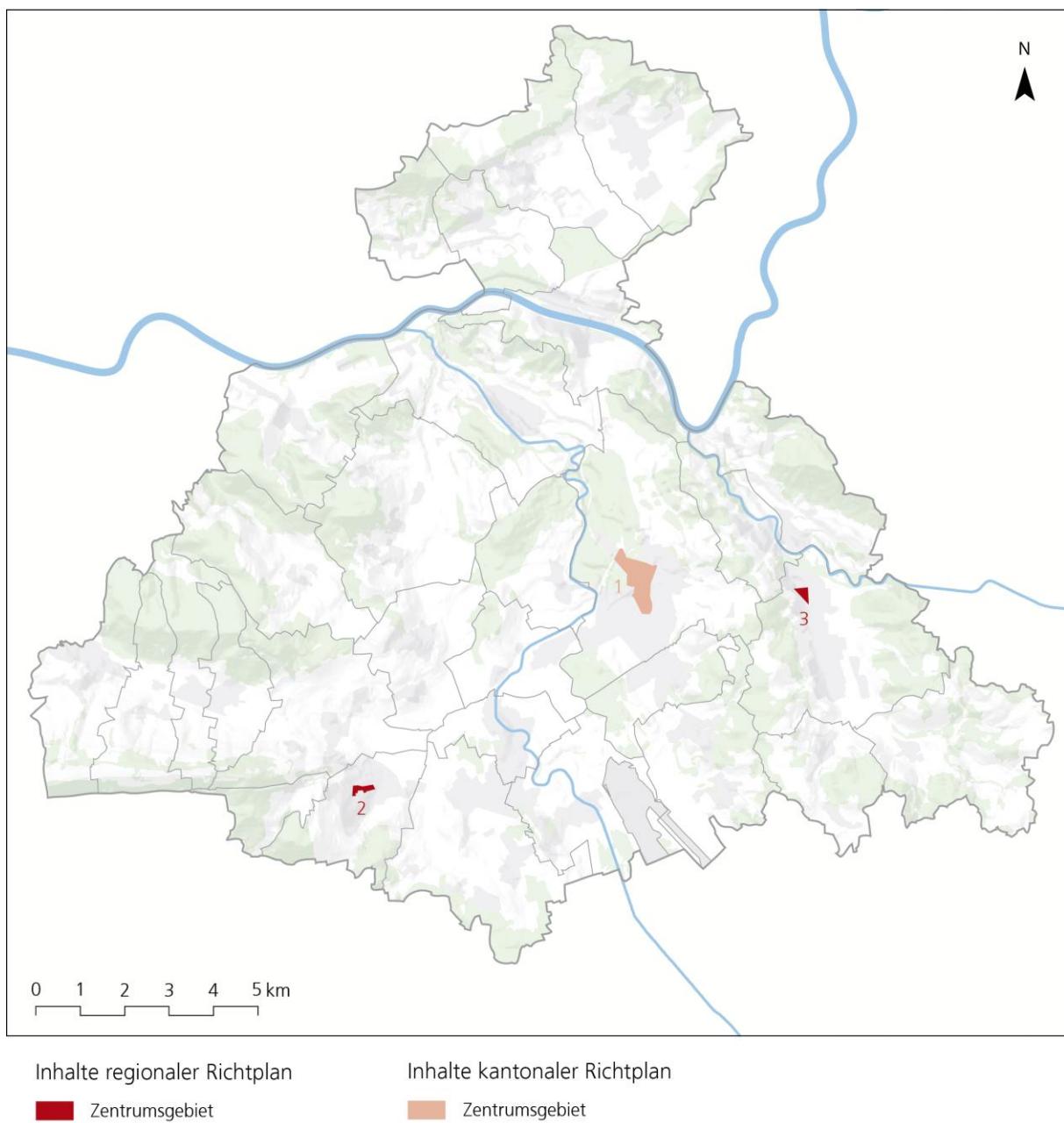


Abb. 2.2: Zentrumsgebiete

2.2.3 Massnahmen

a) Region

Die Region setzt sich ein für gute Rahmenbedingungen zur Stärkung der Zentren (z.B. über die Ansiedlung öffentlicher Bauten und Anlagen oder die Stärkung der Arbeitsplatzgebiete) und für eine sehr gute Erreichbarkeit.

b) Gemeinden

Die Gemeinden erstellen Konzepte für die Entwicklung ihrer Zentrumsgesellschaften und nutzen geeignete Planungsinstrumente, z.B. Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen sowie fallweise vorgelagerte Konkurrenzverfahren zur orts- und städtebaulichen Qualitätssteigerung. Sie berücksichtigen dabei die Entwicklungsvorgaben im regionalen Richtplan.

2.3 Schutzwürdiges Ortsbild

2.3.1 Ziele

Schutzwürdige Ortsbilder sind Altstädte, Dorfkerne und Quartiere, die in ihrer Gesamtheit gute bauliche Qualitäten von überörtlicher Bedeutung aufweisen. Sie sind wichtige Zeugen einer baukünstlerischen, politischen, wirtschaftlichen oder sozialen Epoche.

In schutzwürdigen Ortsbildern von überkommunaler Bedeutung ist eine Siedlungsentwicklung nach innen mit besonders hohen Anforderungen verbunden. Eine massvolle Entwicklung ist unter Beachtung eines hohen Qualitätsanspruches und unter Wahrung der Schutzziele grundsätzlich möglich. Die Nutzung der vorhandenen Potenziale ist dabei auf die Schutzziele abzustimmen.

2.3.2 Karteneinträge

In der regionalen Richtplankarte werden die schutzwürdigen Ortsbilder von regionaler Bedeutung dargestellt (vgl. Abbildung 2.3). Die schutzwürdigen Ortsbilder von kantonaler Bedeutung sind in der kantonalen Richtplankarte dargestellt.

Nr.	Ortsbilder von regionaler Bedeutung	Koordinationshinweise
1	Bachs	ISOS-Objekt von nationaler Bedeutung
2	Eglisau (Seglingen)	ISOS-Objekt von nationaler Bedeutung
3	Embrach	-
4	Rafz	ISOS-Objekt von nationaler Bedeutung
5	Stadel	ISOS-Objekt von nationaler Bedeutung
6	Wasterkingen	ISOS-Objekt von nationaler Bedeutung

Tabelle 2.3: Schutzwürdige Ortsbilder von regionaler Bedeutung

2.3.3 Massnahmen

a) Region

Die Region berücksichtigt die schutzwürdigen Ortsbilder in ihren Planungen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden tragen im Rahmen der Nutzungsplanung den schutzwürdigen Ortsbildern sowie dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) Rechnung. Auf kommunaler Stufe erfolgt der Schutz von Ortsbildern in erster Linie durch das Festlegen von Kernzonen und detaillierten Kernzonenplänen.

Mit der Erstellung von Gestaltungsplänen, der Ausscheidung von Quartiererhaltungszonen und mit der Verkehrs- und Parkraumplanung werden bei Bedarf in der Umgebung eines geschützten Ortsbildes die Schutzziele unterstützt.

Im Baubewilligungsverfahren ist zu beachten, dass Bauvorhaben im Bereich des zu schützenden Ortsbildes bezüglich ihrer gestalterischen Qualität den Anforderungen von § 238 Abs. 2 PBG zu genügen haben. Dies gilt für Bauvorhaben innerhalb und ausserhalb der Bauzone.

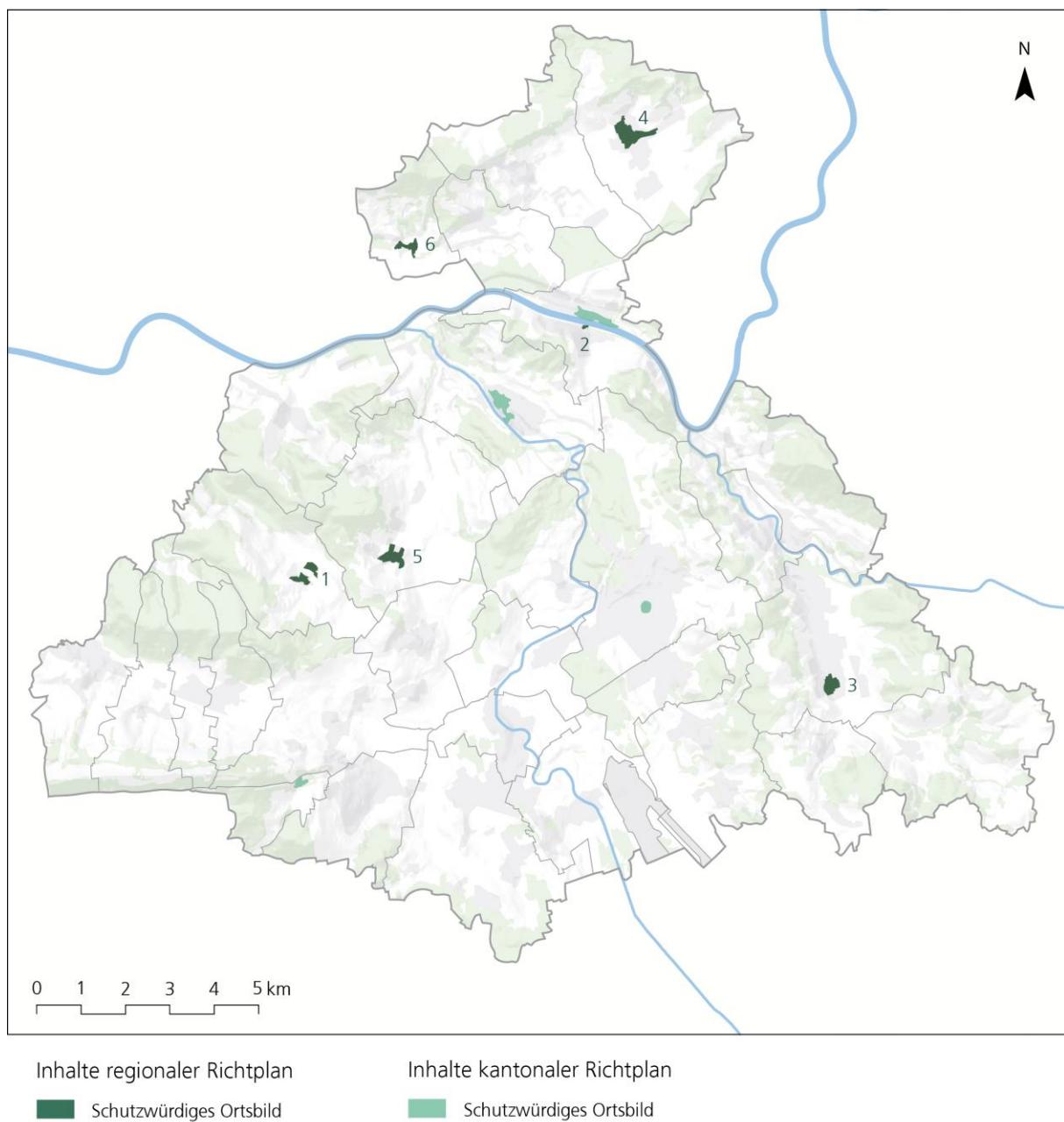


Abb. 2.3: Schutzwürdige Ortsbilder

2.4 Gebiete mit Nutzungsvorgaben

2.4.1 Ziele

Zur langfristigen Raumsicherung für unterschiedliche Zwecke werden Gebiete mit Nutzungsvorgaben bezeichnet. So sollen sowohl genügend zusammenhängende Industrie- und Gewerbeflächen angeboten werden können als auch Flächen für die künftige Ansiedlung von regional bedeutenden öffentlichen Einrichtungen gesichert sein. Außerdem sind Gebiete bezeichnet, in welchen verkehrsintensive Einrichtungen (VE) zulässig sind.

a) Arbeitsplatzgebiete

Als regionale Arbeitsplatzgebiete bezeichnet sind Industrie- und Gewerbeareale, die als Schwerpunkte für die weitere Entwicklung von Produktions-, und/oder Handels- und Dienstleistungsbetrieben vorgesehen sind. Um die Region als Arbeitsort weiterzuentwickeln, sind die regionalen Arbeitsplatzgebiete längerfristig zu erhalten respektive weiterzuentwickeln und für gewerbliche Nutzungen vorzubehalten. Die für den lokalen Bedarf notwendigen Gewerbeflächen sind zu erhalten. Die regionalen Arbeitsplatzgebiete befinden sich insbesondere in den dynamischen städtischen Räumen und an geeigneten Lagen in den moderat verdichten Räumen. Logistiknutzungen sind in geeigneten Gebieten zu konzentrieren, Dienstleistungsnutzungen sind teilweise ausgeschlossen (vgl. Koordinationshinweise zu einzelnen Gebieten, Kapitel 2.4.2).

b) Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen (OeBA)

Das Angebot an öffentlichen Einrichtungen in den verschiedenen Bereichen öffentlicher Dienstleistungen leistet einen grossen Beitrag an die Versorgungsqualität und die Beschäftigung in der Region. Mit der Bezeichnung von Gebieten für öffentliche Bauten und Anlagen soll langfristig der Raum für regional bedeutende öffentliche Nutzungen an mittels ÖV oder Fuss- und Veloverkehr gut erreichbaren zentralen Lagen reserviert werden.

c) Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen werden aufgrund ihrer starken räumlichen Wirkungen und zum Zweck der überkommunalen Koordination im regionalen Richtplan festgelegt. Solche Gebiete werden primär in den Zentren der Region ausgeschieden und müssen mit der bestehenden Siedlungsstruktur verträglich sein. Die Kenntnis der Auswirkungen auf die bestehenden Konsum- und Freizeitnutzungen im Umfeld sowie der möglichen Entwicklungspotenziale sind dafür Voraussetzung. Für eine möglichst umweltverträgliche und zuverlässige Verkehrsabwicklung sowie für die Minimierung des Flächenbedarfs des ruhenden Verkehrs wird bei verkehrsintensiven Einrichtungen eine ausreichende Strassenkapazität und eine hohe Erschliessungsqualität durch öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuss- und Veloverkehr angestrebt. Die Kriterien sind in Pt. 4.5.3b des kantonalen Richtplans dargelegt. Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten im Grundsatz Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäuden, die wesentliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) von Personenwagen erzeugen.

2.4.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte sind folgende Arbeitsplatzgebiete dargestellt (vgl. Abbildung 2.4):

Nr.	Gemeinde	Gebiet	Nutzung	Koordinationshinweis Nutzungsplanung
1	Bachenbühlach	Industriezone	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Logistiknutzungen im Westen, Verkehrsintensive Einrichtungen ge- mäss separatem Eintrag (vgl. folgende Tabelle)
2	Bülach	Nordwestlich Auto- bahn	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen ausgeschlossen, Logistiknutzungen westlich Autobahn
		Südöstlich Autobahn / nördlich Schützen- mattstrasse		Dienstleistungen zulässig
3	Bülach / Hoch- felden	Jakobstal	Arbeitsplatzgebiet	Auf einer Fläche von 18'400 m ² sind Dienstleistungen zugelassen (entspricht der bereits eingezogenen Fläche). Im üb- rigen Gebiet: Ausschluss von Dienst- leistungen Koordination der Entwicklung mit Höri, Altmannstein-Hof
4	Bülach	Erachfeld	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Verkehrsintensive Einrichtungen ge- mäss separatem Eintrag (vgl. folgende Tabelle)
5	Dielsdorf	Nordöstlich Bahnhlinie	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Option für Anschlussgleis
6	Embrach	Hard (südlich Hardrü- tistrasse)	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig
7	Höri	Altmannstein-Hof	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Koordination der Entwicklung mit Bülach, Jakobstal
8	Niederglatt	Südlich des Bahn- hofs beidseits der Bahnhlinie, nördlich des Bahnhofs östlich der Bahnhlinie	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Abstimmung mit Entwicklung Arbeits- platzgebiete in Niederhasli und Ober- glatt
9	Niederhasli	Farn, Egelsee	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Anschlussgleis, Abstimmung mit Entwicklung Arbeits- platzgebiete in Niederglatt und Ober- glatt
10		Klein Ibig-Rütisberg	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig
11	Niederweningen	Areal Bucher-Guyer und Murzlen	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig
12	Oberglatt	Asp Fräflig und Bückli	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig,

Nr.	Gemeinde	Gebiet	Nutzung	Koordinationshinweis Nutzungsplanung
				Abstimmung mit Entwicklung Arbeitsplatzgebiete in Niederglatt und Niederhasli
13	Rafz	Nördlich Bahnhlinie	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig,
		Südlich Bahnhlinie (Eichenrütenen)		Dienstleistungen ausgeschlossen
				Kantonaler Richtplan und Zonenplan sind abzustimmen

Tabelle 2.4a: Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung

In der Richtplankarte sind zur langfristigen Raumsicherung für regional bedeutende öffentliche Einrichtungen folgende Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen dargestellt (vgl. Abbildung 2.4):

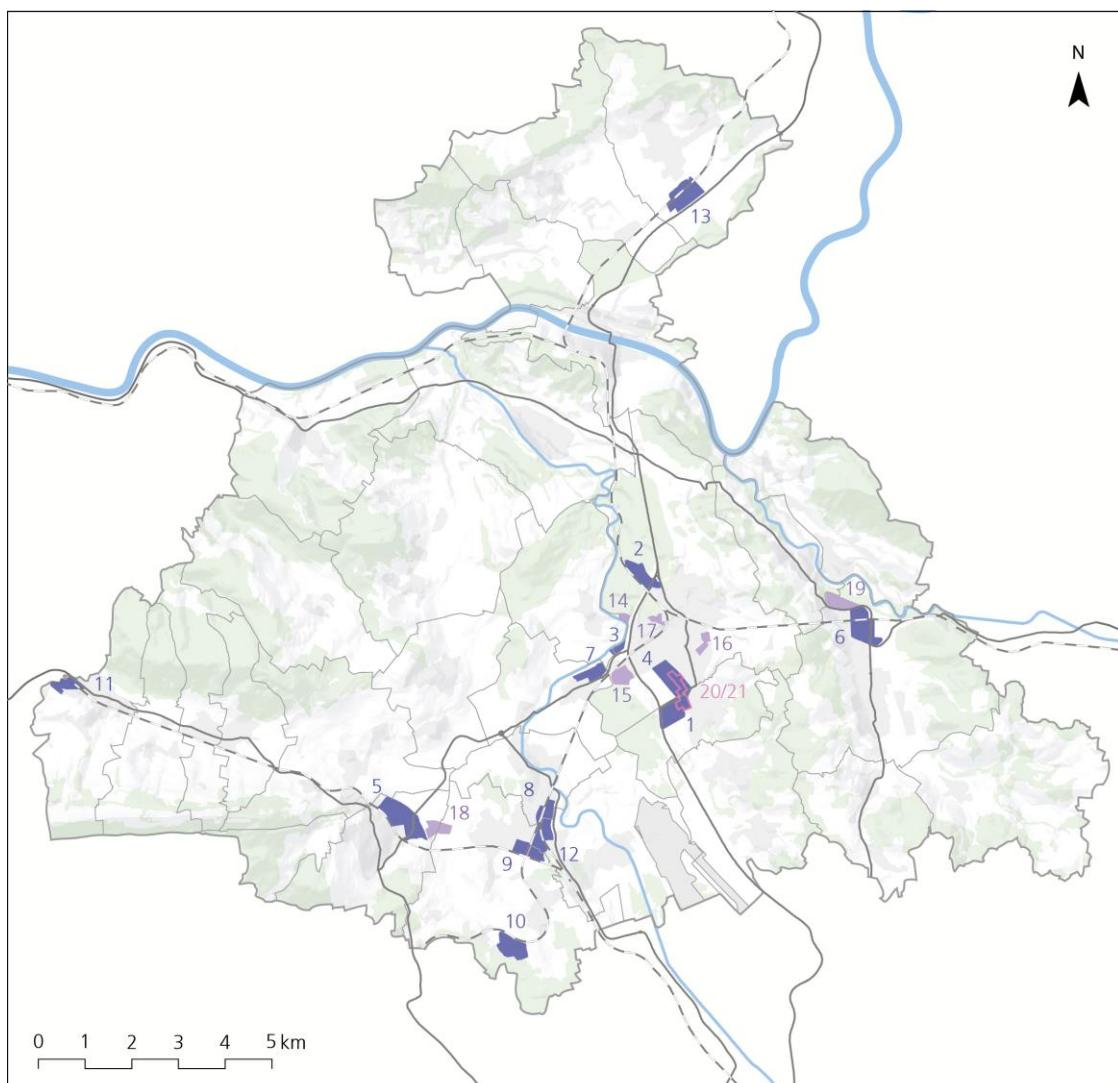
Nr.	Ge-meinde	Gebiet	Nutzung	Koordinationshinweis Nutzungspla-nung
14	Bülach	Hirslen	Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen	Sportanlage
15		Kaserne		Kaserne
16		Schulen		Kantons- und Berufsschule
17		Spital		Spital und Bezirksgebäude
18	Diels-dorf / Nieder-hasli	Erlen	Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen	Sportanlage Ökologisches Potenzial Haslibach berücksichtigen
19	Emb-rach	Hard (nördlich Hard-rütistrasse)	Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen	Pflegezentrum

Tabelle 2.4b: Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung

In der Richtplankarte sind folgende Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) dargestellt (vgl. Abbildung 2.4):

Nr.	Gemeinde	Gebiet	Nutzung
20	Bachenbülach	Grenzstrasse/ Grabenstrasse	Supermärkte, Fachmärkte
21	Bülach	Bülach Süd, Grenzstrasse	Supermärkte, Fachmärkte

Tabelle 2.4c: Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen



Inhalte regionaler Richtplan

- █ Arbeitsplatzgebiet
- █ Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen (OeBA)
- █ Gebiet für verkehrsintensive Einrichtungen

Abb. 2.4: Gebiete mit Nutzungsvorgaben

2.4.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden setzen die Arbeitsplatzgebiete in ihrer Nutzungsplanung um und beachten dabei die Koordinationshinweise. In den Arbeitsplatzgebieten sind Industrie- und Gewerbezonen nach §§ 56-59 PBG auszuscheiden und gegebenenfalls Dienstleistungsnutzungen auszuschliessen. Die Gemeinden sorgen ausserdem für die Sicherung der notwendigen Gewerbe- und Industrieflächen für den kommunalen Bedarf.

Die Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen werden mit Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen oder Spezialzonen langfristig für regional bedeutende öffentliche Nutzungen gesichert. Der Entwicklungsspielraum für künftige Erweiterungen wird dadurch offen gehalten. Im Falle einer Umnutzung nicht mehr benötigter öffentlicher Bauten und Anlagen klärt die Gemeinde in Zusammenarbeit mit Region und Kanton die Möglichkeiten zukünftiger Nutzungen.

Die Gemeinden koordinieren die Planung und Bewilligung von verkehrsintensiven Einrichtungen mit den Nachbargemeinden und der Region. Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen gemäss Pt. 4.5.3b des kantonalen Richtplans bedürfen eines entsprechenden Eintrags im regionalen Richtplan.

2.5 Anzustrebende bauliche Dichte

2.5.1 Ziele

Der Regionale Richtplan strukturiert das Siedlungsgebiet nach den regionalen Interessen in mehrere Dichtestufen. Während die im regionalen Raumordnungskonzept festgelegten Nutzungsdichten (vgl. Kapitel 1) eine Zielaussage darstellen, sind die räumlich genauer abgegrenzten Gebiete mit hoher oder niedriger baulicher Dichte Vorgaben für die Nutzungsplanung der Gemeinden.

Es werden Gebiete bezeichnet, wo eine hohe bauliche Dichte angestrebt wird und solche, wo eine geringe bauliche Dichte angemessen ist. In allen übrigen Gebieten sind mittlere bauliche Dichten zu realisieren.

	Arbeitsplatzgebiet	Übriges Siedlungsgebiet
Hohe bauliche Dichten	Min. Baumassenziffer: 4 m ³ /m ² Max. Baumassenziffer: 10 m ³ /m ² Max. Gebäudehöhe: 22 m*	Min. Ausnützungsziffer 60 % Min. Baumassenziffer 2.7 m ³ /m ² Min. 3 Vollgeschosse
Mittlere bauliche Dichten (kein Eintrag in Richtplankarte)	Max. Baumassenziffer: 6 m ³ /m ² Max. Gebäudehöhe: 15 m	-
Niedrige bauliche Dichten	-	Minimale Ausnützung gemäss PBG darf unterschritten werden (max. 2 Vollgeschosse)

* In der Gemeinde Bülach im Arbeitsplatzgebiet nördlich der Unterlandautobahn A51 max. 32 m

Tabelle 2.5a: Klassierung bauliche Dichten

Hohe bauliche Dichten sind insbesondere an geeigneten Lagen (ÖV-Erschliessung, städtebaulicher Kontext) in den dynamischen städtischen Räumen vorgesehen (Raumtypen vgl. Kapitel 2.1.1.). In Gebieten mit hoher baulicher Dichte ist auf eine hohe städtebauliche Qualität und eine gute Freiraumversorgung zu achten. Die Siedlung ist so weiterzuentwickeln, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen vorwiegend im öffentlichen Verkehr abgewickelt wird.

Mittlere bauliche Dichten (kein Eintrag in Richtplankarte) sind überall vorzusehen, wo weder Gründe für besonders hohe noch besonders tiefe bauliche Dichten bestehen. In diesen Siedlungsgebieten sind die Mindestdichten nach § 49a PBG einzuhalten. Arbeitsplatzgebiete mit mittlerer Dichte liegen an Randlagen und am Übergang zu Wohngebieten. Die maximalen Höhen und Baumassenziffern sichern eine Einordnung in die Landschaft und die angrenzende Siedlung.

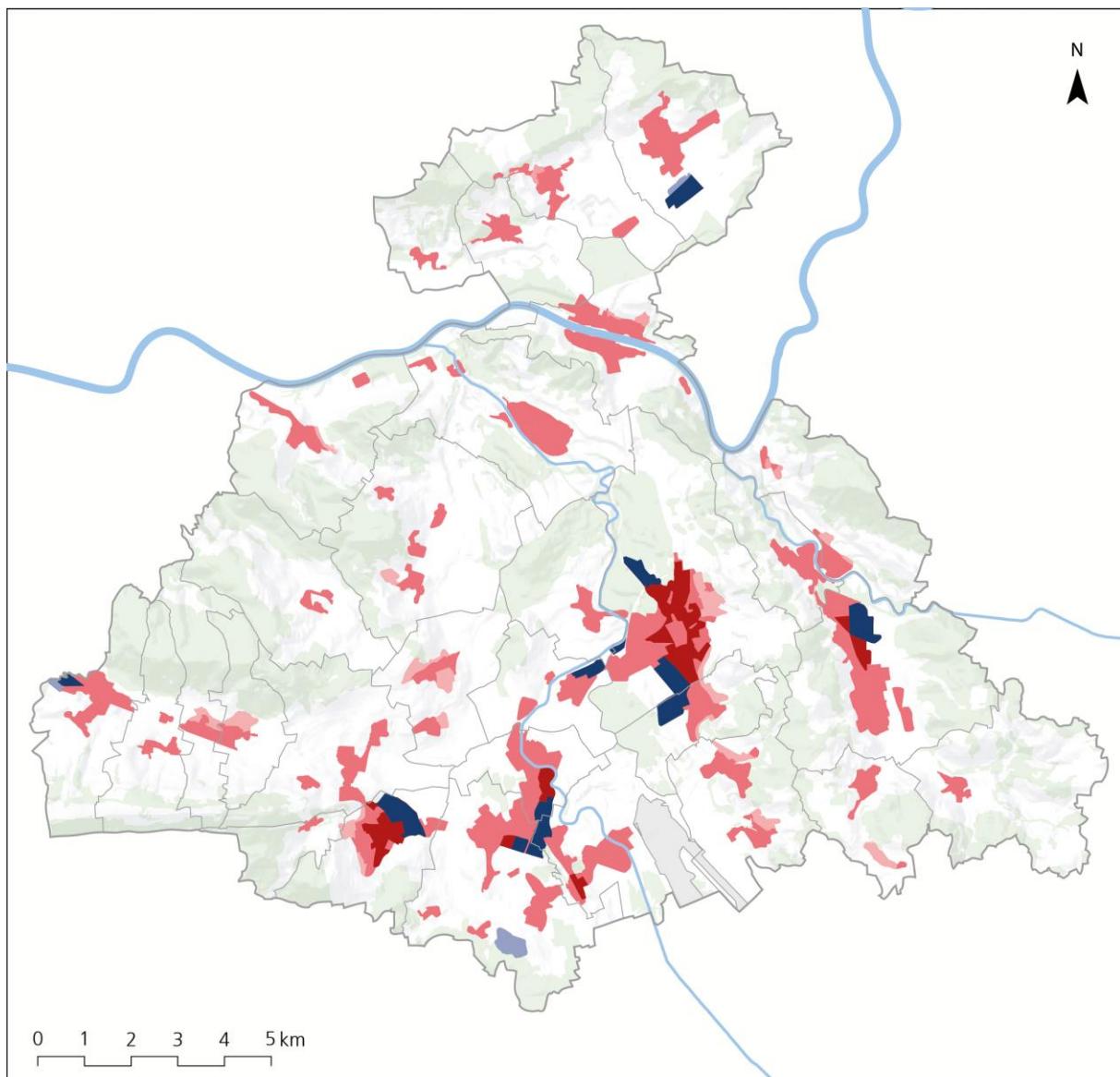
Niedrige bauliche Dichten werden in Gebieten mit besonderen landschaftlichen Qualitäten (insbesondere Hanglagen) zwecks Schutz der Landschaft und des Ortsbildes angestrebt. Die niedrige bauliche Dichte ermöglicht eine Einordnung in die umgebende Landschaft. Sie ist Voraussetzung für die Unterschreitung der Mindestdichten nach § 49a Abs. 2 lit.a PBG in der Nutzungsplanung.

2.5.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte sind die Gebiete mit hoher und niedriger Dichte dargestellt, in Abbildung 2.5 sind auch die Gebiete mit mittlerer Dichte ersichtlich.

Gemeinde	Gebiet	Bauliche Dichte
Bachenbülach	Industriezonen	Hohe Dichte
	Südwesthang Brueder und Buechenrain	Niedrige Dichte
Bülach	Arbeitsplatzgebiet nördlich Bahnareal, Jakobstal, Zentrum sowie Bülach Süd und Bülach Nord, Gebiet Mettmenriet	Hohe Dichte
	Schuemacher-Wiberg und Schleufenberg	Niedrige Dichte
Dielsdorf	Arbeitsplatzgebiet östlich Bahnlinie, Areal Neuwisen, Hofacher, Zentrum, Pelzwiesen, Wehntaler-/ Gumpenwiesenstrasse	Hohe Dichte
	Breistel, Hirsmüli, Südstrasse,	Niedrige Dichte
Eglisau	Egg, Lee-Heimat, Hueb-Gupfen und Eigen	Niedrige Dichte
Embrach	Arbeitsplatzgebiet sowie Gebiet südlich der Bahnlinie und östlich der Stationsstrasse resp. Rheinstrasse	Hohe Dichte
Freienstein-Teufen	Oberer und unterer Buck, Riethalden und Summerhalde, Im Bungert / Oberteufenerstrasse	Niedrige Dichte
Höri	Altmannstein-Hof	Hohe Dichte
Lufingen	Hanglage Ortsteil Augwil	Niedrige Dichte
Neerach	Osthänge Heitlig und Sandbuck sowie Riedächer in Riedt	Niedrige Dichte
Niederglatt	Gebiet beidseits der Bahnlinie südlich des Bahnhofs	Hohe Dichte
	Gebiet nördlich der Zürcher-/ Kaiserstuhlstrasse, südlich der Glatt	Hohe Dichte
Niederhasli	Farn und Egelsee	Hohe Dichte
Niederweningen	Areal Bucher-Guyer, nördlicher Teil	Hohe Dichte
Oberglatt	Asp, Fräflig und Bückli	Hohe Dichte
	Gebiet nordöstlich des Bahnhofs	Hohe Dichte
Oberweningen	Obere Hanglage, westlich des Ortskerns	Niedrige Dichte
Rafz	Arbeitsplatzgebiet südlich der Bahnlinie	Hohe Dichte
Schöfflisdorf	Hanglage ob Ortskern	Niedrige Dichte
Stadel	Brunnacher	Niedrige Dichte
Weiach	Südostabhang ob Dorfkern	Niedrige Dichte
Wil	Felsenegg	Niedrige Dichte
Winkel	Hanglagen in Winkel (Halden/Bachacher), Seeb und Oberrüti (Pünten/Altreben)	Niedrige Dichte

Tabelle 2.5b: Gebiete mit hoher oder niedriger baulicher Dichte

**Inhalte regionaler Richtplan**

Im Arbeitsplatzgebiet

- Hohe bauliche Dichte
- Mittlere bauliche Dichte

Im übrigen Siedlungsgebiet

- Hohe bauliche Dichte
- Mittlere bauliche Dichte
- Niedrige bauliche Dichte

Abb. 2.5: Anzustrebende bauliche Dichten

2.5.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden orientieren sich in ihrer Nutzungsplanung an den angestrebten Nutzungsichten gemäss regionalem Raumordnungskonzept (Kap. 1.2.3). Abweichungen werden im Rahmen des Planungsberichtes explizit begründet. Die Gemeinden setzen ausserdem im Rahmen ihrer Nutzungsplanung die Vorgaben betreffend baulicher Dichte um. In Gebieten mit hoher baulicher Dichte und erheblichen Störfallrisiken sollen die Dichtevorgaben unterschritten werden, wenn die geforderte Dichte zu einer nicht tragbaren Erhöhung des Störfallrisikos führt. In Gebieten mit hoher baulicher Dichte können sie bei Umstrukturierungen von Arbeitsplatzgebieten oder grossflächigen Entwicklungen geeignete planerische Massnahmen, z.B. Sondernutzungsplanungen veranlassen. Im Rahmen dieser Planungen sind eine hohe städtebauliche Qualität und eine gute Freiraumversorgung anzustreben. Die Gemeinden können ausserdem in der Nutzungsplanung Bestimmungen über eine Mindestausnutzung erlassen (§ 49 Abs. 2 lit. a PBG).

Die Gemeinden Niederglatt, Niederhasli und Oberglatt überprüfen gemeinsam, wo mit höheren baulichen Dichten neue Qualitäten geschaffen werden können.

2.6 Entwicklung von Bahnhofsgebieten

2.6.1 Ziele

Die gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in den Gebieten um die Bahnhöfe bietet Potenziale für Wohn- und Arbeitsnutzungen von mittlerer und hoher Dichte. Die Bahnhofsgebiete der Zentren Bülach, Dielsdorf und Embrach sowie der drei Gemeinden Niederglatt, Niederhasli und Oberglatt sind für die jeweiligen Gemeinden von besonderer Bedeutung. Mit der Entwicklung zu gemischten Gebieten mit hoher Dichte werden die Zentren in ihren Funktionen gestärkt.

2.6.2 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden entwickeln die Bahnhofsgebiete aktiv. Mit der Nutzungsplanung schaffen sie Voraussetzungen für mittlere und hohe Dichten. Die Zentren Bülach, Dielsdorf und Embrach sowie Niederglatt, Niederhasli und Oberglatt entwickeln die Siedlung im Umfeld der Bahnhöfe zu gemischten Gebieten mit hoher Dichte. Bülach entwickelt seinen Bahnhof als attraktive ÖV-Drehscheibe weiter.

2.7 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

2.7.1 Ziele

Den Fahrenden ist für die Ausübung ihrer traditionellen Lebensweise ausreichend Platz an geeigneten Lagen und in genügender Qualität zur Verfügung zu stellen (Niederlassungsfreiheit und Minderheitenschutz gemäss BV; Art. 3 RPG). Dazu sind im Kanton Zürich die Standplätze und Durchgangsplätze planungsrechtlich zu sichern. Die Region Unterland hat den Auftrag, zwei Durchgangsplätze für Fahrende im regionalen Richtplan zu bezeichnen.

2.7.2 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton erarbeitet ein Konzept «Fahrende Kanton Zürich», in dem bestehende und neue Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende überprüft werden. Er sorgt für die Information der

Gemeinden sowie der Bevölkerung. Der Kanton gewährleistet den Bau der zusätzlich benötigten Stand- und Durchgangsplätze und die Finanzierung der zusätzlich erforderlichen Infrastruktur. Er übernimmt Betriebskosten der Gemeinden, die die Einnahmen aus der Platzvermietung übersteigen.

b) Region

Die Region bezeichnet nach Veröffentlichung des kantonalen Konzepts «Fahrende Kanton Zürich» zwei dauerhafte Durchgangsplätze im regionalen Richtplan.

c) Gemeinden

Die Gemeinden betreiben die Stand- und Durchgangsplätze und erstellen ein kostendeckendes Betriebskonzept.

3 Landschaft

3.1 Gesamtstrategie

Die Landschaft im Zürcher Unterland wird für die Landwirtschaft, die Erholung, die Natur und den Kiesabbau vielfältig genutzt. Vielerorts überlagern sich unterschiedliche Nutzungen. In einigen Gebieten werden aber auch bewusst Schwerpunkte gesetzt, wo gewisse Nutzungen Vorrang vor anderen haben.

3.1.1 Ziele

a) Land- und forstwirtschaftliche Nutzung erhalten

Das Zürcher Unterland ist die «Kornkammer» des Kantons Zürich. In den Räumen mit Priorität Landwirtschaft gemäss Regio-ROK steht auch zukünftig die Produktion von Nahrungsmitteln oder des nachhaltigen Rohstoffes Holz im Zentrum. Grosses zusammenhängende Gebiete in diesen Räumen werden auch künftig landwirtschaftlich genutzt. Die hohe Bodenfruchtbarkeit bleibt erhalten. Verschiedene Elemente ökologischer Vernetzung erlauben Tieren die Querung und den Aufenthalt in diesen Räumen. Die Wege im Landwirtschaftsgebiet sind, sofern die Landwirtschaft dadurch nicht übermäßig beeinträchtigt wird, auch für Freizeitzwecke nutzbar.

b) Natur schützen, Erholung ermöglichen

Die Wälder und Flusslandschaften des Zürcher Unterlands dienen der Bevölkerung als attraktive Naherholungsgebiete und sind gleichzeitig naturnah. Die Räume mit Priorität Natur und Erholung sind auch künftig grössere, vernetzte Gebiete mit hoher Artenvielfalt. Sie sind mit Velo- und Wanderwegen gut für die Erholungsnutzung erschlossen. Im Unterland sind Gebiete für die Naherholung für alle Einwohner in wenigen Minuten erreichbar. In den Schutzgebieten hat die Natur vor der Erholung Vorrang. Sie wird aktiv erhalten und gefördert. Der Raum für Gewässer wird wo möglich erweitert. Die Übergänge zum Siedlungsgebiet sind für Natur und Erholung attraktiv gestaltet.

c) Eingriffe in die Landschaft beschränken

Im Zürcher Unterland wird der überwiegende Teil des Kieses des Kantons abgebaut. Die massiven Eingriffe führen zu einer «Landschaft im Umbruch», welche das Erscheinungsbild der Region prägt. Die Eingriffe in die Landschaft werden in diesem Raum dank einer langfristigen Planung auf das Minimum beschränkt. In den Kiesgruben wird laufend Raum für ökologische Zwischennutzungen geschaffen. Die nicht mehr für den Kiesabbau genutzten Flächen werden für die Landwirtschaft oder die Natur wieder nutzbar gemacht.

3.1.2 Massnahmen

a) Region

Die Region verfolgt im Rahmen ihrer Planungen die formulierten Ziele und vertritt diese in den Planungen der über- und nebengeordneten Planungsträger (Bund und Kantone).

b) Gemeinden

Die Gemeinden wirken bei Ihren Planungen auf die formulierten Ziele hin. Mit der kommunalen Nutzungsplanung nehmen sie Einfluss auf die Gestaltung der Siedlungsränder und schonen die Landwirtschaftsböden.

3.2 Erholung

3.2.1 Ziele

Die Landschaft hat im Unterland eine wichtige Erholungsfunktion für die Bevölkerung. Die Erholung wird natur- und landschaftsverträglich ausgestaltet und schliesst andere Nutzungen nicht aus. Die Landschaft wird mit Velo- und Wanderwegen für Erholungssuchende erschlossen, wo keine Schutzinteressen entgegenstehen.

An geeigneten Lagen sind Erholungsgebiete für grössere Freizeit- und Erholungsanlagen bezeichnet. Diese sind mit dem öffentlichen und dem Individualverkehr gut erschlossen und fügen sich gut in die Landschaft ein.

3.2.2 Karteneinträge

Erholungsgebiete von kantonaler Bedeutung sind im kantonalen Richtplan dargestellt. In der regionalen Richtplankarte werden folgende Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung dargestellt (vgl. Abbildung 3.3, Kapitel 3.3.2):

Nr.	Gemeinde	Gebiet	Nutzung	Realisierungsstand
1	Bülach	Erachfeld	Sport- und Erholungsanlage	geplant
2	Dielsdorf	Grossriet	Pferdesportanlage	bestehend
3	Eglisau	Tössriederen	Hundeschule	bestehend
4	Embrach	Bilg	Hundeschule	geplant, als Ersatz für Standort Au
5	Lufingen	Augwil	Golfplatz	bestehend
6	Stadel	Bätmur, Windlach	Hundeschule	bestehend
7	Wil	Tierliggraben	Hundeschule	bestehend

Tabelle 3.2: Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung

3.2.3 Massnahmen

a) Region

Die Region berücksichtigt die Erholungsgebiete bei ihren Planungen. Sie stimmt die Bedürfnisse bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, dem Langsamverkehr und der Parkierung auf die Erholungsnutzung ab.

b) Gemeinden

In den kommunalen Nutzungsplänen werden die bezeichneten Erholungsgebiete von kantonaler und regionaler Bedeutung differenziert. Die Gemeinden nehmen kleinräumige Nutzungsentflechtungen zwischen Erholungsnutzung und Natur- und Landschaftsschutz vor. Bei bestehenden Hundeschulen mit Bauten und Anlagen, die nicht über eine Baubewilligung verfügen, ist das entsprechende Verfahren nachzuholen.

3.3 Aussichtspunkte

3.3.1 Ziele

Mit der Festlegung von Aussichtspunkten werden regional bedeutende Standorte mit einer attraktiven Aussicht auf die Landschaft gesichert. Die Aussicht ist weder durch bauliche Massnahmen noch durch Vegetation zu beeinträchtigen.

3.3.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden folgende Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung dargestellt (vgl. Abbildung 3.3):

Nr.	Gemeinde	Gebiete
8	Bachenbühlach	Brüder
9	Bülach	Eschenmosen
10	Eglisau	Galgenbuck
11		Förrlibuck
12		Rhinsberg Flüe
13	Embrach	Chimenhof
14		Husacher/Balsberg
15	Freienstein-Teufen	Forenirchel
16	Glattfelden	Paradiesgärtli
17	Höri	Höriberg
18	Lufingen	Schlossreben / Buck
19	Rafz	Gnal
20	Regensberg	Aussichtsturm
21	Rorbas	Petersboden
22	Stadel	Stadlerberg
23	Steinmaur	Heitlig
24	Weiach	Leuenchopf
25	Winkel	Loo

Tabelle 3.3: Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung

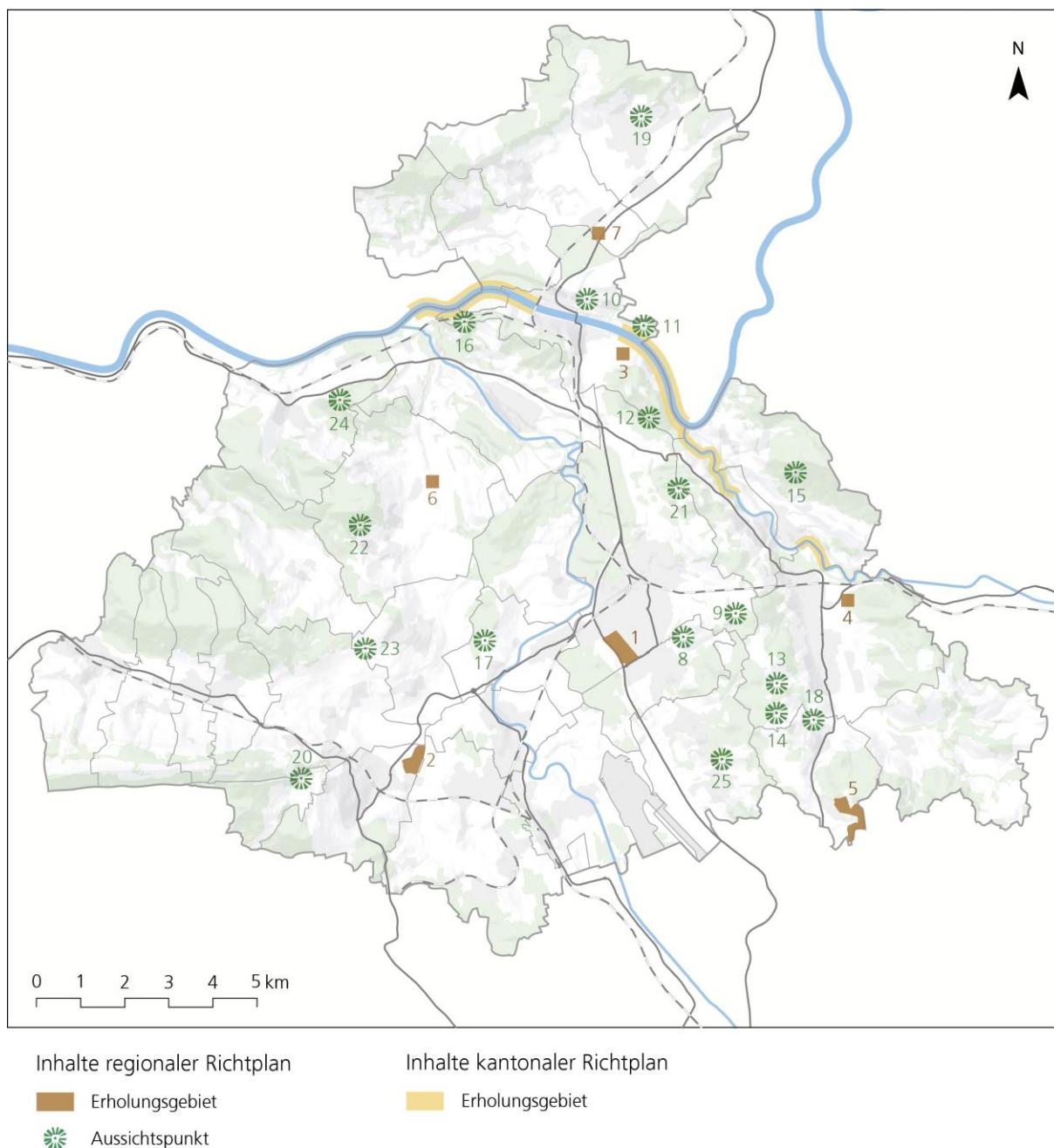


Abb. 3.3: Erholungsgebiete und Aussichtspunkte

3.3.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden berücksichtigen die im Richtplan bezeichneten Aussichtspunkte in der Nutzungsplanung und bei der Bewirtschaftung der Umgebung der Aussichtspunkte.

3.4 Naturschutz

3.4.1 Ziele

Die im Kanton Zürich heimischen Tier- und Pflanzenarten sollen erhalten und gefördert werden. Seltene und heute bedrohte Arten sollen in langfristig gesicherten Beständen vorkommen, häufige Arten sollen weiterhin verbreitet vorkommen. Biologisch wertvolle Lebensräume sollen gefördert und miteinander vernetzt werden.

a) *Naturschutzgebiete*

Naturschutzgebiete sind oft auch attraktive und für die Bevölkerung wichtige Erholungs- und Erlebnisräume. Damit die Erholungsnutzung nicht langfristige Schutzziele und damit auch ihre eigene Grundlage gefährdet, muss sie naturverträglich sein und wo nötig eingeschränkt oder ausgeschlossen werden. Naturschutzgebiete werden für überkommunal bedeutende Naturschutzobjekte (gemäss §203 PBG) ausgewiesen, deren naturnaher Zustand mittels Schutzmassnahmen erhalten und gefördert werden soll.

b) *Gruben- und Ruderalfiotope*

Gruben- und Ruderalfiotope bezeichnen vom Menschen geschaffene Biotope, wie sie in Kiesgruben vorkommen. Dabei handelt es sich in aller Regel entweder um offene Gruben oder um Materialgewinnungsgebiete, die erst noch ausgebautet werden sollen. Bei der Endgestaltung dieser Gruben sind für die Erhaltung der Arten genügend grosse Flächen dauernd als naturnaher Lebensraum auszustalten. In den künftig für eine Ausbeutung vorgesehenen Materialgewinnungsgebieten sind bereits während des Abbaus dynamische Grubenbiotope zur Verfügung zu stellen.

3.4.2 Karteneinträge

Naturschutzgebiete von kantonaler Bedeutung sind im kantonalen Richtplan dargestellt. Folgende Naturschutzgebiete von regionaler Bedeutung sind in der Karte dargestellt (vgl. Abbildung 3.4). Sie sind in der Richtplankarte mit einer gewissen räumlichen Unschärfe dargestellt, ausserdem werden Schutzobjekte im Wald nicht aufgeführt. Verbindlich sind jedoch die Perimeterabgrenzungen gemäss Schutzverordnungen.

Nr.	Gemeinde	Gebiete	Objekttyp
1	Eglisau	Chüehalden	Feuchtgebiet
2		Eichhalden-Förlibuck	Trockenstandort
3		Laubiteich	Feuchtgebiet
4	Embrach	Chlostergumpen	Weiher
5		Ried Obermüli	Feuchtgebiet, Weiher
6		Haumüli	Feuchtgebiet, Weiher, Trockenstandort
7	Glattfelden	Lindibuck	Trockenstandort
8	Höri	Steinbruch bei Reben	Weiher
9		Obstgarten Reben	Obstgarten
10	Lufingen	Oberweiher	Weiher, Feuchtgebiet, Bach/Fluss
11	Oberembrach	Grosszelg/ Chalberweidli	Trockenstandort
12	Obergлатt	Hirtlibrunnen	Feuchtgebiet
13	Wasterkingen	Unteres Wannenloch/ Sumpf	Feuchtgebiet
14	Weiach	Maas-Tälchen	Feuchtgebiet
15	Wil	Feuchtgebiet am Schwarzbach	Feuchtgebiet, Weiher

Tabelle 3.4a: Naturschutzgebiete von regionaler Bedeutung

Gruben- und Ruderalbiotope werden ohne Perimeterabgrenzung in die Karte aufgenommen und symbolisch dargestellt.

Nr.	Gemeinde	Gebiete
16	Weiach	Südgrube

Tabelle 3.4b: Gruben- und Ruderalbiotope von regionaler Bedeutung

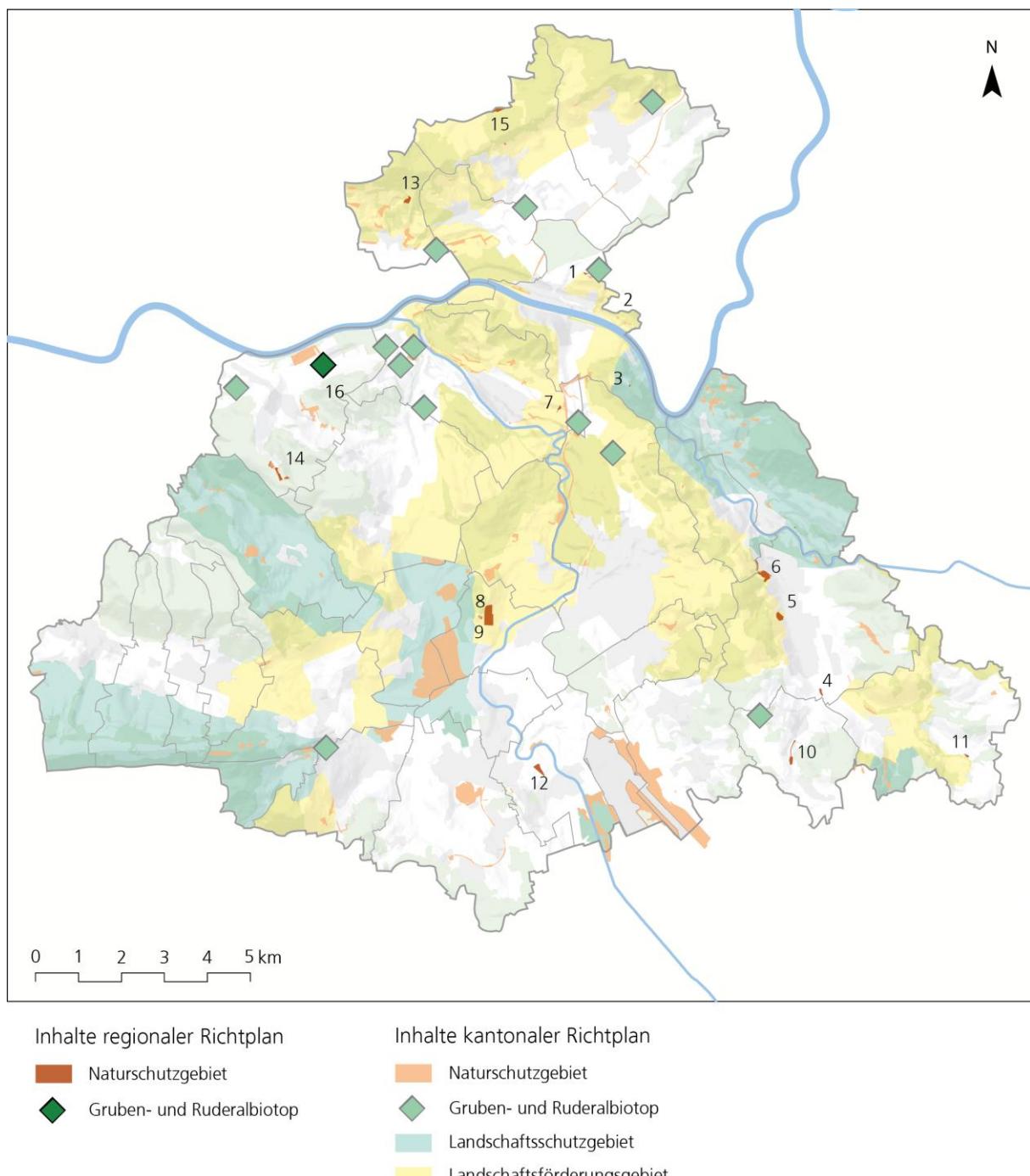


Abb. 3.4: Naturschutz

3.4.3 Massnahmen

a) Region

Die Region trägt bei ihren Aufgaben den Naturschutzgebieten und -objekten Rechnung. Sie unterstützt bei Bedarf die Gemeinden bei der Koordination der Schutzansprüche.

b) Gemeinden

Die Gemeinden bezeichnen Naturschutzobjekte von kommunaler Bedeutung und treffen die notwendigen Massnahmen für deren Erhaltung. Sie beachten die überkommunalen Schutzobjekte bei ihren Aufgaben.

3.5 Landschaftsschutzgebiete

3.5.1 Ziele

Landschaftsschutzgebiete sind ausgewählte Flächen, die in erster Linie aus ästhetischer und kulturgeographischer Sicht sowie wegen ihrer geologischen und geomorphologischen Qualitäten erhalten werden sollen. Sie sind mit einer Schutzverordnung geschützt. Landschaftsschutzgebiete sollen vielfältige Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen sein. Im Einzelfall können sich die Ziele der Landschaftsschutzgebiete mit Zielen zur Förderung und Erhaltung der Erholungseignung sowie zum Naturschutz überschneiden und ergänzen.

3.5.2 Karteneinträge

Im regionalen Richtplan werden keine Landschaftsschutzgebiete von regionaler Bedeutung bezeichnet. Die Landschaftsschutzgebiete von kantonaler Bedeutung sind im kantonalen Richtplan bezeichnet.

3.5.3 Massnahmen

a) Region und Gemeinden

Die Region und die Gemeinden beachten bei ihren Planungen die Landschaftsschutzgebiete und erhalten die hohen landschaftlichen Qualitäten dieser Gebiete.

3.6 Landschaftsförderungsgebiete

3.6.1 Ziele

Landschaftsförderungsgebiete umfassen ausgeprägt multifunktionale Landschaften, die sich insbesondere durch ihre Eigenart, Natürlichkeit und ihren Erholungswert auszeichnen. Sie weisen eine hohe Dichte an jeweils typischen Landschaftselementen sowie eine gewisse Ursprünglichkeit auf. Landschaftsförderungsgebiete sollen insgesamt in ihrem jeweiligen speziellen Charakter erhalten und weiterentwickelt werden.

3.6.2 Karteneinträge

Im regionalen Richtplan werden keine Landschaftsförderungsgebiete von regionaler Bedeutung bezeichnet. Die Landschaftsförderungsgebiete von kantonaler Bedeutung sind im kantonalen Richtplan bezeichnet.

3.6.3 Massnahmen

a) Region und Gemeinden

Region und Gemeinden entwickeln die Landschaftsförderungsgebiete gemeinsam in allen Bereichen (Landwirtschaft, Naturschutz, Erholung, Landschaftsbild) weiter.

3.7 Landschaftsverbindungen

3.7.1 Ziele

Landschaftsverbindungen dienen der Zusammenführung wichtiger Erholungsräume für die Bevölkerung und wichtiger Lebensräume für Wildtiere.

a) Vernetzungskorridore

Vernetzungskorridore sind Ausbreitungsachsen für Tiere und dienen der ökologischen Vernetzung zwischen Landschaftsräumen. Ziel ist, diese Vernetzungskorridore langfristig offen und durchgängig zu erhalten. Hindernisse wie Strassen, Bahnlinien, oder Zäune, die die Querung erschweren, sollen mit baulichen oder betrieblichen Massnahmen abgebaut oder überwunden werden.

b) Landschaftsverbindungen

Landschaftsverbindungen sind geplante oder realisierte bauliche Massnahmen. Mit Landschaftsverbindungen soll die Fragmentierung und Isolierung von Erholungsräumen für die Bevölkerung und von Lebensräumen für Wildtiere reduziert und die trennende Wirkung von Verkehrswegen und anderen Barrieren vermindert werden. Die Funktion der bereits bestehenden Landschaftsverbindungen soll sichergestellt werden.

3.7.2 Karteneinträge

Die Vernetzungskorridore sind schematisch festgelegt (vgl. Abbildung 3.7). Die Abgrenzung ist nicht randscharf. Die Wildtierkorridore von nationaler und regionaler Bedeutung zeigen die wichtigsten Korridore für Wildtiere zwischen den geschützten Wäldern. Sie sind kein Richtplaninhalt, sondern lediglich eine planerische Grundlage und werden in der Abbildung zum besseren Verständnis der Thematik dargestellt.

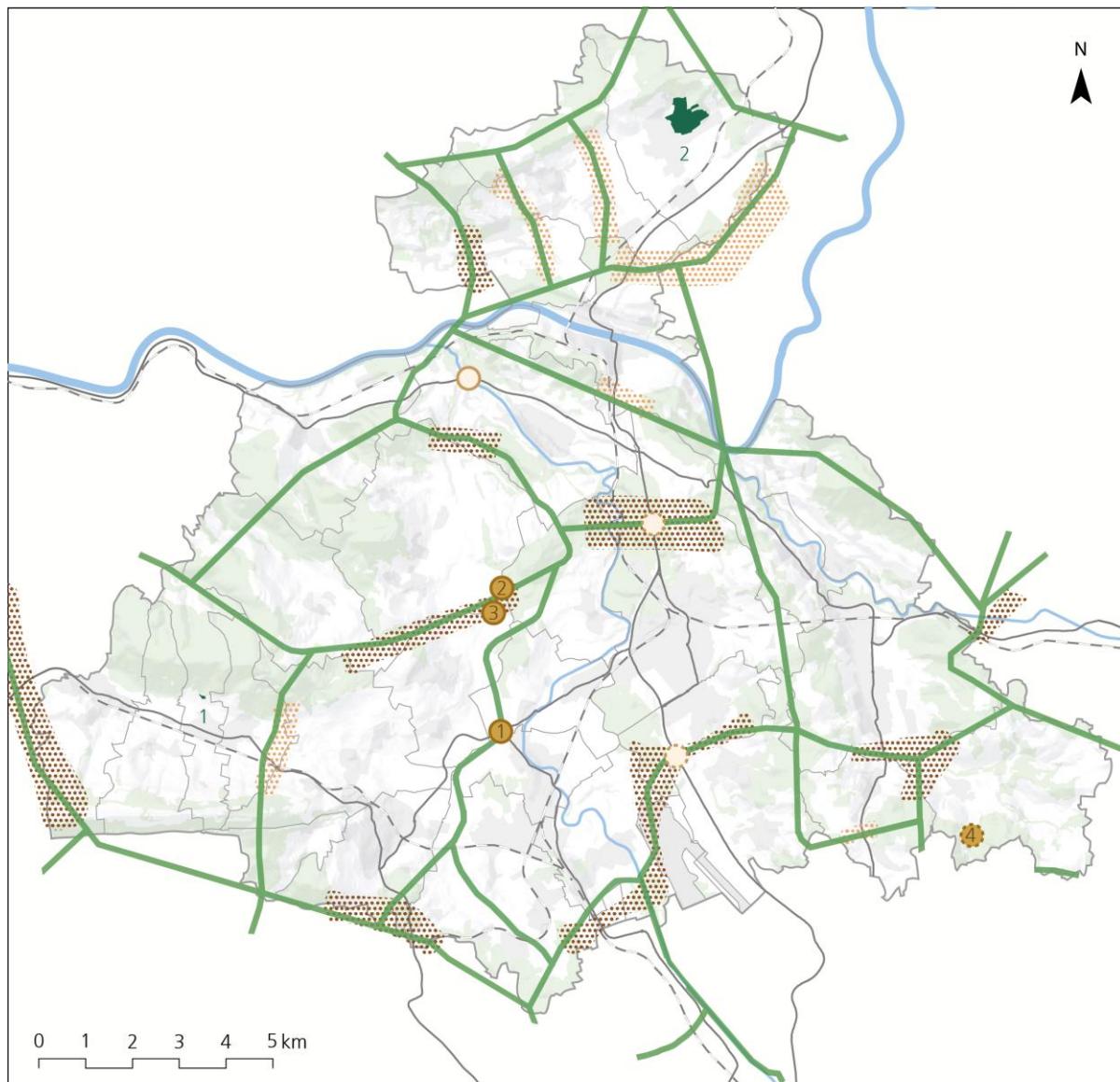
Abschnitte von Strassen und Bahnlinien, in denen Landschaftsverbindungen bestehen oder geplant sind, sind in der Richtplankarte bezeichnet. Mit der Bezeichnung von geplanten Landschaftsverbindungen wird der ungefähre Bereich festgelegt, in welchem die nötigen Massnahmen zur Erhöhung bzw. Wiederherstellung der Durchlässigkeit getroffen werden sollen. Die genaue Lage und Dimensionierung ist im Rahmen der Erstellung zu bestimmen.

In der Richtplankarte sind Vernetzungskorridore und Landschaftsverbindungen aufgeführt. Folgende Landschaftsverbindungen sind im regionalen Richtplan bezeichnet (vgl. Abbildung 3.7):

Nr	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Realisierungs- stand	Funktion	Koordinationshinweis
1	Höri, Neeracherried	bestehend	Ökologische Vernetzung: Amphibienunterführung	
2	Neerach, Stadlersee	bestehend	Ökologische Vernetzung: Amphibienunterführung	
3	Neerach, Eselbuck	bestehend	Ökologische Vernetzung: Amphibienunterführung	

Nr	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Realisierungs- stand	Funktion	Koordinationshinweis
4	Oberembrach, Eigenthal	geplant	Ökologische Vernetzung: alle Artengruppen	Abzustimmen mit Schliessung und Rückbau Eigenthalstrasse (vgl. Kapitel 4.2.2)

Tabelle 3.7: Landschaftsverbindungen



Inhalte regionaler Richtplan

- Landschaftsverbindung bestehend
- Landschaftsverbindung geplant
- Vernetzungskorridor
- Freihaltegebiet

Inhalte kantonaler Richtplan

- Landschaftsverbindung bestehend
- Landschaftsverbindung geplant

Weitere Informationen

- Nationaler Wildtierkorridor
- Regionaler Wildtierkorridor

Abb. 3.7: Vernetzungskorridore, Landschaftsverbindungen und Freihaltegebiete

3.7.3 Massnahmen

a) Region

Die Region beachtet die Vernetzungskorridore in ihren Planungen und hält diese für Wildtiere offen. Sie setzt sich dafür ein, dass der Kanton diese in den kantonalen Planungen (z.B. zu Kiesabbau- und Auffüllgebieten) ebenfalls berücksichtigt. Dies gilt insbesondere für die Deponieplanung Feldmoos in Niederhasli, wo eine Abstimmung zwischen Deponieplanung und ökologischer Vernetzung sowie Gewässerrevitalisierung erfolgen muss.

b) Gemeinden

Die Gemeinden beachten die Vernetzungskorridore in ihren Planungen und halten diese für Wildtiere offen. Bei Landschaftsverbindungen, die eine Über- oder Durchquerung von Siedlungsgebiet einschliessen, sollen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung geeignete Massnahmen zur Erfüllung der Landschaftsverbindungsfunctionen ergriffen werden.

3.8 Freihaltegebiete

3.8.1 Ziele

Freihaltegebiete sind Flächen, die grundsätzlich dauernd von Bauten und Anlagen freizuhalten sind, um folgende Funktionen zu erfüllen:

- Gliederung und Trennung des Siedlungsgebiets
- Erhalt unverbauter Geländekammern
- Umgebungsschutz für Landschaftsschutzgebiete, Gewässer, Naturschutzgebiete, Ortsbilder und Kulturgüter
- Wichtige Freihaltefunktion im Naherholungsraum
- Aussichtsschutz
- Erhalt von kantonal und regional bedeutenden Korridoren zur ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung

3.8.2 Karteneinträge

Der Kanton hat im Unterland bereits mehrere Freihaltegebiete im kantonalen Richtplan bezeichnet. In der Richtplankarte werden folgende Freihaltegebiete von regionaler Bedeutung dargestellt (vgl. Abbildung 3.7, Kapitel 3.7):

Nr.	Gemeinde	Gebiete	Funktion
1	Oberweningen	Sandi / Chalstorf	Wichtige Freihaltefunktion im Naherholungsraum
2	Rafz	Gnal	Freihalten der Aussicht, Vermeidung Zerschneidung

Tabelle 3.8: Freihaltegebiete von regionaler Bedeutung

3.8.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden scheiden im Rahmen ihrer Nutzungsplanung Freihaltezonen aus und begrenzen die Ausdehnung der Siedlung. Die Freihaltung der Gebiete kann im Einzelfall auch mittels Schutzverordnung erreicht werden.

3.9 Aufwertung von Gewässern

3.9.1 Ziele

Gewässer sind Lebensräume für Tiere und Pflanzen und wichtige Achsen für die ökologische Vernetzung. Sie bieten Raum für Freizeit und Erholung und sind nicht zuletzt auch Ressource für Trink- und Betriebswasser. Die vielfältigen Funktionen der unter- und oberirdischen Gewässer sollen erhalten und die natürlichen Funktionen gezielt durch Revitalisierungen wiederhergestellt werden. Die Gewässer sollen als Erholungselemente erlebbar gemacht werden und die Aufenthaltsqualität in den dafür geeigneten Bereichen gesteigert werden. Der Hochwasserschutz ist sicherzustellen. Der für die Wahrnehmung dieser vielfältigen Funktionen erforderliche Raum der Oberflächengewässer ist innerhalb wie ausserhalb des Siedlungsgebietes zu sichern. Im Siedlungsgebiet sind dabei die Interessen der Siedlungsentwicklung angemessen zu berücksichtigen.

3.9.2 Karteneinträge

Zu unterscheiden sind kantonale Gewässer, welche vom Kanton unterhalten werden und kommunale Gewässer, an welchen die Gemeinden für den Hochwasserschutz und für Revitalisierungen zuständig sind. Der kantonale Richtplan bezeichnet die bis 2035 durch den Kanton zu revitalisierenden Abschnitte an kantonalen Gewässern. Der Regionale Richtplan bezeichnet die bis 2035 durch die Gemeinden zu revitalisierenden Abschnitte an kommunalen Gewässern.

Nr.	Gemeinde	Gewässer	Funktion / Massnahmen	Koordinationshinweis
1	Bülach	Simelengraben	Aufweitung, Längsvernetzung	
2a		Sechtbach	Aufweitung, Strukturaufwertung, Längsvernetzung	Aufwertung im Rahmen Hochwasser-Massnahmenplanung, Revitalisierung
2b		Sechtbach	Ausdolung, Aufweitung, Strukturaufwertung, Längsvernetzung, Naherholung, grosses ökologisches Potenzial	
3	Dielsdorf	Fischbach	Strukturaufwertung	Weiterführung Revitalisierung im Naturschutzgebiet
4	Glattfelden	Zweidlergraben	Strukturaufwertung	
5	Lufingen	Dorfbach	Strukturaufwertung	
6		Hintermarchlenbach	Ausdolung, Längsvernetzung, mittleres ökologisches Potenzial	
7a	Niederhasli	Haslibach	Aufweitung, Strukturaufwertung, Längsvernetzung, Naherholung	
7b		Haslibach	Ausdolung, Längsvernetzung,	Vernetzung mit kantonalem Schutzgebiet
7c		Haslibach	Ausdolung, Längsvernetzung, Naherholung	Abstimmung mit geplanter Deponie Feldmoos und regionalem Vernetzungskorridor (Kap.3.7)
8		Dorfbach Nas-senwil	Ausdolung, Aufweitung, Längsvernetzung. Anbindung naturnahe Gewässer an Furtbach	Opportunität aus Strassenbauprojekt, Synergien mit HWS nutzen

Nr.	Gemeinde	Gewässer	Funktion / Massnahmen	Koordinationshinweis
9		Furtbach	Ausdolung, Aufweitung, Längsvernetzung	
10		Lochweiherbach	Ausdolung, Aufweitung, Längsvernetzung	Vernetzung Lochweiher
11	Oberglatt	Hirtlibrunnenbach	Ausdolung, Längsvernetzung, Vernetzung Glatt und Hirtlibrunnenbiotop	
12	Oberweningen	Surb	Naherholung Aufweitung	
13	Schleinikon	Leibach	Grosses ökologisches Potenzial Strukturaufwertung	
14	Steinmaur	Tälibach	Strukturaufwertung, Längsvernetzung, Aufwertung als Fisch- und Laichgewässer,	Anbindung und Erweiterung Fischbach
15		Fischbach	Strukturaufwertung, Längsvernetzung	
16	Winkel	Saumgraben	Strukturaufwertung	
17		Rietbrunnenbach	Strukturaufwertung	

Tabelle 3.9: Gewässerrevitalisierungen

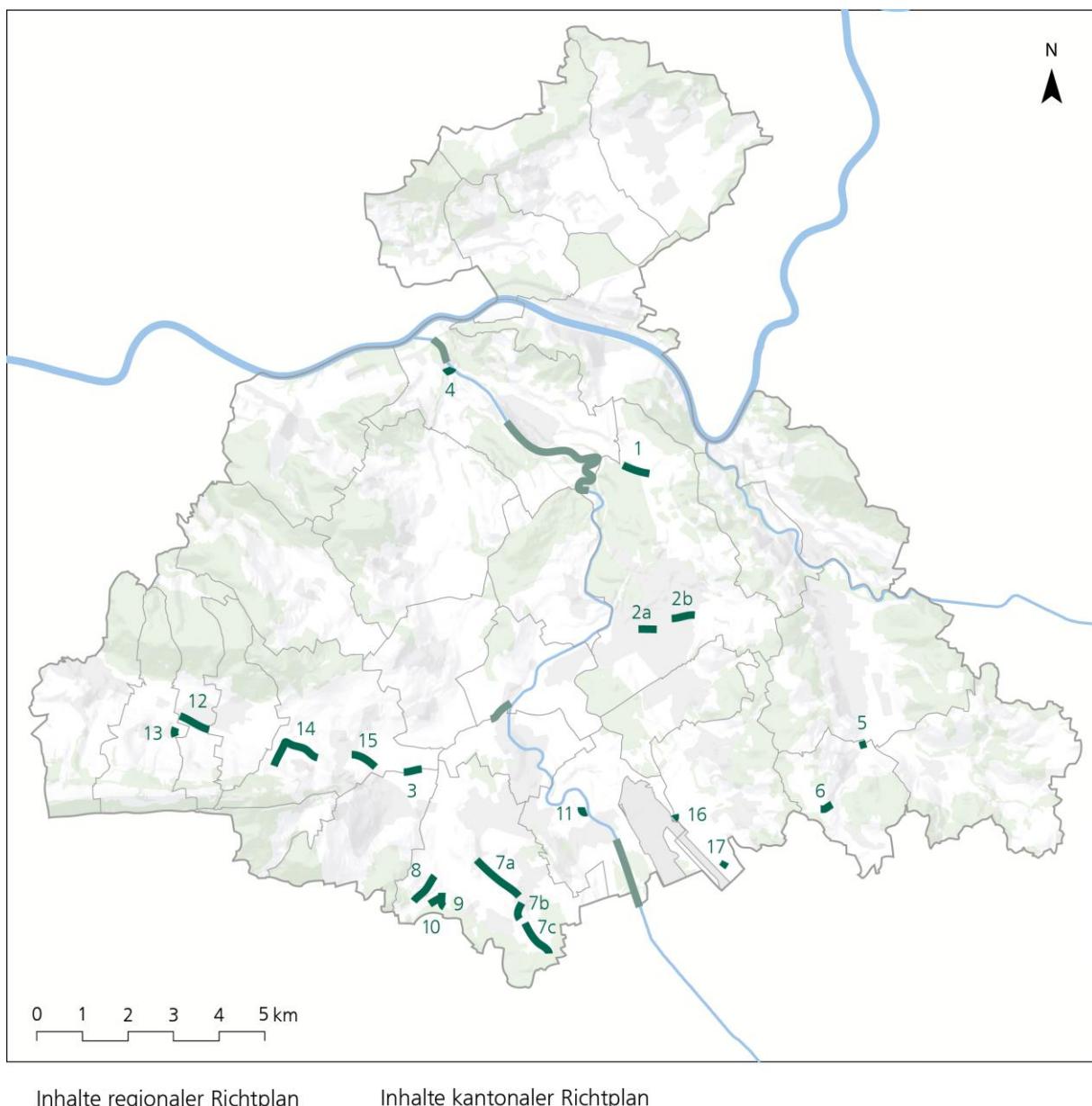


Abb. 3.9: Gewässerrevitalisierungen

3.9.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton ist zuständig für die Umsetzung der Revitalisierungsprojekte entlang der kantonalen Gewässer. Er konkretisiert zudem das Gewässerschutzgesetz und die Gewässerschutzverordnung respektive er zeigt auf, wie diese umzusetzen ist. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden sichert er ausserdem den Raumbedarf der Gewässer.

b) Region

Die Region berücksichtigt bei ihren Planungen den Raumbedarf der Gewässer sowie deren erholungsbezogene und ökologische Funktionen.

c) *Gemeinden*

Die Gemeinden sichern in Zusammenarbeit mit dem Kanton den Raumbedarf der Gewässer. Dazu sind in der Bau- und Zonenordnung die notwendigen Festlegungen zu treffen. Sie sorgen ausserdem für den sachgerechten Unterhalt der öffentlichen Oberflächengewässer, so weit dies nicht vom Kanton gewährleistet wird, und revitalisieren die im regionalen Richtplan festgesetzten Gewässerabschnitte. Dazu erarbeiten sie in Zusammenarbeit mit dem Kanton Gewässerrevitalisierungsprojekte.

3.10 Gefahren

3.10.1 Ziele

Im Kanton Zürich steht der Schutz vor Gefahren durch Hochwasser, Rutschungen und Störfälle im Vordergrund. Menschen, wirtschaftlich oder kulturhistorisch wertvolle Sachgüter sowie die Umwelt sind vor schädigenden Einwirkungen so weit als möglich zu bewahren.

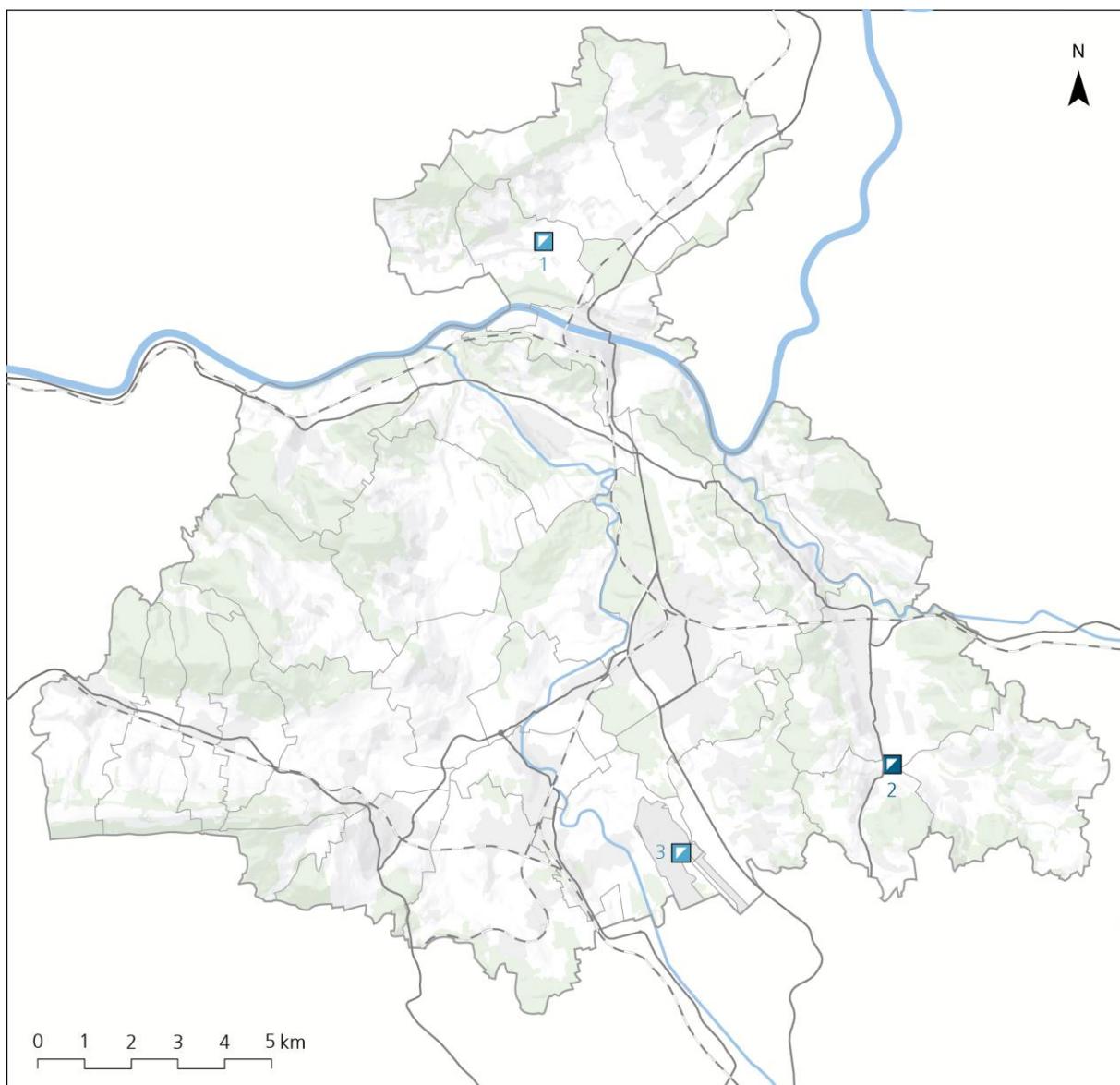
Hochwasserrückhaltebecken dienen dem Hochwasserschutz nach Starkniederschlagsereignissen. Sie müssen überkommunal abgestimmt werden.

3.10.2 Karteneinträge

Im kantonalen Richtplan sind die bestehenden und geplanten Rückhaltebecken festgelegt, welche einen Hochwasserschutz auf überkommunaler Ebene gewährleisten. Die kantonal bezeichneten Rückhaltebecken sind in der kantonalen Richtplankarte nicht dargestellt. Diese sind daher in der Richtplankarte der Region abgebildet (vgl. Abbildung 3.9):

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Retentionsvolumen (in m ³)	Realisierungsstand
1	Hüntwangen, Landbach	210'000	bestehend, mit Kiesabbau durch Kanton neu zu definieren
2	Lufingen/ Embrach, Wildbach	unbestimmt	geplant, Überprüfung der Notwendigkeit nach Fertigstellung Gefahrenkarte
3	Oberglatt, Himmelbach	80'000	bestehend

Tabelle 3.10: Hochwasserrückhaltebecken



Inhalte regionaler Richtplan

- Hochwasserrückhaltebecken bestehend
- Hochwasserrückhaltebecken geplant

Abb. 3.10: Gefahren

3.10.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden berücksichtigen bei ihren Planungen die möglichen Gefährdungen durch die Natur oder durch Störfälle. Sie treffen Massnahmen zur Vermeidung und Verminderung der möglichen Schäden. Bei Um- oder Aufzonungen in Gebieten mit Störfallrisiken haben die Gemeinden in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle Störfallvorsorge nachzuweisen, dass das Störfallrisiko tragbar bleibt. Sie nehmen bei einer Risikoerhöhung die entsprechende Interessenabwägung vor.

3.11 Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung

3.11.1 Ziele

Anfallendes Bodenmaterial, das der gesetzlichen Verwertungspflicht obliegt, soll dazu verwendet werden, um auf geeigneten Flächen die landwirtschaftliche Nutzungseignung zu verbessern und neue Fruchfolgeflächen zu schaffen. Gleichzeitig sollen vorhandene Drainagesysteme kontrolliert und bei Bedarf saniert werden.

3.11.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die geplanten Standorte zur Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung dargestellt:

Nr.	Gemeinde	Gebiet	Fläche (in ha)	Volumen (in m ³)	Realisierungs- stand	Koordinationshinweise
1	Niederhasli	Rietli	9.5	100'000 – 250'000	geplant	Kommunales Naturschutzgebiet Furtbach / Scheidbach Revitalisierung Furtbach (Kapitel 3.9) Bekannte Gefährdungen durch Hochwasser und Hinweisprozesse berücksichtigen und ergänzende Gefahrenabklärung vornehmen Angrenzendes Inventarobjekt des Natur- und Landschaftsschutzes

Tabelle 3.11: Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung

3.11.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Im Rahmen eines baurechtlichen Bewilligungsverfahrens ist aufzuzeigen, wo und in welchem Umfang welche Bodenqualitäten geschaffen werden, wie das Projekt möglichst umweltverträglich umgesetzt werden kann und wie innerhalb des Projektperrimeters ein zusätzlicher Nutzen für Landschaft und Natur realisiert werden kann. Alternativ zum baurechtlichen Bewilligungsverfahren ist ein Meliorations- oder kantonales Gestaltungsplanverfahren möglich.

4 Verkehr

4.1 Gesamtstrategie

Die Verkehrsverbindungen im Zürcher Unterland binden alle Räume im Unterland mit öffentlichem und Individualverkehr an die Zentren in und ausserhalb der Region an. Die auf der Strasse und auf der Schiene leistungsfähige, übergeordnete Nord-Süd-Achse wird nicht nur für Fernverbindungen, sondern bestmöglich auch zur Kanalisierung des Regionalverkehrs genutzt. Die regional bedeutenden Beziehungen werden durch häufige und zuverlässige ÖV-Verbindungen sichergestellt. Der Transit- und Güterverkehr wird auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen geführt, um die Siedlungsgebiete und die naturnahen Räume zu schonen.

4.1.1 Ziele

a) Verbindungen von überregionaler Bedeutung erhalten und bedarfsgerecht ausbauen

Die Nord-Süd-Verbindung hat als nationale und internationale Transportachse sowohl auf dem Schienen- als auch auf dem Strassennetz eine übergeordnete Bedeutung. Neben dem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr des Zürcher Unterlands bündelt sie auch überregionale Verkehrsströme (z.B. zwischen den Räumen Zürich, Schaffhausen, Winterthur und Deutschland). Zudem muss sie den Transport von Gütern aufnehmen, der hauptsächlich aus dem Kiesabbau und dem Transport von Deponiematerial entsteht. Aus diesem Grund und in Abstimmung mit dem Siedlungskonzept strebt die Region folgende Angebote an:

- Öffentlicher Fernverkehr: Halbstündliche Abfahrten in Bülach in beide Richtungen mit direkten und hindernisfreien Umsteigemöglichkeiten auf den Regional- und Lokalverkehr
- Öffentlicher Regionalverkehr: mindestens halbstündliche Abfahrten an allen Bahnhöfen auf der Schiene und mit Schnellbus (Bülach-Flughafen) in beide Richtungen. In den Hauptverkehrszeiten strebt die Region den Viertelstundentakt an.
- Strasse: angemessen leistungsfähige Linienführung auf der Nord-Süd-Achse, Schonung der Siedlungsgebiete und der naturnahen Räume

b) Verbindungen von regionaler Bedeutung zwischen Zentren stärken

Die Verbindungen zwischen den kantonalen und regionalen Zentren sind leistungsfähig, so dass sie die Verkehrszunahme aus der Entwicklung der dynamischen städtischen und moderat verdichteten Räume aufnehmen können. Folgendes Angebot wird von der Region angestrebt:

- Öffentlicher Verkehr (S-Bahn): mindestens halbstündliche Verbindungen zwischen den Bahnhöfen von Dielsdorf, Bülach und Embrach, mit optimalen Umsteigeverbindungen
- Öffentlicher Verkehr (Bus): mindestens viertelstündliche Busverbindungen zwischen Embrach und Flughafen
- Strasse: sichere Verkehrsabwicklung, Schonung der Siedlungsgebiete und der naturnahen Räume

c) *Verbindungen von regionaler Bedeutung ermöglichen*

Verkehrsachsen von regionaler Bedeutung binden die moderat verdichteten Räume an die dynamischen städtischen Räume an. Die Region strebt folgendes Angebot an:

- Öffentlicher Verkehr (S-Bahn): mindestens halbstündliche Verbindungen zu den Bahnhöfen von Dielsdorf, Bülach oder Embrach mit möglichst wenigen Umsteigevorgängen
- Öffentlicher Verkehr (Bus): mindestens halbstündliche Busverbindungen Dielsdorf-Regensdorf und Bülach-Niederhasli-Regensdorf
- Strasse: siedlungsorientiert aufgewertete und sicher gestaltete Ortsdurchfahrten

d) *Transit- und Güterverkehr kanalisieren*

Der Transit- und Güterverkehr und ein Teil des Ost-West-Verkehrs belasten heute auch das untergeordnete Strassennetz. Der Transit- und Güterverkehr im Unterland wird zukünftig möglichst auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen und der Schiene abgewickelt. Die heute besonders betroffenen Achsen Embrach (Emraport) - Wagenbrechi - Weiach, Embrach (Emraport) - Kloten (Flughafen), Oberglatt - Niederhasli, Embrach - Eschenmosen - Bülach und Dielsdorf - Bülach können so entlastet werden. Folgende Zustände werden angestrebt:

- Führung des Transit- und Güterverkehrs möglichst auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen
- Schonung der Siedlungsgebiete und der naturnahen Räume
- siedlungsverträgliche Transporte von Kies- und Aushubmaterialien; im kantonalen Richtplan festgelegter Bahnanteil wird eingehalten

e) *ÖV- und Velo-Anteil erhöhen*

Der Anteil des ÖV machten 2011 im Unterland 15 % am Total der zurückgelegten Wege im ÖV und MIV aus. Bis 2030 wird der Anteil des ÖV auf 20 % gesteigert. Der Anteil des Velo-verkehrs am Total der Wege von ÖV, MIV und Velo beträgt heute bei den kurzen und mittleren Distanzen (< 15 km) 8 %. Dieser Anteil wird bis 2030 auf 9 % gesteigert.

4.1.2 Massnahmen

a) *Region*

Das Verkehrsangebot wird wesentlich durch die Infrastrukturen geprägt. Viele Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr werden auf übergeordneter Ebene (Bund und Kantone) geplant und erstellt. Die Region bringt bei den entsprechenden Planungen ihre Interessen ein. Beim Fuss- und Veloverkehr sowie bei den regionalen Verbindungsstrassen setzt sie die Ziele bei ihren Planungen um. Beim öffentlichen Verkehr setzt sie sich im Rahmen des Fahrplanverfahrens für eine Ausgestaltung des Angebots im öffentlichen Verkehr ein, die sich an den obigen Zielen ausrichtet.

Die Verkehrsnachfrage wird durch die Verteilung und die Struktur von Einwohnern, Erwerbstätigen und Arbeitsplätzen beeinflusst. Die Region wirkt insbesondere bei der Siedlungsentwicklung lenkend darauf hin, dass die beschriebenen Ziele erreicht werden.

Nach Vorliegen des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts prüft die Region, ob eine konzeptuelle Vertiefung auf regionaler Ebene mit Fokus Fuss- und Veloverkehr sinnvoll ist.

b) *Gemeinden*

Die Gemeinden wirken bei Ihren Planungen (kommunale Verkehrsrichtpläne, kommunale und regionale Gesamtverkehrskonzepte, Parkplatzverordnungen, etc.) aktiv auf die regional formulierten Ziele hin. Auf kommunalen Strassen sorgen die Gemeinden für eine möglichst sichere und siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung.

Die Gemeinden beeinflussen die Verkehrsnachfrage mit ihrer Siedlungsentwicklung. Sie wirken mit ihrer Richt- und Nutzungsplanung darauf hin, dass die beschriebenen Ziele erreicht werden. In allen Raumkategorien und insbesondere in Neubaugebieten wirken die Gemeinden darauf hin, dass die Anteile von öffentlichem Verkehr und Veloverkehr erhöht werden können. Dazu bieten sie an wichtigen Orten wie Bahnhöfen geeignete und komfortable Abstellanlagen für Velos an, sensibilisieren die Bevölkerung für den Fuss-, Velo und öffentlichen Verkehr und motivieren oder verpflichten Betriebe und Private, Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu ergreifen. Besonders gefordert sind die Gemeinden in den dynamischen städtischen Räumen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

4.2 Straßenverkehr

4.2.1 Ziele

Das Strassennetz erschliesst alle Siedlungsgebiete der Gemeinden des Unterlands und verbindet sie effizient mit den regionalen, kantonalen und ausserkantonalen Zentren. Die Siedlungsgebiete und naturnahen Räume sollen möglichst von Infrastrukturen und den negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs verschont werden: Der Transitverkehr wird möglichst auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen abgewickelt. Auf der Nord-Süd-Achse Zürich-Schaffhausen wird eine leistungsfähige Linienführung angestrebt. Die Verbindungen zwischen den Zentren schonen die Landschaft und ermöglichen eine sichere Verkehrsabwicklung. Die Ortsdurchfahrten werden sicher gestaltet und siedlungsorientiert aufgewertet. Dabei werden neben den Anforderungen an das Ortsbild auch akustische Prinzipien berücksichtigt.

4.2.2 Karteneinträge

Der Kanton hat die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen in der Richtplankarte abschliessend festgelegt. Im regionalen Richtplan sind die Verbindungsstrassen bezeichnet, welche Siedlungsgebiete und Erholungsschwerpunkte an das übergeordnete Strassennetz anbinden. In der Richtplankarte ist das bestehende Netz der Verbindungsstrassen dargestellt (vgl. Abbildung 4.2). Zudem sind folgende geplanten bzw. mittelfristig aufzuhebenden Verbindungsstrassen Bestandteil des Richtplans:

Nr.	Ge-meinde	Objekt, Umset-zungsstand	Ziel	Koordinationshinweis
1	Neerach	Verbindungs-strasse geplant	Ausbau der Diels-dorferstrasse zwischen Riedt und Neerach	Im Zusammenhang mit Rückbau der Glatttalstrasse im Neeracherried
2	Oberem-brach	Eigental, kom-munale Strasse, Rück-bau geplant	Langfristige Schliessung für den Durchgangsverkehr und Rückbau der Strasse	Strasse wird 10 Jahre nach in Kraft treten der Verfügung (2026) geschlossen, flankierende Massnahmen zur Verhinderung Schleichverkehr sowie Veloverbindung Nr 27 sind einzuführen.

Tabelle 4.2a: Strassenvorhaben

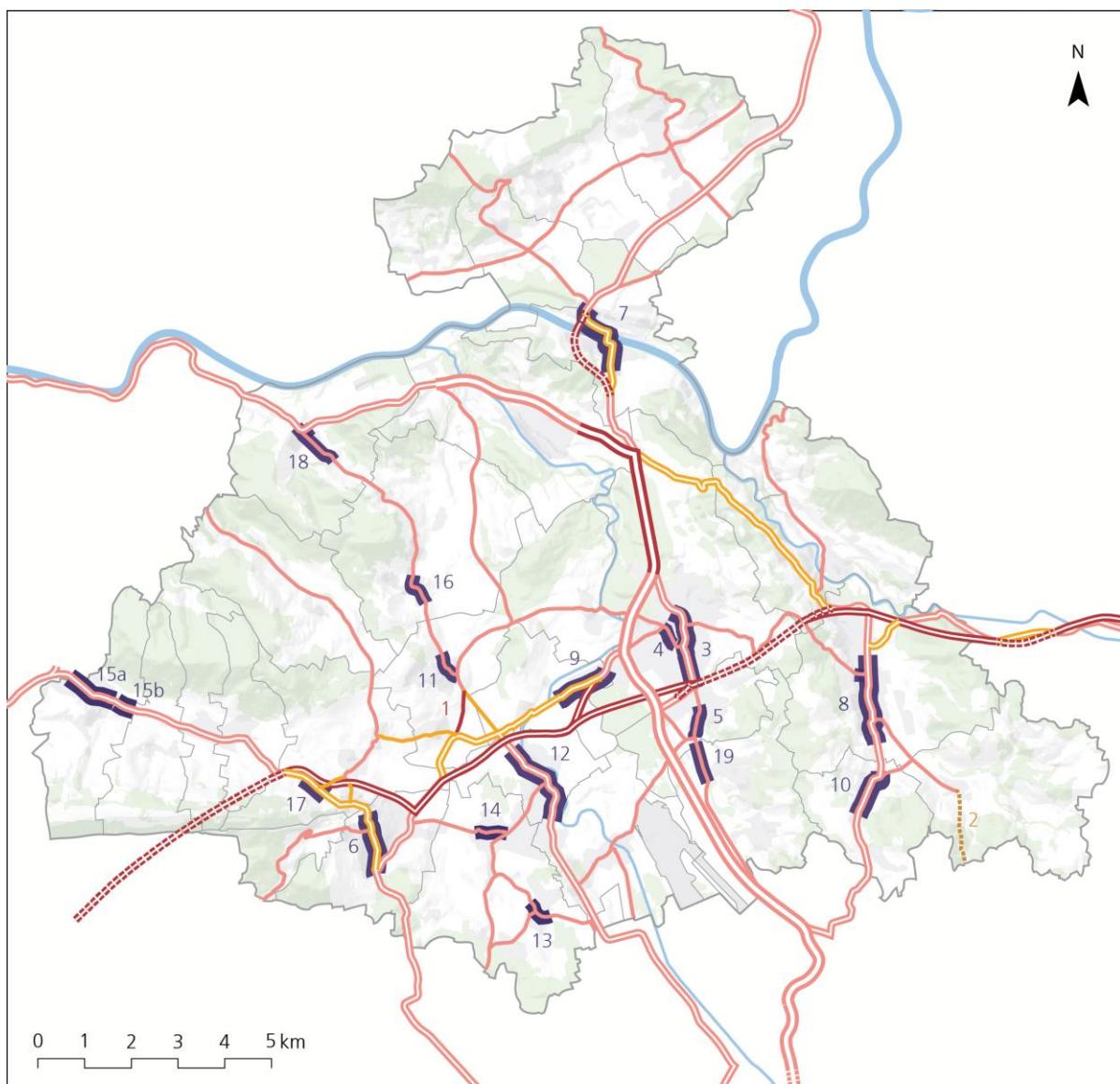
Verschiedene Strassenabschnitte weisen bezüglich Verkehrssicherheit, Lärm oder Gestaltung Defizite auf und erfordern eine siedlungsverträglichere Gestaltung des Strassenraums. Die Umgestaltung von Strassenräumen entlang von Ortsdurchfahrten ist dabei unabhängig von Umfahrungsprojekten umzusetzen. In den Abschnitten der Kategorie A ergibt sich der Handlungsbedarf vor allem aufgrund einer hohen Verkehrsmenge, Sicherheitsdefiziten und einer starken Trennungswirkung im dicht besiedelten Siedlungsraum.

In den Abschnitten der Kategorie B ist eine Umgestaltung der Strasse zu besseren Gestaltung des Ortsbildes angebracht. Folgende Strassenabschnitte werden bezeichnet (vgl. Abbildung 4.2):

Nr.	Ge-meinde	Abschnitt; Umsetzungsstand	Ziel	Kategorie	Koordinations-hinweis
3	Bülach	Zürichstrasse - Schaffhauserstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraumes, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, Verbesserung des Verkehrsflusses am Knoten Winterthurerstrasse	A Verkehrsverträglichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	Koordination mit Zentrumsgebiet Bülach (Kapitel 2.2)
4		Poststrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraumes	B Ortsbildung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassenfonds)	Koordination mit Zentrumsgebiet Bülach (Kapitel 2.2)
5	Bachenbühlach	Zürichstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraumes	A Verkehrsverträglichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	
6	Dielsdorf – Steinmaur	Wehntalerstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit	A Verkehrsverträglichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	Koordination mit Zentrumsgebiet Dielsdorf (Kapitel 2.2) und projektiert Umfahrung Dielsdorf
7	Eglisau	Zürcherstrasse – Schaffhauserstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit	A Verkehrsverträglichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	Koordination mit Ortsbild Eglisau (Kapitel 2.3) und projektiert Umfahrung Eglisau
8	Embrach	Dorfstrasse (Miteinbezug Bülachstrasse vor Kreisel Dreispitz) geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	A Verkehrsverträglichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	Koordination mit Ortsbild Embrach (Kapitel 2.3)
9	Höri	Ortsdurchfahrt Endhöri geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit	A Verkehrsverträglichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	
10	Lufingen	Zürcherstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit	A Verkehrsverträglichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	
11	Neerach	Zürcherstrasse geplant	Bessere Integration des Strassenraums ins Ortsbild durch siedlungsverträgliche Gestaltung	B Ortsbildung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassenfonds)	

Nr.	Ge-meinde	Abschnitt; Umsetzungsstand	Ziel	Kategorie	Koordinations-hinweis
12	Nieder-glatt	Kaiserstuhlstrasse – Zürcherstrasse geplant	Bessere Integration des Strassenraums ins Ortsbild durch siedlungsverträgliche Gestaltung, Prüfung Reduktion Fahrbahnbreite	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassenfonds)	
13	Nieder-hasli	Rümlangerstrasse, Oberhasli geplant	Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit, Verbesserung Querungsmöglichkeiten, Erhöhung Verkehrssicherheit	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassenfonds)	
14		Niederglat-terstrasse, Nieder-hasli geplant	Bessere Integration des Strassenraums ins Ortsbild durch siedlungsverträgliche Gestaltung	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassenfonds)	
15a	Nieder-wenin-gen	Wehtalerstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit, Verbesserung Querungsmöglichkeiten	A Verkehrsverträglichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	
15b	Nieder-wenin-gen	Wehtalerstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit, Verbesserung Querungsmöglichkeiten	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassenfonds)	
16	Stadel	Zürcherstrasse / Kaiserstuhlstrasse geplant	Bessere Integration des Strassenraums ins Ortsbild durch siedlungsverträgliche Gestaltung	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassenfonds)	
17	Stein-maur	Wehtalerstrasse (Sünikon) geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit	A Verkehrsverträglichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	
18	Weiach	Stadlerstrasse geplant	Bessere Integration des Strassenraums ins Ortsbild durch siedlungsverträgliche Gestaltung und punktuelle Verbesserung der Verkehrssicherheit.	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassenfonds)	
19	Winkel	Zürichstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung und gestalterische Anpassung des Strassenraums ans Ortsbild, Prüfung Temporeduktion, Verbesserung Querungsmöglichkeiten	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassenfonds)	

Tabelle 4.2b: Abschnitte zur Umgestaltung Strassenraum



Inhalte regionaler Richtplan

- Verbindungsstrasse bestehend
- Verbindungsstrasse geplant
- Abklassierung Verbindungsstrasse / Rückbau bei Ersatz
- Kommunale Strasse, mittelfristige Schliessung für Durchgangsverkehr
- Umgestaltung Strassenraum

Inhalte kantonaler Richtplan

- Hochleistungsstrasse
- Ausbau Hochleistungsstrasse
- Tunnel Hochleistungsstrasse
- Hauptverkehrsstrasse bestehend
- Hauptverkehrsstrasse geplant
- Tunnel Hauptverkehrsstrasse geplant
- Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz

Abb. 4.2: Straßenverkehr

4.2.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt die bezeichneten Strassenbauvorhaben gemeinsam mit der Region und den Gemeinden um. Bei den bezeichneten Abschnitten zur Umgestaltung des Strassenraums ermöglicht er Massnahmen zur siedlungsverträglichen Aufwertung. Massnahmen an Abschnitten der Kategorie A unterstützt er auch finanziell.

b) Region

Die Region setzt sich beim Kanton für die Realisierung der geplanten Verbindungsstrassen ein. Sie setzt sich in Zusammenarbeit mit dem Kanton für die vertiefte Prüfung der Varianten für die im kantonalen Richtplan bezeichnete Umfahrung Eglisau ein und sie unterstützt die beschleunigte Umsetzung von Sofortmassnahmen.

Bei den bezeichneten Abschnitten für eine siedlungsverträgliche Umgestaltung des Strassenraums setzt sich die Region bei Kanton und Gemeinden für eine rasche Realisierung ein. Sie wirkt zudem an der Überprüfung und Konkretisierung von Vorhaben im kantonalen Richtplan mit.

Im Raum Dielsdorf überprüft die Region in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden Steinmaur und Dielsdorf die künftige Strassenführung und -gestaltung insbesondere im Hinblick auf die im kantonalen Richtplan bezeichnete Umfahrung Dielsdorf.

Im Raum Niederglatt – Niederhasli – Oberglatt überprüft die Region in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden die Verkehrsführung im Raum unter Einbezug der Projekte im kantonalen Richtplan und der erwünschten Siedlungsentwicklung in diesem dynamischen städtischen Raum. Dies geschieht unter anderem im Rahmen der Vertiefungsarbeiten der gemeinsamen Entwicklungsstrategie der drei Gemeinden.

Die Region setzt sich im Raum Neerach – Höri – Niederglatt im Zusammenhang mit der langfristig geplanten äusseren Nordumfahrung und der kurzfristig zu realisierenden Umfahrung Höri-Neeracherried für eine rasch realisierbare Lösung ein, die neben Verbesserungen im Moorschutz auch eine Verkehrsentlastung für die Siedlungsgebiete der drei Gemeinden ermöglicht. Die betroffenen Gemeinden sind unzufrieden mit der im kantonalen Richtplan vorgesehene Lösungsvariante und darüber, dass ihre Vorstellungen welche sie in einem Mediationsprozess zwischen Kanton und Gemeinden dargelegt haben, nicht aufgenommen wurden. Die Region unterstützt die Gemeinden darin, eine für alle Beteiligten tragbare Lösung zu finden. Ausserdem setzt sie sich dafür ein, dass bei einer Realisierung der Vorhaben rechtzeitig geeignete Massnahmen geplant und umgesetzt werden, um die trennende Wirkung für die Bevölkerung der betroffenen Gemeinden und die Erholungssuchenden im Neeracherried sowie für die Natur so gering als möglich zu halten (z.B. Landschaftsverbindungen).

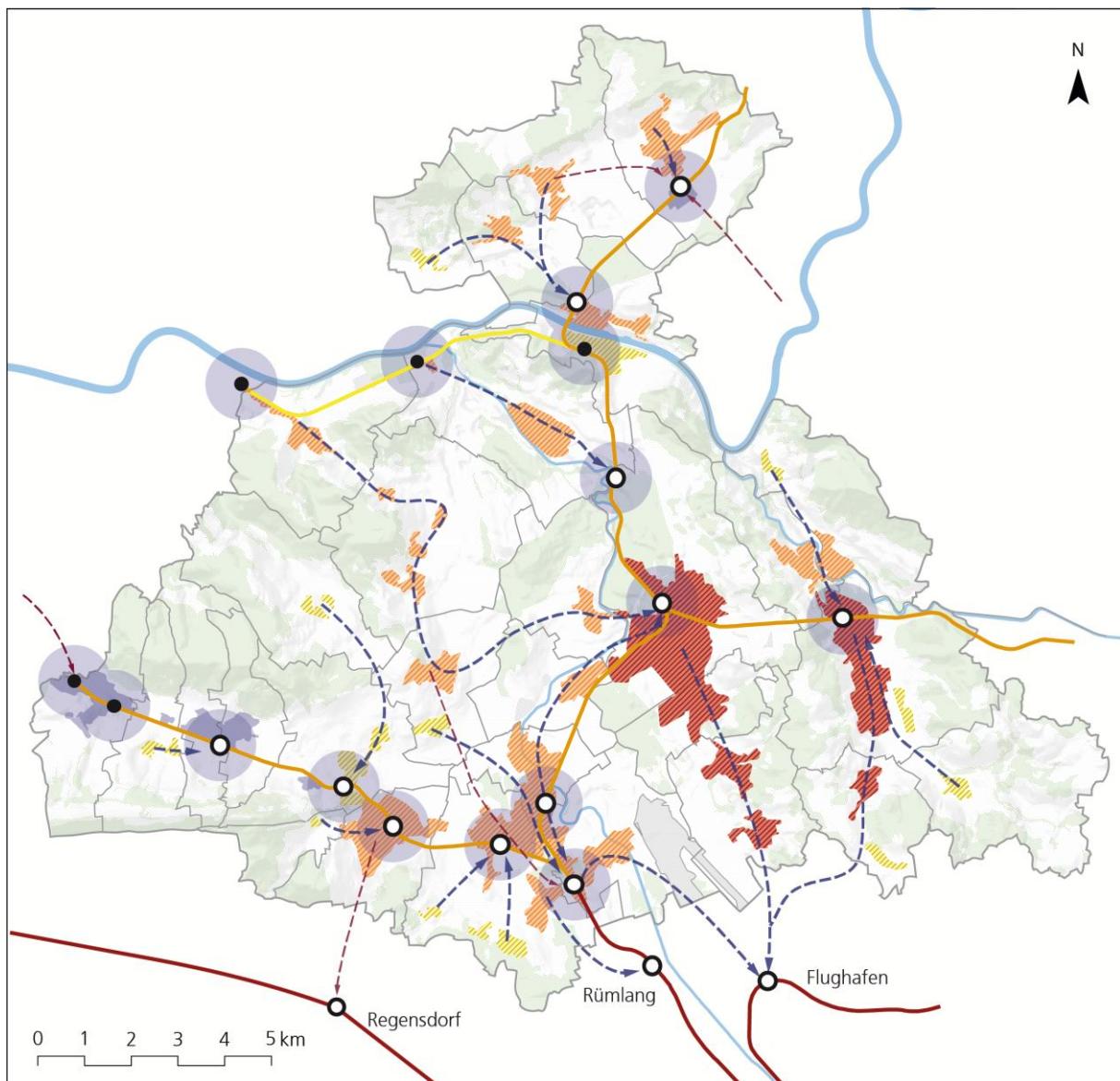
c) Gemeinden

Die Gemeinden sorgen auf kommunalen Strassen für eine möglichst sichere und siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung. An den bezeichneten Abschnitten zur Umgestaltung des Strassenraums setzen sie gemeinsam mit dem Kanton und der Region geeignete Massnahmen zur Aufwertung um. Gemeinsam mit der Region wirken sie an der Überprüfung und Konkretisierung von Vorhaben im kantonalen Richtplan mit.

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

4.3.1 Ziele

Der öffentliche Verkehr übernimmt eine zentrale Erschliessungs- und Vernetzungsfunktion innerhalb der Region und zu den Zentren ausserhalb der Region. Bis 2030 wird in Teilen der Region sowohl im Bahn- als auch im Busverkehr eine Verdichtung des Takts angestrebt. Die Abbildung 4.3a zeigt die angestrebten minimalen Angebotsstandards im öffentlichen Verkehr im Jahr 2030 (Zielwerte Gruntakt). Abgebildet ist lediglich das Angebot in der Normalverkehrszeit (Mo-Fr von 9-16h und 19-21h sowie tagsüber an Samstagen), in den Spitzen- und Nebenverkehrszeiten richtet sich das Angebot nach der Nachfrage.



Angestrebtes ÖV-Angebot in der Normalverkehrszeit - 2030

- Bus**
- Viertelstundentakt und häufiger
 - Halbstundentakt
 - Stundentakt
 - Erschliessung primär über S-Bahn
 - Ausrichtung Bus an S-Bahn-Netz
 - - - weitere bedeutende Busverbindung

- S-Bahn**
- Viertelstundentakt und häufiger
 - Halbstundentakt
 - Stundentakt
 - Einzugsbereich S-Bahn (750m)

Abb. 4.3a: Angestrebtes Angebot im öffentlichen Verkehr – Normalverkehrszeit

a) Fernverkehr

Bülach ist Knoten des öffentlichen Verkehrs im Unterland. Es werden halbstündliche Abfahrten im Fernverkehr in beide Richtungen angestrebt. Die Umsteigemöglichkeiten auf den Regional- und Lokalverkehr sind direkt und hindernisfrei ausgestaltet.

b) S-Bahn

Im Regionalverkehr werden auf der Nord-Süd-Achse mindestens halbstündliche Abfahrten an allen Bahnhöfen in beiden Richtungen angestrebt. In den Spitzen- und Nebenverkehrszeiten richtet sich das Angebot nach der Nachfrage, wobei die Region in der Spitzenverkehrszeit den Viertelstundentakt anstrebt. Zwischen den kantonalen und regionalen Zentren, sowie zu den moderat verdichteten Räumen werden mindestens halbstündliche Verbindungen und optimale Umsteigeverbindungen angestrebt.

c) Bus

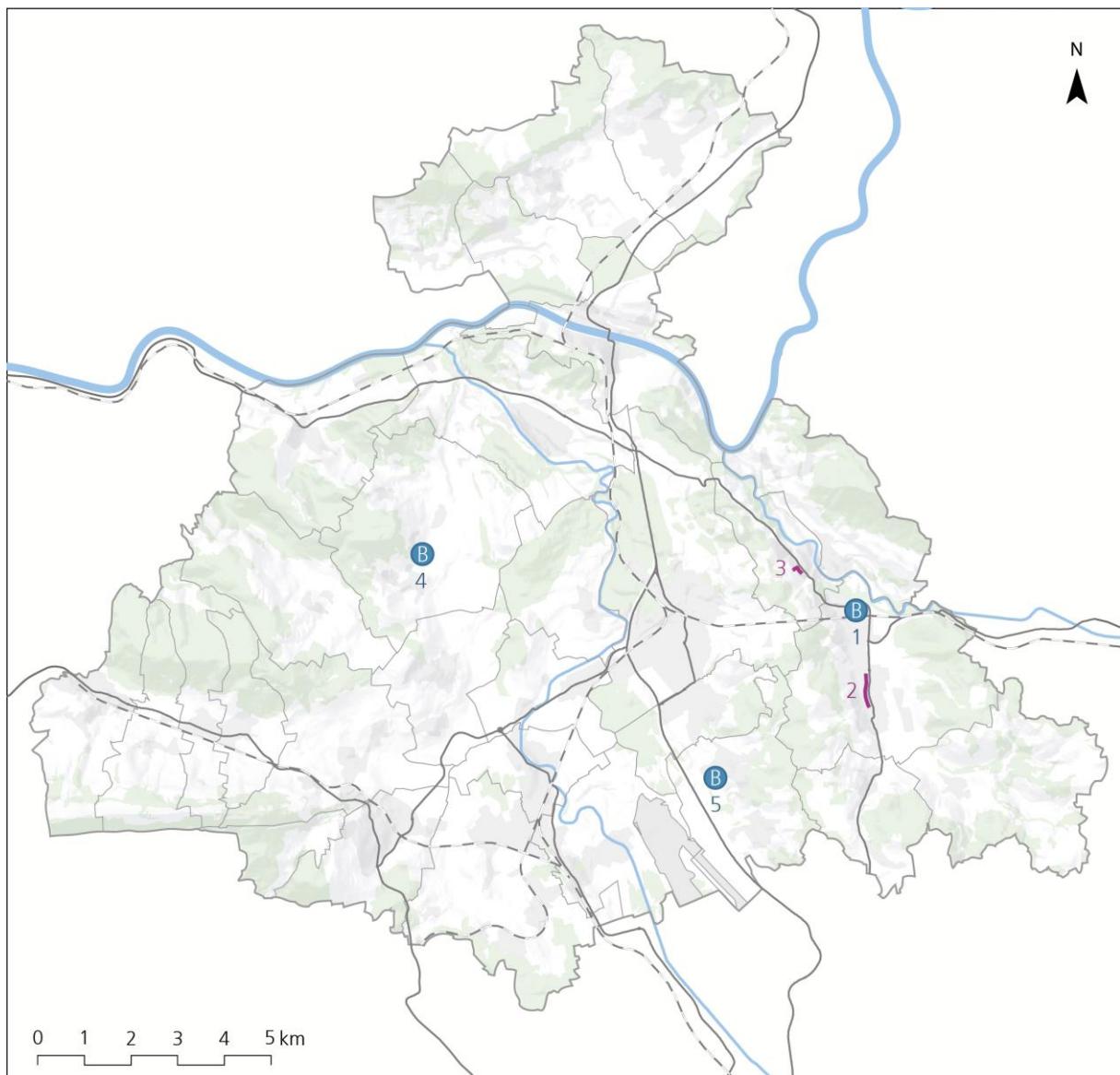
Die beiden Buskorridore (Bülach – Flughafen und Embrach – Flughafen) haben eine hohe Bedeutung als Zubringer aus der Region zum Flughafen. Es wird ein dichtes Taktangebot angestrebt. Die weiteren Busverbindungen der Region sind auf die regionalen Zentren, die Anschlüsse der S-Bahn und das Nachfragepotenzial ausgerichtet. Busquerverbindungen (Dielsdorf – Bülach, Dielsdorf – Regensdorf sowie Niederhasli – Regensdorf) sind für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zentral und sollen aus Sicht der Region erhalten bzw. wieder eingeführt werden.

4.3.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden Busdepots sowie geplante bauliche und betriebliche Massnahmen für Busse dargestellt (vgl. Abbildung 4.3b):

Nr.	Gemeinde	Objekt	Koordinationshinweis
1	Embrach	Busdepot, bestehend	-
2		Busbevorzugung, geplant	Realisierung in Zusammenhang mit BGK Embrach auf gesamter Länge der Durchfahrtsstrasse
3	Rorbas	Busbevorzugung, geplant	Busbevorzugung Einbieger Hirschen
4	Stadel	Busdepot, bestehend	-
5	Winkel	Busdepot, bestehend	-

Tabelle 4.3: Busverkehr



Inhalte regionaler Richtplan

- B Busdepot bestehend
- Busbevorzugung geplant

Abb. 4.3b: Infrastrukturen Öffentlicher Personenverkehr

4.3.3 Massnahmen

a) Region

Die Region beteiligt sich im Rahmen des Fahrplanverfahrens an der Ausgestaltung des Angebots im öffentlichen Verkehr. Sie setzt sich dabei für die oben aufgeführten Ziele ein.

b) Gemeinden

Die Gemeinden beteiligen sich im Rahmen des Fahrplanverfahrens an der Ausgestaltung des Angebots im öffentlichen Verkehr. Mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements können sie zudem auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss nehmen.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

4.4.1 Ziele

Dem Fuss- und Veloverkehr kommt bei der Bewältigung von kurzen Distanzen bis 5 km und teilweise auch mittleren Distanzen bis 15 km (Elektrovelos) im Alltagsverkehr eine hohe Bedeutung zu. Der Fuss- und Veloverkehr nimmt zudem die Funktion als Zubringer zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wahr. Die Verbindungen und Zugänge sind sicher, durchgängig, direkt und attraktiv gestaltet. Entsprechende Infrastrukturen wie eine dem Standort angemessene Anzahl geschützter Veloabstellplätze sind verfügbar und die Strassenräume attraktiv gestaltet (vgl. Kapitel 4.2).

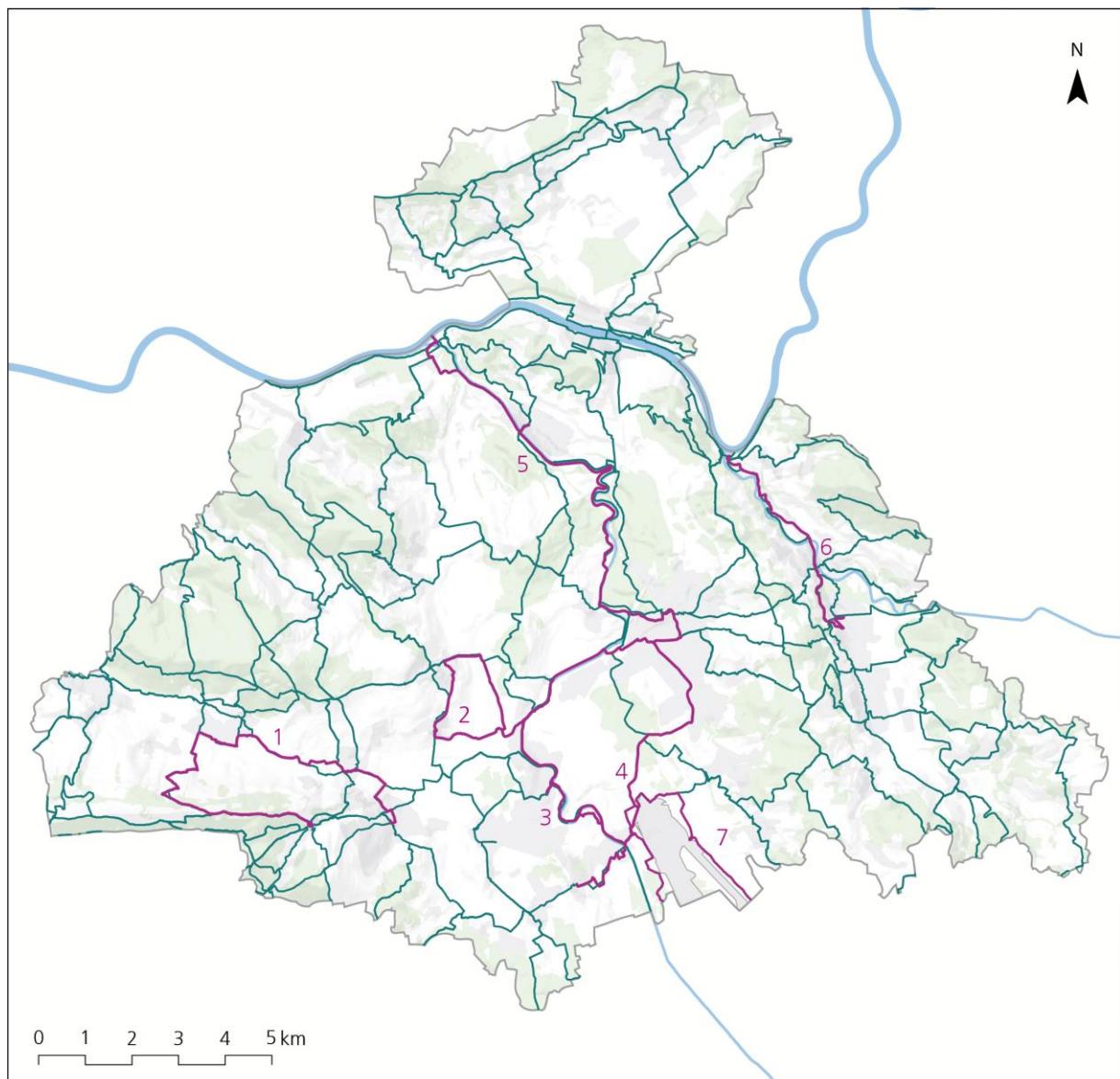
Im Unterland weist der Fuss- und Veloverkehr zudem eine hohe Bedeutung für die Freizeit und Erholung auf. Das Fuss- und Wanderwegnetz sowie die Radwege verbinden wichtige Ausflugsziele und Erholungsgebiete mit dem Siedlungsgebiet und mit den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

4.4.2 Karteneinträge

Im regionalen Richtplan sind bestehende Fuss- und Wanderwege eingezeichnet. Diese verlaufen soweit möglich getrennt vom Fahrverkehr und weisen keinen Hartbelag auf. Abbildung 4.4a zeigt zudem, welche Routen als hindernisfreie Wanderwege ausgestaltet sind bzw. werden sollen:

Nr.	Objekt	Vorhaben
1	Route „am Regensberg“	Bauliche Anpassung, Signalisation
2	Route „Neeracherried“	Bauliche Anpassung, Signalisation
3	Route „Glattweg Süd“	Bauliche Anpassung, Signalisation
4	Route „Oberglatt-Bülach“	Bauliche Anpassung, Signalisation
5	Route „Bülach-Zweidlen“	Bauliche Anpassung, Signalisation
6	Route „Töss“	Bauliche Anpassung, Signalisation
7	Route „Flughafenrundweg“	bestehend

Tabelle 4.4a: Hindernisfreie Wanderwege von regionaler Bedeutung



Inhalte regionaler Richtplan

- Fuss- / Wanderweg bestehend
- Hindernisfreier Wanderweg

Abb. 4.4a: Fussverkehr

Daneben enthält der Regionale Richtplan das Alltags- und Freizeitnetz für den Veloverkehr gemäss dem kantonalem VeloNetzplan (vgl. Abbildung 4.4b). Das VeloNetz besteht aus den Alltagsverbindungen, die in Haupt- und Nebenverbindungen unterteilt werden, und aus den Freizeitrouten. Die Alltagsverbindungen und Freizeitrouten können sich überlagern. Die Verbindungen weisen folgende Funktionen auf:

- *Hauptverbindungen* ermöglichen dem Alltags- und Freizeitveloverkehr direkte und zusammenhängende Verbindungen zwischen den wichtigen Quell- und Zielorten. Sie sind durchgängig eigentrasse (Radstreifen oder -wege) oder werden auf kommunalen Straßen geführt und sind möglichst hindernisarm.
- Mit den *Nebenverbindungen* werden alle relevanten Ziele des Alltagsveloverkehrs angebunden. Die Verbindungen können ausserorts mit Fusswegen kombiniert werden.
- *Freizeitrouten* sind Routen von SchweizMobil oder für den Freizeitverkehr von regionaler Bedeutung. Wo es keine Überlagerung mit übrigen Verbindungen gibt, werden die Freizeitrouten dem Standard der Nebenverbindungen gleichgesetzt.
- Die *Skatingrouten* (SchweizMobil-Routen) sind VeloVerbindungen, die sich für Skating sehr gut eignen (mindestens 3.5 m Breite, Asphaltbelag, geringe Steigungen/Gefälle).

Bei allen Velo-Verbindungen sollen Fahrtunterbrechungen, Netzlücken und unnötige Querungen vermieden werden. Die Funktion hat Konsequenzen für die Ausstattung und den Unterhalt. Haupt- und Nebenverbindungen sind in der Regel mit Hartbelag und einer Beleuchtung versehen und werden im Winter vom Schnee geräumt. Bei Freizeitrouten kann im Rahmen der Interessensabwägung oder bei Kombination mit einem Wanderweg auf einen Hartbelag verzichtet werden.

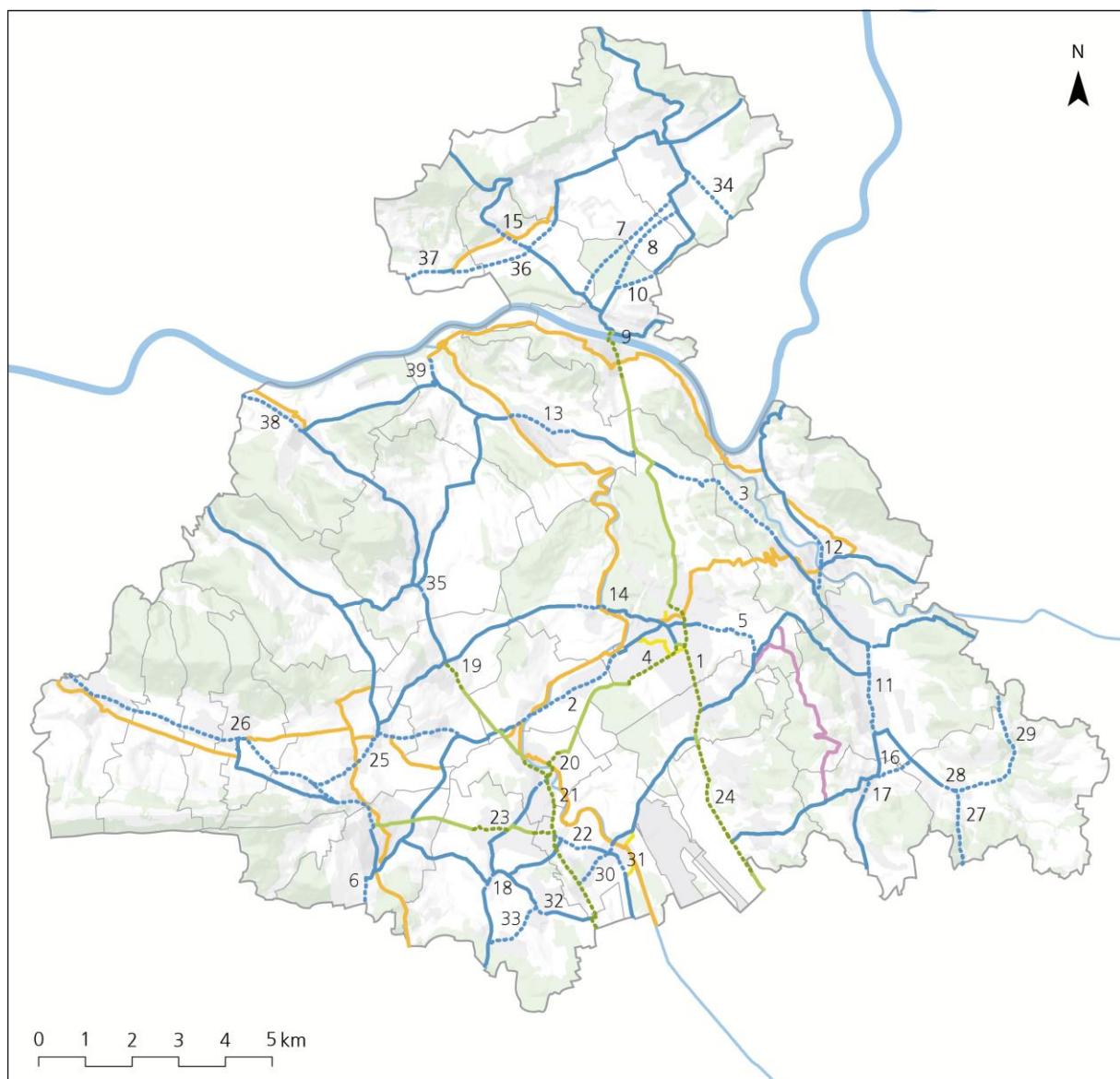
Tabelle 4.4b: In der Tabelle sind die geplanten Abschnitte gemäss dem kantonalen VeloNetzplan aufgeführt. Die Detailplanung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der Projektierung.

Nr.	Abschnitt	Massnahme	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
1	Bülach – Bachenbühlach; Schaffhauser-/ Zürichstrasse	Radstreifen markieren, Radweg und -streifen verbreitern	kurzfristig (Verbreiterung Radweg und -streifen in Bülach: langfristig)	-
2	Bülach – Oberhöri; Badener-/ Wehntalerstrasse	Radinfrastruktur erstellen	mittelfristig	-
3	Bülach – Rorbas; Weischerstrasse	Radweg erstellen	mittelfristig	-
4	Bülach; Erachfeldstrasse	Radinfrastruktur erstellen	mittelfristig	-
5	Bülach; Winterthurerstrasse	Radstreifen erstellen, auf Teilabschnitten Erstellung Radweg prüfen	mittelfristig	-
6	Dielsdorf; Buchserstrasse	Radinfrastruktur erstellen	mittelfristig	-
7	Eglisau – Rafz; Eglisauerstrasse, Im Hard	Nebenverbindung erstellen	langfristig	-
8	Eglisau – Rafz; Schaffhauserstrasse	Nebenverbindung erstellen	langfristig	-
9	Eglisau; Schaffhauser-/ Zürcherstrasse, Alte Landstrasse	Radinfrastruktur erstellen und verbreitern	mittel - langfristig	-

Nr.	Abschnitt	Massnahme	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
10	Eglisau; Steinkreuzstrasse	Radstreifen erstellen	mittelfristig	-
11	Embrach – Rorbas; Dorf-/ Winterthurerstrasse	Radinfrastruktur erstellen, auf Teilaabschnitten Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	Klärung alternative Linienführung via Schützenhaus- und Tannenstrasse
12	Freienstein; Irchelstrasse	Radstreifen erstellen, Temporeduktion prüfen	mittelfristig	-
13	Glattfelden; Dorfstrasse	Radstreifen erstellen, Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
14	Hochfelden; Stadler-/ Bülacherstrasse	Radinfrastruktur erstellen, auf Teilaabschnitten Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
15	Hüntwangen; Bahnhofstrasse	Radstreifen markieren	kurzfristig	-
16	Lufingen; Bächlistrasse	Radweg erstellen	mittelfristig	-
17	Lufingen; Zürcherstrasse	Radinfrastruktur erstellen	mittelfristig	-
18	Mettmenhasli; Regensdorferstrasse	Radinfrastruktur erstellen, Geschwindigkeitsreduktion prüfen	kurzfristig	-
19	Neerach; Zürcherstrasse	Radstreifen markieren	mittelfristig	-
20	Niederglatt; Bachenbülach-/ Sonnenbergstrasse	Radinfrastruktur erstellen	mittelfristig	-
21	Niederglatt – Oberglatt; Zürcher-/ Kaiserstuhlstrasse	Radstreifen erstellen und Radweg verbreitern	mittelfristig (Verbreiterung Radweg: langfristig)	-
22	Niederhasli – Oberglatt; Hofstetterstrasse	Radstreifen erstellen und stellenweise verbreitern	mittelfristig	-
23	Niederhasli; Niederglatterstrasse	Radstreifen erstellen, Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
24	Niederrüti; Zürichstrasse	Radweg verbreitern	langfristig	-
25	Niedersteinmaur – Neerach, Riedt; Mülliweiher-/ Haupt-/ Riederstrasse	Radstreifen erstellen, auf Teilaabschnitten Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
26	Niederweningen – Dielsdorf; Wehntalerstrasse	Radinfrastruktur erstellen	mittelfristig	-

Nr.	Abschnitt	Massnahme	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
27	Oberembrach; Eigen-talstrasse	Radinfrastruktur erstellen und verbreitern, ausser-orts Schliessung für MIV	mittelfristig	-
28	Oberembrach; Embra-cherstrasse	Radstreifen erstellen	kurzfristig	-
29	Oberembrach; Pfun-genstrasse	Auf Teilabschnitten Ge-schwindigkeitsreduktion, Radinfrastruktur erstellen	langfristig	-
30	Obergлатt; Bahnhofstrasse	Radinfrastruktur erstel-len, Geschwindigkeitsre duktion prüfen	kurzfristig	Abstimmung mit Ent-wicklungsstrategie „Niedergлатt – Nieder-hasli – Obergлатt“
31	Obergлатt; Rüm-langstrasse	Radweg verbreitern	langfristig	-
32	Oberhasli; Rüm-langerstrasse	Radstreifen erstellen, Ge-schwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
33	Oberhasli; Wat-terstrasse	Radinfrastruktur erstel-len, Geschwindigkeitsre duktion prüfen	mittelfristig	-
34	Rafz; Rüdlingerstrasse	Radweg erstellen	langfristig	-
35	Stadel; Zürcherstrasse	Radstreifen erstellen, Ge-schwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
36	Wasterkingen - Hünt-wangen; Badener Landstrasse	Radweg ausserorts er-stellen	mittelfristig	-
37	Wasterkingen; Bade-ner Landstrasse	Radweg ausserorts er-stellen	mittelfristig	-
38	Weiach; Kaiserstuh-lerstrasse	Radweg erstellen	langfristig	-
39	Zweideln; Rheinsfel-derstrasse	Geschwindigkeitsreduk-tion prüfen	mittelfristig	-

Tabelle 4.4b: Geplante Abschnitte Veloverkehr



Inhalte regionaler Richtplan

Alltagsverbindungen

- Hauptverbindung bestehend
- - - Hauptverbindung geplant
- Nebenverbindung bestehend
- - - Nebenverbindung geplant

Freizeitrouten

- SchweizMobil-Route
- SchweizMobil-Routen Skating
- - - Weitere Freizeitroute

Abb. 4.4b: Veloverkehr

4.4.3 Massnahmen

a) Kanton

Die Fuss- und Wanderwege gelten als Staatsstrassen gemäss Strassengesetz, wobei das Landwirtschaftsgesetz bezüglich Flur- und Genossenschaftswegen vorbehalten bleibt. Der Kanton ist zuständig für die Erstellung und Signalisation der Fuss- und Wanderwege, sofern sie ausschliesslich als solche genutzt werden. Er ist weiter zuständig für den Unterhalt und die Erneuerung der Anlagen sowie den hindernisfreien Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf Staatsstrassen.

Die Haupt-, Neben- und Freizeitverbindungen für den Veloverkehr gelten ebenfalls als Staatsstrassen gemäss Strassengesetz. Der Kanton finanziert und realisiert die geplanten Massnahmen gemäss dem Umsetzungskonzept zum Velonetzplan. Der Kanton ist zudem zuständig für den Unterhalt und die Erneuerung sowie die Signalisation.

b) Region

Nach Vorliegen des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts prüft die Region, ob eine konzeptionelle Vertiefung auf regionaler Ebene mit Fokus Fuss- und Veloverkehr sinnvoll ist.

c) Gemeinden

Die Gemeinden fördern den Fuss- und Veloverkehr insbesondere für den Alltagsverkehr. Sie koordinieren das kommunale Fuss- und Velowegnetz mit den Nachbargemeinden. Sie sind weiter zuständig für den Unterhalt und die Erneuerung der Anlagen des Fuss- und Wanderwegnetzes sowie den hindernisfreien Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf Kommunalstrassen.

4.5 Parkierung

4.5.1 Ziele

Parkierungsanlagen beeinflussen die Mobilitätswahl und den Verkehr stark. Entsprechend sorgfältig sind die Standorte und die Anzahl Parkplätze festzulegen. Die Dimensionierung und Bewirtschaftung der Parkplatzanlagen müssen auf Basis der ÖV-Erschliessung, der Straßenkapazitäten und der erwarteten Nutzung der Anlage erfolgen. Grundsätzlich sind alle Anlagen, insbesondere aber Freizeitanlagen und Erholungsgebiete auch für den Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen (Zugang und Abstellplätze).

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen eine dem Standort angemessene Anzahl Veloabstellplätze aufweisen.

Park&Ride-Anlagen sind im Unterland ein wichtiges Element der kombinierten Mobilität. Sie werden insbesondere an S-Bahn-Stationen mit ungenügender Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr gefördert. ÖV-Haltestellen an Linien mit Direktverbindung zum Flughafen können als P+R-Alternativen zum Parkieren im Flughafenareal dienen; entsprechende P+R-Plätze müssen als solche speziell bezeichnet und bewirtschaftet werden. Sie bedingen die Zustimmung der Standortgemeinde.

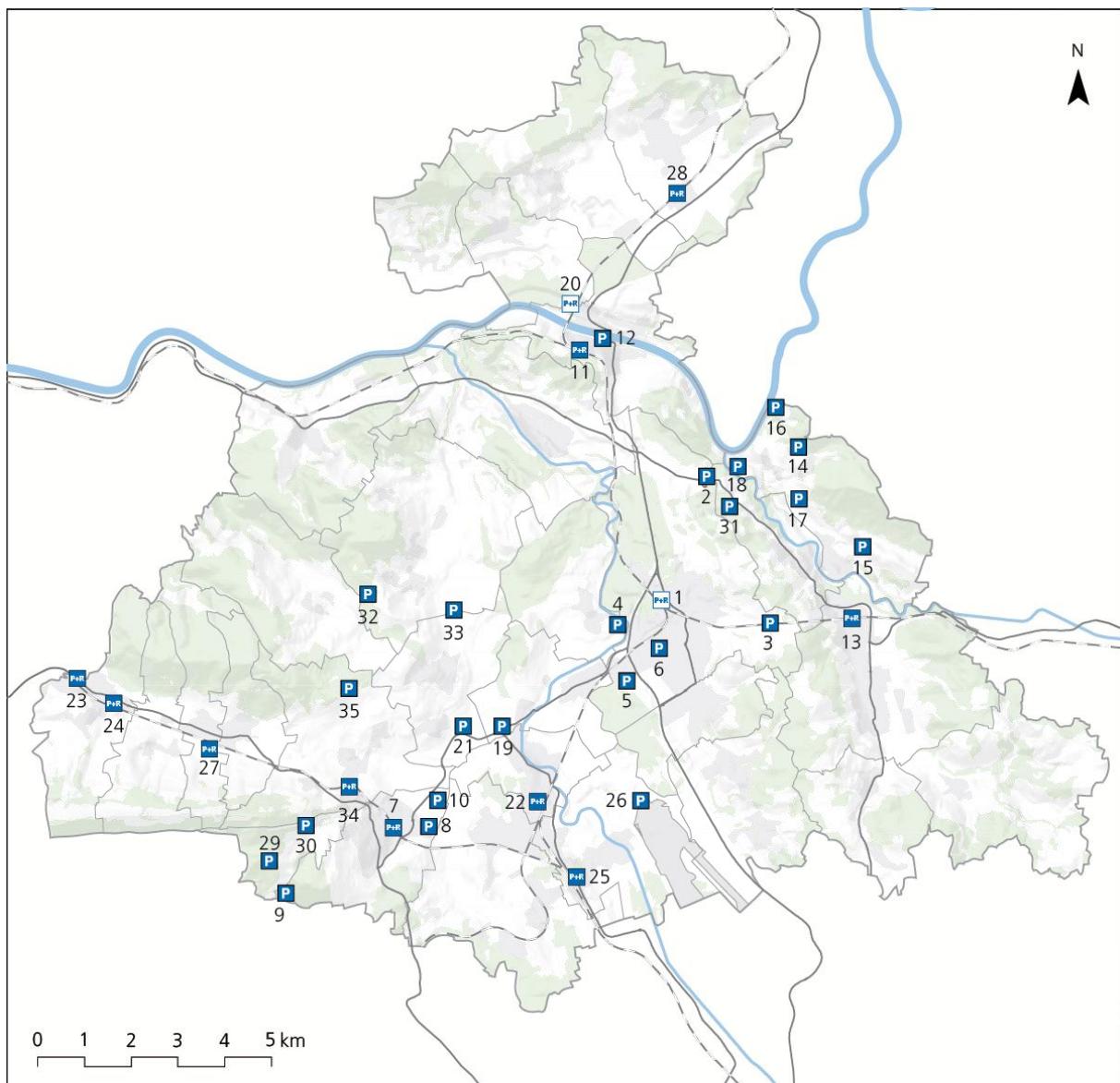
4.5.2 Karteneinträge

Die Festlegung von Parkierungsanlagen von regionaler Bedeutung bildet die planungsrechtliche Grundlage für die Erstellung und Erweiterung von Parkierungsanlagen ausserhalb von Bauzonen. Im regionalen Richtplan sind folgende bestehende und geplante Parkierungsanlagen bezeichnet:

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Zweck	Bestehende Abstellplätze (MIV)	Vorgesehene Erweiterung (geplante Abstellplätze)
1	Bülach, Bahnhof	Park + Ride	184	Erweiterung auf insgesamt max. 300
2	Bülach, Wagenbrechi	Erschliessung Erholungsgebiet	20	-
3	Bülach, Eschenmosen	Erschliessung Erholungsgebiet	25	-
4	Bülach, Hirslen	Erschliessung Erholungsgebiet	225	-
5	Bülach, Kaserne/ Erachfeld	Erschliessung Erholungsgebiet/ Kaserne	170	-
6	Bülach, Stadthalle	Erschliessung Stadthalle	240	-
7	Dielsdorf, Bahnhof	Park + Ride (Bike + Ride)	34	-
8	Dielsdorf, Erlen	Erschliessung Sportplatz	400	-
9	Dielsdorf, Mötschen	Erschliessung Erholungsgebiet	10	-
10	Dielsdorf, Pferderennbahn	Erschliessung Pferderennbahn	1000	-
11	Eglisau, Bahnhof	Park + Ride (Bike + Ride)	97	-
12	Eglisau, linkes Rheinufer	Freizeit und Erholungserschliessung Eglisau	40	-
13	Embrach, Bahnhof Embrach-Rorbas	Park + Ride (Bike + Ride)	33	-
14	Freienstein Teufen, Junkerental	Erschliessung Erholungsgebiet	15	-
15	Freienstein Teufen, Jugendheim	Jugendheim	27	-
16	Freienstein Teufen, Rhiblick-Rütenen	Erschliessung Erholungsgebiet	15	-
17	Freienstein Teufen, Schloss Teufen	Erschliessung Schloss Teufen	5	-
18	Freienstein-Teufen, Tösslegg	Erschliessung Erholungsgebiet	100 (+30 an Spitzentagen)	-
19	Höri, Neeracherried	Erschliessung Neeracherried	18	Keine Erweiterung (Schutzverordnung Neeracherried)
20	Hüntwangen, Bahnhof Hüntwangen- Wil	Park + Ride (Bike + Ride)	114	Erweiterung in Zusammenhang mit Verlegung Busbahnhof
21	Neerach, Neracherried	Erschliessung Neeracherried	22	Keine Erweiterung (Schutzverordnung Neeracherried)
22	Niederglatt, Bahnhof	Park + Ride (Bike + Ride)	53	-

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Zweck	Bestehende Abstellplätze (MIV)	Vorgesehene Erweiterung (geplante Abstellplätze)
23	Niederweningen Bahnhof	Park + Ride, auch für Nachbargemeinden Kt. Aargau (Bike + Ride)	67	-
24	Niederweningen Dorf, Bahnhof	Park + Ride	30	-
25	Oberglatt, Bahnhof	Park + Ride (Bike + Ride)	143	-
26	Oberglatt, P90	Erschliessung Erholungsgebiet	180	-
27	Schöflisdorf, Bahnhof Oberweningen-Schöflisdorf	Park + Ride, auch für Schleinikon (Bike + Ride)	36	-
28	Rafz, Bahnhof	Park + Ride (Bike + Ride)	104	-
29	Regensberg, Linden	Erschliessung Erholungsgebiet Hochwacht	75	-
30	Regensberg, Schneggi	Erschliessung Regensberg	50	-
31	Rorbas, Wagenbrechi	Erschliessung Erholungsgebiet	12	-
32	Stadel, Stiig	Erschliessung Erholungsgebiet	30	-
33	Stadel, Stadlersee	Erschliessung Erholungsgebiet	10	-
34	Steinmaur, Bahnhof	Park + Ride, auch für Bachs und Sünikon (Bike + Ride)	43	-
35	Steinmaur, Altloch	Erschliessung Erholungsgebiet	30	-

Tabelle 4.5: Parkierungsanlagen



Inhalte regionaler Richtplan

- P** Parkierungsanlage bestehend
- P+R** Park + Ride bestehend
- P+R** Park + Ride: Erweiterung geplant

Abb. 4.5: Parkierung

4.5.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden orientieren sich bei der Erstellung von Parkierungsanlagen an den Zielsetzungen im Richtplan. Parkierungsmöglichkeiten ausserhalb des Flughafenperimeters für Passagiere des Flughafens Zürich werden nur an den im regionalen Richtplan festgelegten Standorten bewilligt, mit der Auflage, dass der Transport der Flugpassagiere zum und vom Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt.

4.6 Güterverkehr

4.6.1 Ziele

Der Güterverkehr belastet heute auch das untergeordnete Strassennetz stark. Er wird zukünftig möglichst auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen und der Schiene abgewickelt. Die heute besonders betroffenen Achsen Embrach (Emraport) - Wagenbrechi - Weiach, Embrach (Emraport) - Kloten (Flughafen), Oberglatt - Niederhasli, Embrach - Eschenmosen – Bülach und Dielsdorf - Bülach werden so bestmöglich entlastet und die Siedlungsgebiete und naturnahen Räume geschont.

Für den Güterumschlag Bahn-Strasse stehen entsprechende Anlagen bereit. Industrie- und Gewerbezonen werden soweit technisch möglich und verhältnismässig, mit Anschlussgleisen erschlossen (vgl. Art. 5 Bundesgesetz über Anschlussgleise); bestehende Gleisanlagen bleiben – sofern zweckmässig – erhalten.

Insbesondere der Transport von Kies- und Aushubmaterialien auf der Strasse belastet heute die Region stark. Der Bahnanteil der Kies- und Aushubtransporte ist künftig beizubehalten oder zu erhöhen. Die verbleibenden Transporte auf der Strasse sind siedlungsverträglich auszugestalten. Die strassenseitige Güterverkehrserschliessung führt für grössere Anlagen möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz. Dieses ist so auszugestalten, dass die Nachteile des Kies- und Aushubverkehrs die Standortattraktivität der Region nicht gefährden.

4.6.2 Karteneinträge

Im kantonalen Richtplan sind Güterumschlagsstandorte von kantonaler Bedeutung bezeichnet. Folgende Güterumschlagsstandorte sind im regionalen Richtplan bezeichnet (vgl. Abbildung 4.6):

Nr.	Gemeinde	Anlage	Realisierungsstand
1	Hüntwangen-Wil	Güterumschlaganlage	bestehend
2	Glattfelden (Zweidlen)	Güterumschlaganlage	bestehend

Tabelle 4.6a: Güterumschlagsanlagen

Folgende Anschlussgleise sind im regionalen Richtplan bezeichnet (vgl. Abbildung 4.6):

Nr.	Gemeinde	Gebietsbezeichnung/ Betrieb	Realisierungsstand
3	Bülach	Industriegebiet Schützenmatt	bestehend
4	Embrach	Industriegebiet Embraport	bestehend
5	Hüntwangen	Kieswerk und Getreidesammelstelle	bestehend
6	Niederglatt	Westlich und östlich Bahnhlinie	bestehend
7	Niederhasli	Industriegebiete Farn und Fräflig	bestehend
8		Tanklager Chutzenmoos	bestehend
9	Oberglatt	Fräflig	bestehend
10	Weiach	Kiesareal Weiacher Kies	bestehend
11	Wil	Industriegebiet Fries	bestehend

Tabelle 4.6b: Anschlussgleise

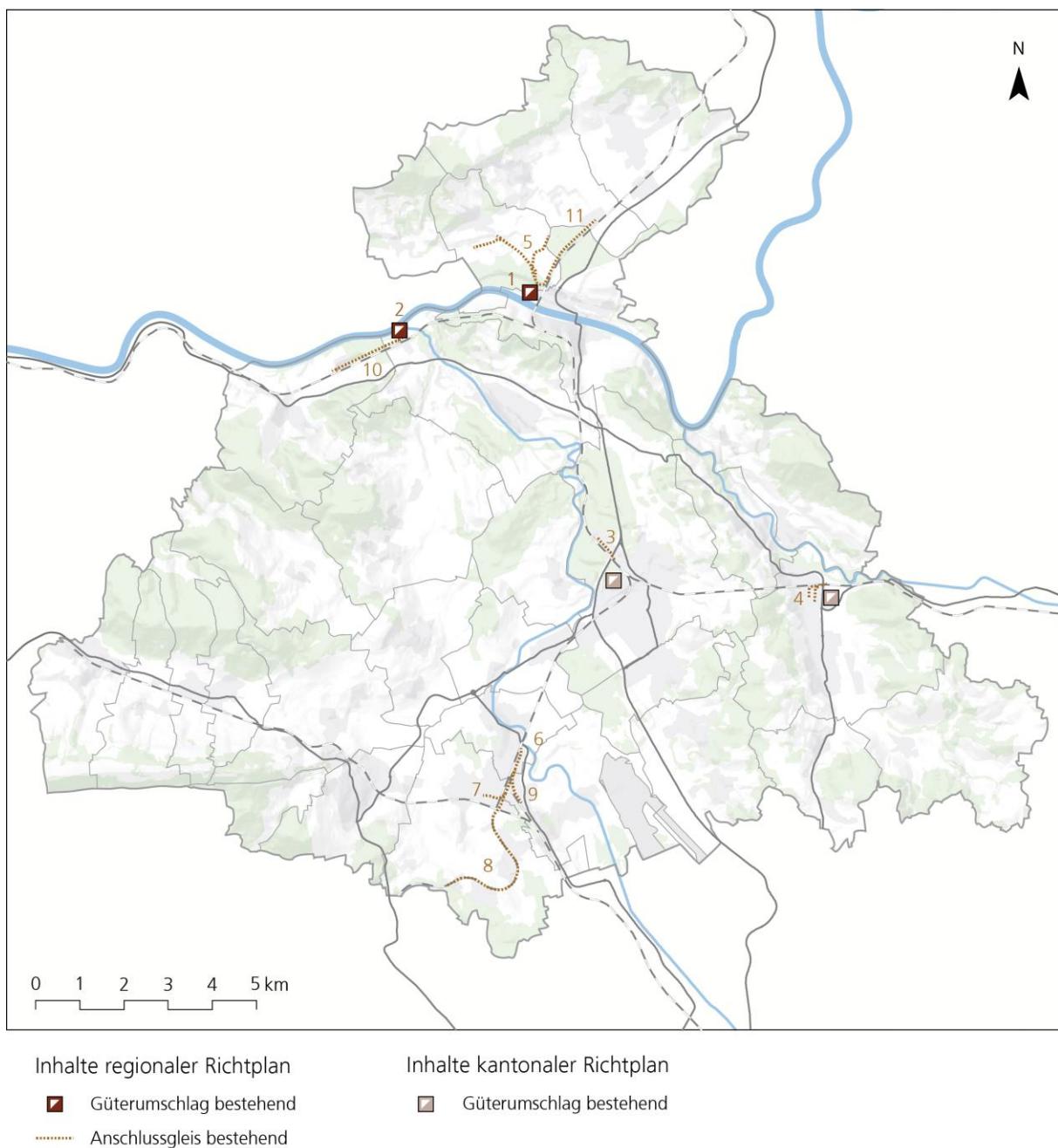


Abb. 4.6: Güterverkehr

4.6.3 Massnahmen

a) Region

Die Region setzt sich beim Kanton und den Kiesunternehmen für einen siedlungsverträglichen Transport von Kies- und Aushubmaterialien ein.

4.7 Schifffahrt

4.7.1 Ziele

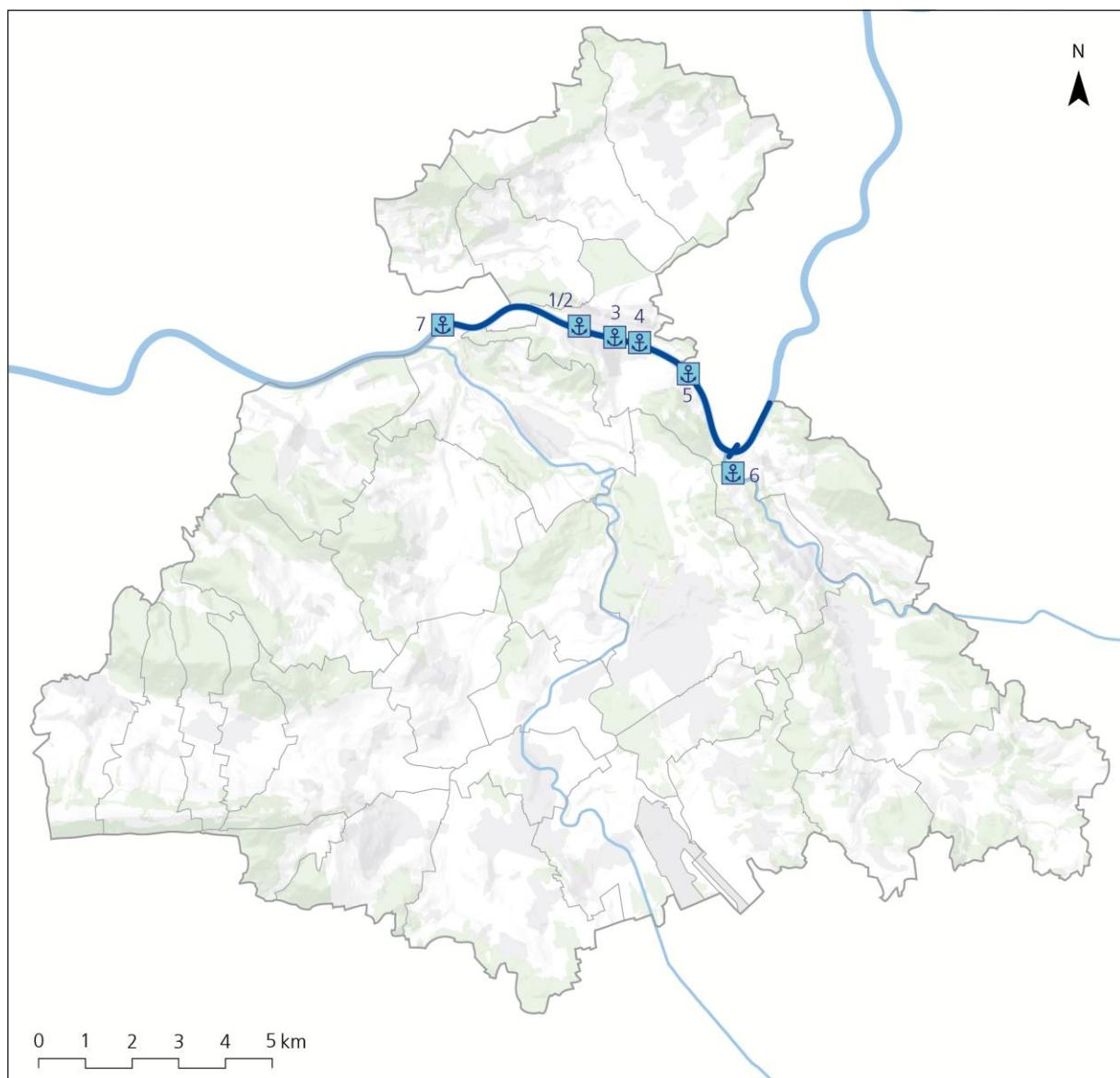
Die Schifffahrt im Unterland beschränkt sich auf den Rhein und hat rein touristische Funktion.

4.7.2 Karteneinträge

Die durch Private betriebenen Schifffahrtslinien auf dem Rhein sind in der Richtplankarte enthalten. Zudem sind im Richtplan die folgenden Bootsliegeplätze bezeichnet (vgl. Abbildung 4.7):

Nr.	Gemeinde	Gebietsbezeichnung	Anzahl Plätze	Realisierungsstand
1	Eglisau	Stampfi, westlich Eisenbahnbrücke	ca. 30	bestehend
2		Stampfi, östlich Eisenbahnbrücke	ca. 20	bestehend
3		Lochmühle (West)	ca. 85	bestehend
4		Burg (West)	ca. 20	bestehend
5		Tössriederen	ca. 45	bestehend
6	Freienstein-Teufen	Tössegg	ca. 50	bestehend
7	Glattfelden	Rheinsfelden	ca. 30	bestehend

Tabelle 4.7: Bootsliegeplätze



Inhalte regionaler Richtplan

Hafen / Bootsliegeplatz

Schifffahrtslinie

Abb. 4.7: Schifffahrt

5 Versorgung, Entsorgung

5.1 Einleitung

Der Teilrichtplan Versorgung, Entsorgung bezweckt die Sicherstellung der Versorgung des Siedlungsgebietes mit Wasser und Energie sowie eine einwandfreie Entsorgung. Er dient zur Sicherung der notwendigen Trassees und Flächen, regelt aber weder die Trägerschaft noch die Finanzierung. Er ist Voraussetzung für die Festsetzung von Baulinien (§ 96 lit. c PBG) und von Werkplänen (§ 114 PBG).

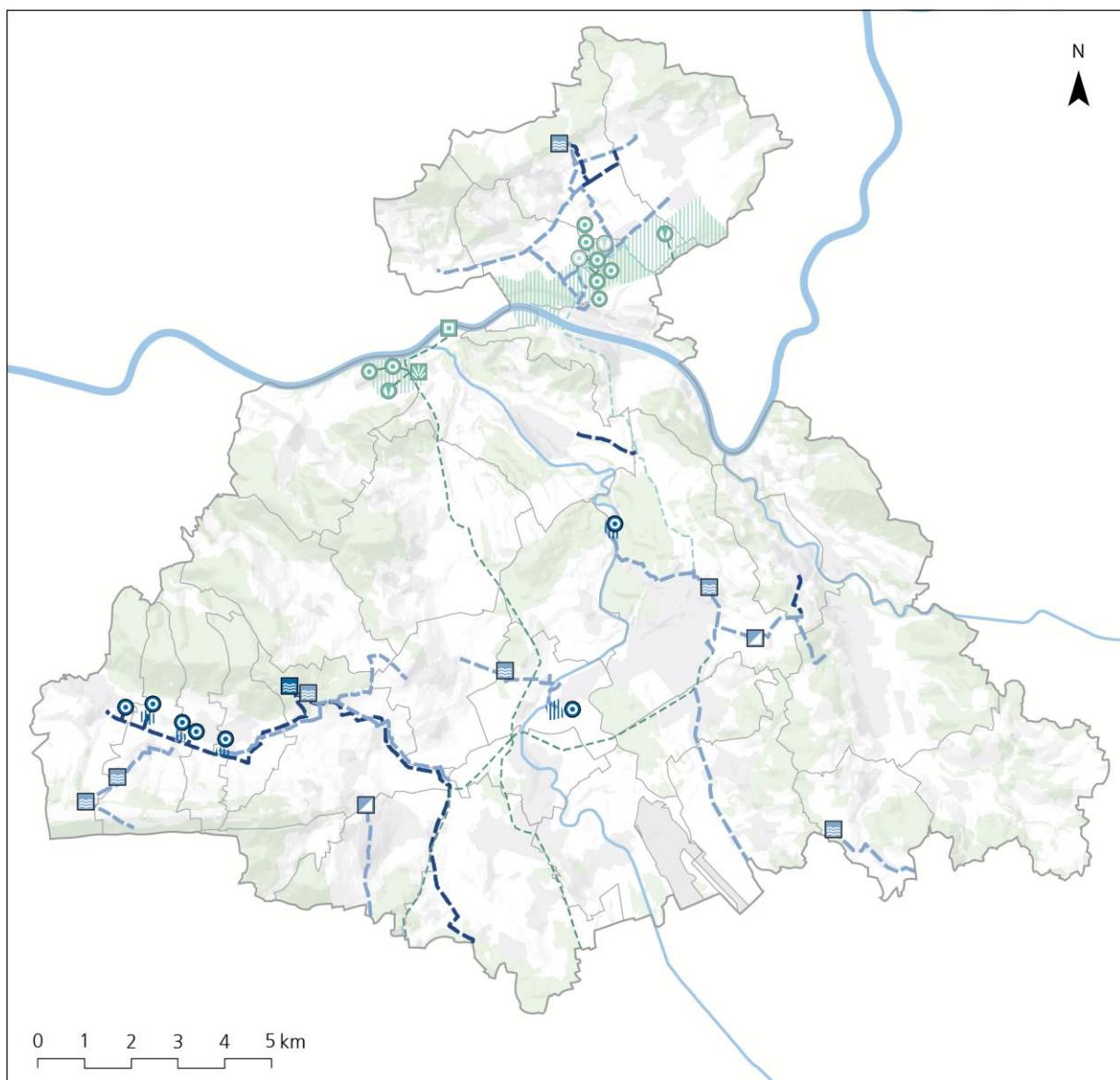
5.2 Wasserversorgung

5.2.1 Ziele

Der wichtigen Ressource Wasser wird Sorge getragen. Die Trinkwasserversorgung ist in der gesamten Region von hoher Qualität. Überkommunale Verbünde garantieren eine hohe Versorgungssicherheit.

5.2.2 Karteneinträge

In der kantonalen Richtplankarte sind Grundwasserschutzgebiete sowie die wichtigsten bestehenden und geplanten technischen Anlagen und Verbundleitungen eingetragen, die für die langfristige Funktionsfähigkeit des kantonalen Trinkwasserverbundes erforderlich sind. Im regionalen Richtplan sind ergänzend Anlagen für die Wasserfassung, -aufbereitung, -speicherung sowie den -transport festgelegt. Zur Sicherung von Wasserfassungen sind Grundwasserschutzgebiete bezeichnet (vgl. Abbildung 5.2).



Inhalte regionaler Richtplan

- Grundwasserschutzgebiet
- Reservoir bestehend
- Reservoir geplant
- Grundwasserfassung bestehend
- Stufenpumpwerk
- - - Wassertransportleitung bestehend
- - - Wassertransportleitung geplant

Inhalte kantonaler Richtplan

- Grundwasserschutzgebiet
- Grundwasseranreicherung bestehend
- Grundwasseranreicherung geplant
- Grundwasserfassung bestehend
- Grundwasserfassung geplant
- See- oder Flusswasserfassung
- Aufbereitungsanlage
- - - Wassertransportleitung bestehend
- - - Wassertransportleitung geplant

Abb. 5.2: Wasserversorgung

5.2.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden stellen die Wasserversorgung auf dem Gemeindegebiet sicher. Sie erarbeiten und aktualisieren generelle Wasserversorgungsprojekte. Zum Schutz der Trinkwasserfassungen scheiden die Gemeinden Grundwasserschutzzonen aus (vgl. Art. 20 GSchG, §§ 35 und 36 Einführungsgesetz zum eidgenössischen Gewässerschutzgesetz).

5.3 Materialgewinnung

5.3.1 Ziele

Das Zürcher Unterland übernimmt auch zukünftig eine wichtige Rolle bei der Versorgung mit Kies. Dabei ist von besonderer Bedeutung, dass sorgfältige Mengenbetrachtungen gemacht werden. Die verkehrlichen und landschaftlichen Belastungen für die Region sind gegenüber 2016 vermindert. Die Materialien werden siedlungsverträglich transportiert. Der im kantonalen Richtplan festgelegte Bahnanteil wird eingehalten.

5.3.2 Karteneinträge

Der kantonale Richtplan legt die grösseren Materialgewinnungsgebiete mit einem Volumen von > 1 Mio. m³ fest. Der Regionale Richtplan kann kleinere Materialgewinnungsgebiete bezeichnen. Darauf wird verzichtet.

5.3.3 Massnahmen

a) Region

Die Region setzt sich beim Kanton und den Kiesunternehmen für einen siedlungsverträglichen Transport von Kies- und Aushubmaterialien ein (vgl. auch 4.6 Güterverkehr).

5.4 Energie

5.4.1 Ziele

Das Zürcher Unterland weist eine hohe Energieeffizienz auf. Grosse Abwärmequellen und erneuerbare Energien werden nachhaltig genutzt. Bei neuen Anlagen und Produktionsformen werden die Auswirkungen auf das Siedlungs- und Landschaftsbild mit betrachtet. Der Energiebedarf für Mobilität wird mit einer lokalen Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und einem attraktiven öffentlichen Verkehr minimiert.

a) Elektrizität

Die Infrastrukturen zur Produktion und der Verteilung von elektrischer Energie nehmen Rücksicht auf das Siedlungs- und Landschaftsbild.

b) Wärmeversorgung

Für die Wärmeversorgung sind die bestehenden Wärmequellen auszuschöpfen sowie Wärmenetze zu verdichten. Dazu sind in kommunalen oder regionalen Energieplanungen Versorgungsgebiete gemäss nachstehender Reihenfolge auszuscheiden:

1. Versorgung mit ortsgebundener Abwärme und Umweltwärme (vor allem aus Abwasserreinigungsanlagen und Gewässern)
2. Versorgung mit örtlich ungebundenen Wärmequellen (Holz) oder leitungsgebundenen Energieträgern (Gas)

Zudem ist in Gebieten mit hoher Wärmedichte die Erstellung neuer Wärmenetze zu prüfen. Prioritär sind dabei ortsgebundene Abwärme und erneuerbare Energien (Umweltwärme, Holz) einzusetzen.

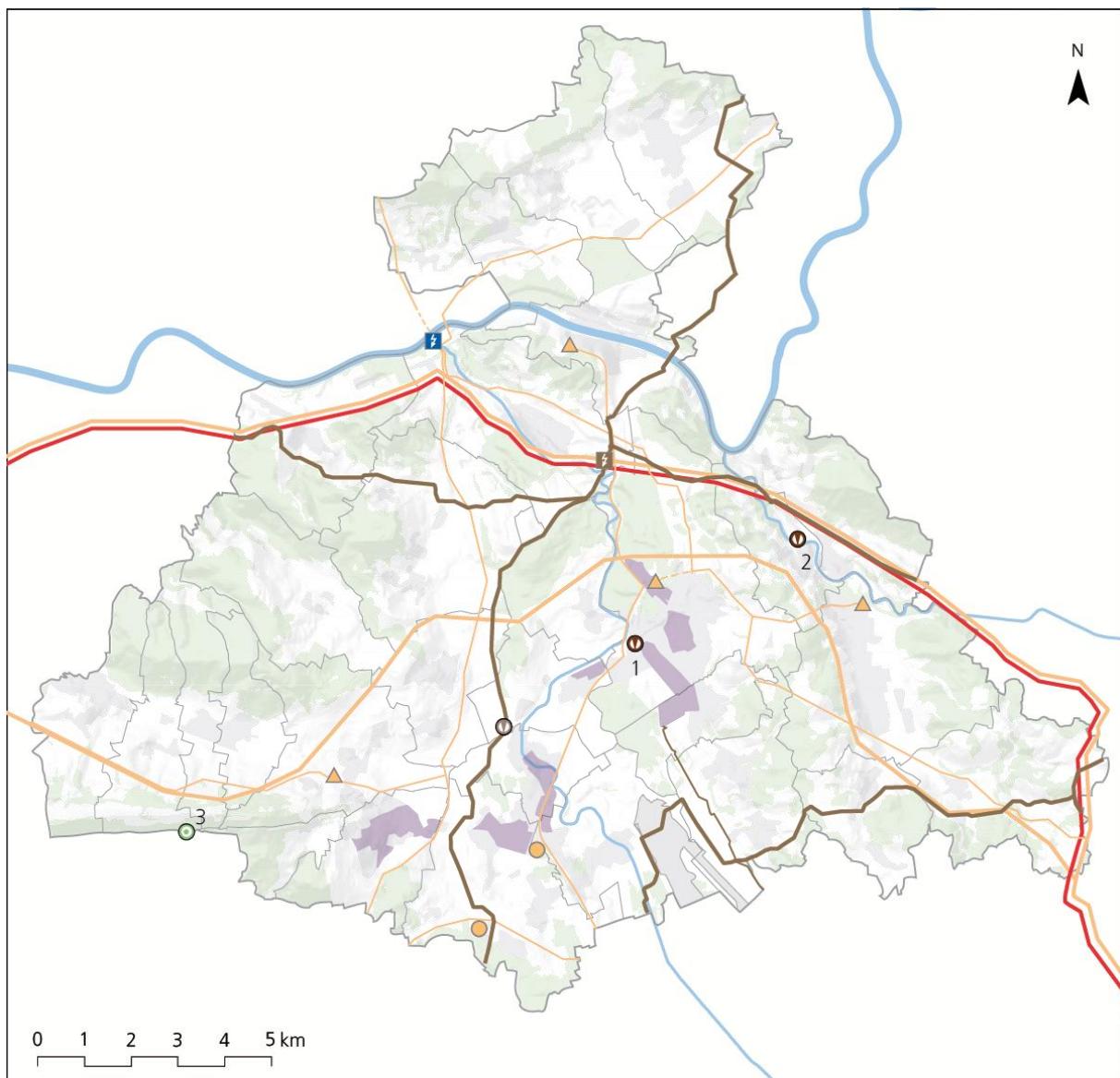
5.4.2 Karteneinträge

Der kantonale Richtplan enthält die Hauptnetze für die Energieversorgung (Gas, Elektrizität, Fernwärme) sowie grössere Wasser-, Wind- und Heizkraftwerke. Im regionalen Richtplan sind mögliche Potenziale für die Abwärmenutzung bezeichnet sowie Gebiete, welche sich aufgrund hoher Wärmedichte besonders für eine zusätzliche bauliche Verdichtung oder die Erstellung eines neuen Netzes für rohrleitungsgebundene Energieträger (Wärmenetz, Gas) eignen könnten (vgl. Abbildung 5.4).

Folgende Anlagen weisen ein Abwärmepotenzial von >5'000 MWh pro Jahr auf:

Nr.	Anlage	genutzte MWh pro Jahr	ungenutzte MWh pro Jahr
1	ARA, Bülach	650	7'100
2	ARA, Rorbas		

Tabelle 5.4: Abwärmequellen



Inhalte regionaler Richtplan

- Eignungsgebiet für rohrleitungsgebundene Energieträger
- Abwasserreinigungsanlage als Abwärmequelle
- Kommunikationsanlage

Inhalte kantonaler Richtplan

- Höchstspannungsleitung bestehend
- Höchstspannungsleitung geplant
- Hochspannungsleitung
- - - Kabelleitung
- Erdgastransportleitung >5bar
- Erdgastransportleitung 5bar
- Abwasserreinigungsanlage als Abwärmequelle
- ▲ Unterwerk
- Stehtanklager
- Erdgasverteilzentrale
- ⚡ Wasserkraftwerk

Abb. 5.4: Energie und Kommunikation

5.4.3 Massnahmen

a) Region

Die Region überprüft ihre Rolle im Bereich der Energieplanung. Sie stellt den Gemeinden im Verbandsgebiet bei Bedarf Grundlagen zum vorhandenen Energieangebot sowie der heutigen und künftigen Energienachfrage zur Verfügung.

b) Gemeinden

Die Gemeinden vertiefen die Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans. Für die im regionalen Richtplan bezeichneten Eignungsgebiete für rohrleitungsgebundene Energieträger prüfen sie geeignete Massnahmen. Insbesondere die Gemeinden Bülach, Bachenbülach, Höri, Dielsdorf, Niederglatt, Niederhasli und Oberglatt prüfen die Erarbeitung einer kommunalen Energieplanung nach Energierecht und prüfen für die im regionalen Richtplan bezeichneten Eignungsgebiete für rohrleitungsgebundene Energieträger entsprechende Massnahmen. Sie legen gebietsweise fest, mit welchen Energieträgern diese versorgt werden sollen und berücksichtigen dabei obenstehende Ziele. Bei diesen Gebietsfestlegungen sollen vor allem öffentliche Bauten und Grossüberbauungen mit einer besonders hohen Wärmedichte berücksichtigt werden.

Für die übrigen Gemeinden wird eine kommunale Energieplanung empfohlen, wenn mindestens eine der folgenden Voraussetzungen gegeben ist: Verfügbare Abwärmequelle (z.B. aus grösseren Industriebetrieben), bedeutsames Vorkommen an ortsgebundener Umweltwärme (zum Beispiel Grundwasser) oder Holzenergie, oder ein bereits bestehender oder geplanter Einsatz von leitungsgebundenen Energieträgern (Gas, Wärmenetz).

5.5 Kommunikation

5.5.1 Ziele

Kommunikationsanlagen sind möglichst innerhalb der Bauzonen oder auf Grundstücken bereits bestehender Bauten in den übrigen Zonen zu realisieren. Sie haben sich möglichst gut in die bestehenden Bauten und das Landschaftsbild zu integrieren. Die Beeinträchtigung von Schutzgebieten, Ortsbildern, Aussichtspunkten sowie weiteren Objekten des Natur- und Landschaftsschutzes ist zu minimieren.

5.5.2 Karteneinträge

In der Karte verzeichnet sind bedeutende Anlagen im Fernmeldebereich und andere leitungs- und nicht leitungsgebundene Daten- und Nachrichtenübermittlungssysteme (z.B. Funk, Radio, Radar). Nicht in der Richtplankarte dargestellt sind Mobilfunkanlagen (vgl. Abbildung 5.4).

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Anlage	Koordinationshinweise
3	Schleinikon/ Boppelsen, Hochwacht Lägeren	Radarstation Flugsicherung	Landschaftsschutzgebiet Lägeren

Tabelle 5.5: Fernmeldeanlagen

5.5.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden sorgen im Rahmen von Bewilligungsverfahren dafür, dass Mobilfunkanlagen die in den Richtplänen festgelegten Schutzgebiete, Ortsbilder, Aussichtspunkte sowie weitere Objekte des Natur- und Landschaftsschutzes nicht beeinträchtigen.

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

5.6.1 Ziele

Der wichtigen Ressource Wasser wird Sorge getragen. Die Siedlungsentwässerung und die Abwasserreinigung sind im Rahmen und nach Massgabe der Generellen Entwässerungspläne der Abwasser-Verbände (V-GEP) baulich und betrieblich so optimiert, dass die Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern und Grundwasser durch die Einleitung von Abwasser, die Entlastung von Mischabwasser und die Einleitung bzw. Versickerung von problematisch belastetem Regenabwasser nach dem Stand der Technik regional betrachtet minimiert sind.

5.6.2 Karteneinträge

Für die Siedlungsentwässerung und die Abwasserreinigung sind die kommunalen Generellen Entwässerungspläne (GEP) und die jeweils für ein ARA-Einzugsgebiet erstellten Verbands-GEP (V-GEP) die massgeblichen behördlichen verbindlichen Planungsinstrumente.

Im regionalen Richtplan sind – gestützt auf generelle Entwässerungspläne – Abwasserreinigungsanlagen und überkommunale Schmutz- und Mischabwasserleitungen (Hauptsammelkanäle) festgelegt (vgl. Abbildung 5.7, Kapitel 5.7). Folgende Abwasserreinigungsanlagen sind bezeichnet:

Nr.	Objekt	Trägerschaft, Gemeinde(n)	Realisierungsstand	Koordinationshinweis
1	ARA Bülach	Stadt Bülach	bestehend, Ausbau (Elimination Mikroverunreinigungen) geplant	V-GEP Stand 2009
2	ARA Eglisau	Gemeinde Eglisau	bestehend	-
3	ARA Nieder-glatt	Zweckverband Abwas-serreinigung Fischbach-Glatt	bestehend, Ausbau (Elimination Mikroverunreinigung) geplant	V-GEP Stand 2007
4	ARA Rorbas	Abwasserverbund Emb-rachertal (AVE)	bestehend	V-GEP Stand 2007

Tabelle 5.6a: Abwasserreinigungsanlagen

Folgende Schmutz- und Mischabwasserleitungen (Hauptsammelkanäle) sind in der Richtplankarte bezeichnet:

Nr.	Objekt, Vorhaben	Trägerschaft, Gemeinden	Realisierungsstand
5	Hauptsammelkanal Anschluss Rümlang - Oberglatt - Niederglatt	Zweckverband	bestehend
6	Hauptsammelkanal Regensberg - Dielsdorf - Anschluss Steinmaur - Niederhasli - Nieder-glatt	jeweilige Gemeinden, Zweckverband (ab Niederhasli)	bestehend
7	Hauptsammelkanal Bachs - Neerach - Nieder-glatt	jeweilige Gemeinden	bestehend
8	Hauptsammelkanal Winkel - Bachenbülach - Bülach	jeweilige Gemeinden	bestehend

Nr.	Objekt, Vorhaben	Trägerschaft, Gemeinden	Realisierungsstand
9	Hauptsammelkanal Höri - Bülach	jeweilige Gemeinden	bestehend
10	Hauptsammelkanal Hochfelden - Bülach	jeweilige Gemeinden	bestehend
11	Hauptsammelkanal Oberembrach - Anschluss Lufingen - Embrach - Rorbas - Anschluss Freienstein-Teufen	jeweilige Gemeinden	bestehend
12	Anschlussleitung ARA Glattfelden - ARA Eglisau	Glattfelden	bestehend
13	Hauptsammelkanal Oberes Surbtal: Schöffeldorf - Oberweningen - Schleinikon - Niederweningen mit anschluss an ARA Oberes Surbtal in Ehrendingen (AG)	Abwasserverband Oberes Surbtal	bestehend V-GEP Oberes Surbtal, Stand 2009 mit Teilergänzungen bis 2013
14	Hauptsammelkanal Rafzerfeld: Rafz - Wil (ZH) - Hüntwangen - Wasterkingen mit Anschluss an ARA Hohentengen (D)	jeweilige Gemeinden	bestehend V-GEP geplant
15	Anschlussleitung Weiach via Kaiserstuhl und Rheinbrücke zur ARA Hohentengen (D)	Weiach	bestehend

Tabelle 5.6b: Schmutz- und Mischabwasserleitungen von überkommunaler Bedeutung

5.6.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden stellen die zweckmässige und effiziente Siedlungsentwässerung auf ihrem Gebiet sicher. Sie stimmen ihre GEP auf die übergeordneten Verbands-GEP ab und aktualisieren sie nach dem Stand der Technik, der Gesetzgebung und der Siedlungsentwicklung und setzen die GEP nach Massgabe der Massnahmen- und Terminpläne fristgerecht um. Sie betreiben, unterhalten und erneuern die öffentlichen Abwasseranlagen.

5.7 Abfall

5.7.1 Ziele

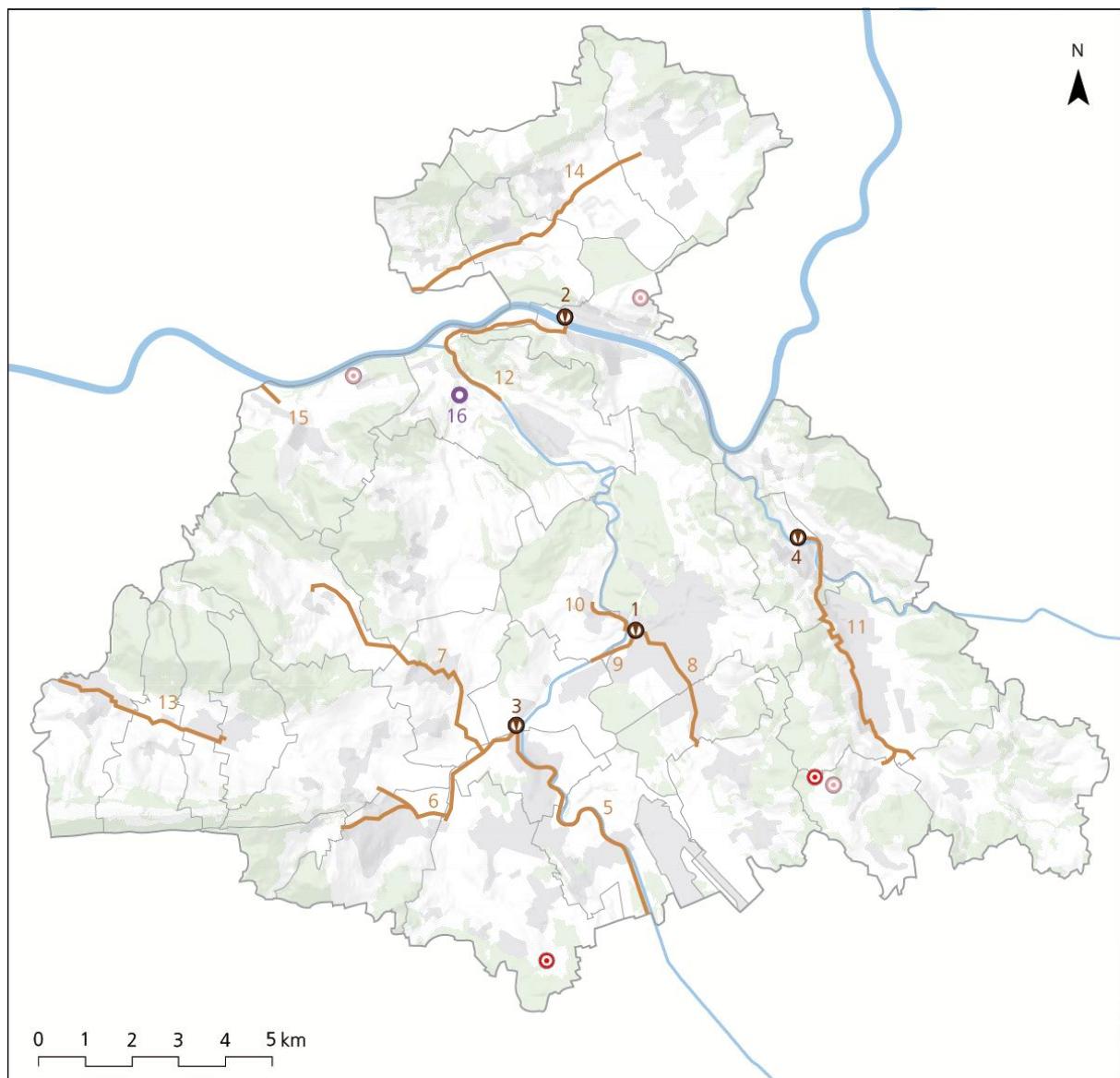
Abfallanlagen sind grundsätzlich innerhalb des Baugebiets zu realisieren.

5.7.2 Karteneinträge

Deponien sind im kantonalen Richtplan bezeichnet. Die folgende Abfallanlage ist im regionalen Richtplan verzeichnet:

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Anlage	Realisierungs-stand
16	Glattfelden, Büel	Baustoff-Aufbereitungsanlage	bestehend

Tabelle 5.7: Abfallanlagen



Inhalte regionaler Richtplan

- Baustoff-Aufbereitungsanlage
- Abwasserreinigungsanlage
- Schmutz- und Mischabwasserleitung bestehend

Inhalte kantonaler Richtplan

- Deponie bestehend
- Deponie geplant

Abb. 5.7: Siedlungsentwässerung und Abfall

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

6.1 Gesamtstrategie

6.1.1 Ziele

Die Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen ist eine Grundlage für die Funktionsfähigkeit der Region. Viele öffentliche Bauten und Anlagen werden zweckmässigerweise nicht in jeder Gemeinde realisiert, sondern überkommunal oder regional abgestimmt und koordiniert. Die entsprechenden Bauten und Anlagen können Impulse für die Entwicklung der Siedlung leisten. Die Planung ist deshalb an den Grundsätzen der erwünschten räumlichen Entwicklung (vgl. Regio-ROK, Kapitel 1) auszurichten. Wo sinnvoll und möglich sollen entsprechende Bauten und Anlagen im kantonalen Zentrum Bülach und den regionalen Zentren Dielsdorf und Embrach angesiedelt werden.

6.1.2 Karteneinträge

Bedeutende öffentliche Bauten und Anlagen von kantonaler Bedeutung sind in der kantonalen Richtplankarte dargestellt. Im regionalen Richtplan werden öffentliche Bauten und Anlagen eingetragen, wenn sie von regionaler Bedeutung sind und erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben oder Abstimmungsbedarf mit weiteren Festlegungen des Richtplans bestehen.

Für geplante Bauten und Anlagen bildet die Festlegung die Rechtsgrundlage für allfällige Bauten ausserhalb der Bauzonen sowie für den Werkplan (vgl. §114 ff. PBG) und damit die Landsicherung. Der Kanton setzt Gestaltungspläne für Bauten und Anlagen fest (vgl. § 84 Abs. 2 PBG), die in den regionalen Richtplänen enthalten sind.

6.1.3 Massnahmen

a) Gemeinden

Die Gemeinden stimmen Standortentscheide für öffentliche Bauten und Anlagen mit der kantonalen und der regionalen Richtplanung sowie mit der Planung der Zweckverbände ab und geben die anstehenden Vorhaben frühzeitig bekannt. Sie bezeichnen die für öffentliche Bauten und Anlagen erforderlichen Flächen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung. Sie prüfen ausserdem, ob bei eigenen Bauvorhaben im Konsultationsbereich von Störfallanlagen Massnahmen zur Störfallvorsorge getroffen werden müssen.

6.2 Bildung und Forschung

6.2.1 Karteneinträge

Im regionalen Richtplan sind folgende Bauten und Anlagen für Bildung und Forschung bezeichnet (vgl. Abbildung 6.5):

Nr.	Gemeinde	Objekt	Funktion	Trägerschaft	Realisierungsstand	Koordinationshinweise
1	Bülach	Schul- und Volkssternwarte Rotzibuech, Eschenmosen	S	Stiftung Sternwarte Bülach	bestehend	
2		Schülerheim Heimgarten	S	Stadt Zürich	bestehend	
3	Dielsdorf	Pestalozzi Jugendstätte Burghof	S	Stadt Zürich	bestehend	

Nr.	Gemeinde	Objekt	Funktion	Trägerschaft	Realisierungsstand	Koordinationshinweise
4	Freienstein-Teufen	Schulheim auf dem Freienstein	S	Verein Schulheim Freienstein	bestehend	

Abkürzungen:
S: Schule / weitere Bildungsinstitution

Tabelle 6.2: Öffentliche Bauten und Anlagen für Bildung und Forschung

6.3 Gesundheit

6.3.1 Karteneinträge

Im regionalen Richtplan sind folgende Bauten und Anlagen für die Gesundheit bezeichnet (vgl. Abbildung 6.5):

Nr.	Gemeinde	Objekt	Funktion	Trägerschaft	Realisierungsstand	Koordinations-hinweise
5	Dielsdorf	Gesundheitszentrum	V	Zweckverband	bestehend	
6	Embrach	Alterszentrum Embrachtal	V	Zweckverband	bestehend	
7		Kompetenzzentrum Pflege und Gesundheit KZU	V	interkommunale Anstalt	bestehend	
8	Schöftis-dorf	Altersheim Wehn-tal	V	Stiftung	bestehend	

Abkürzungen:
V: Pflegeversorgung

Tabelle 6.3: Öffentliche Bauten und Anlagen im Bereich Gesundheit

6.4 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen

6.4.1 Karteneinträge

Im regionalen Richtplan sind folgende Bauten und Anlagen für Kultur, Sport, Freizeit, Messe und Kongresswesen bezeichnet (vgl. Abbildung 6.5):

Nr.	Gemeinde	Objekt	Funktion	Trägerschaft	Realisierungsstand	Koordinations-hinweise
9	Bülach	Sport- und Erholungsanlage Erachfeld	S	noch offen	geplant	

Nr.	Gemeinde	Objekt	Funktion	Trägerschaft	Realisierungsstand	Koordinationshinweise
10	Dielsdorf, Niederhasli	Sportanlage Erlen	S	AG Sportanlage Erlen, Dielsdorf, Niederhasli, Steinmaur	bestehend	
11	Dielsdorf	Pferdesportanlage	S	Rennverein Dielsdorf	bestehend	
12	Eglisau	Schützenhaus	K	noch offen	bestehend	
13	Hüntwangen	Amphitheater	K	Verein	bestehend	
14	Niederweningen	Freibad Sandhöli	F	Gemeinde	bestehend	
15		Fussballplatz	S	Gemeinde	Bestehend, Erweiterung geplant	
16	Oberglatt	Chlirithalle und Fussballplatz	S	Gemeinde	bestehend	

Abkürzungen:

K: Kultur; F: Freizeit; S: Sport

Tabelle 6.4: Öffentliche Bauten und Anlagen für Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen

6.5 Weitere öffentliche Dienstleistungen

6.5.1 Karteneinträge

Im regionalen Richtplan sind folgende Bauten und Anlagen für weitere öffentliche Dienstleistungen bezeichnet (vgl. Abbildung 6.5):

Nr.	Gemeinde	Objekt	Funktion	Trägerschaft	Realisierungsstand	Koordinationshinweis
17	Bülach	Kaserne	S	Bund	bestehend	
18		Werkhof TBA	W	Kanton Zürich		
19	Dielsdorf	Feuerwehrstützpunkt	S	Gemeinde Dielsdorf	bestehend	
20		Bezirksgericht mit Bezirksgefängnis	J	Kanton Zürich	bestehend	
21	Embrach	Schiessanlage Warpel	S	Gemeinden Embrach und Lufingen	bestehend	
22	Hochfelden	Schiessanlage Höri-Hochfelden	S	Gemeinden Höri und Hochfelden	bestehend	
23	Neerach	Schiessanlage Neerach	S	Gemeinde Neerach	bestehend	

Nr.	Gemeinde	Objekt	Funktion	Trägerschaft	Realisierungsstand	Koordinationshinweis
24	Niederhasli	Schiessanlage Oberhasli	S	Gemeinden Niederhasli und Rümlang	bestehend	
25	Niederweningen	Schiessanlage	S	Gemeinde Niederweningen	bestehend	
26	Oberembrach	Schützenhaus Mettlen	S	Gemeinde Oberembrach	bestehend	
27	Obergлатt	Werkhof AWEL	W	Kanton Zürich	bestehend	
28	Oberweningen	Schiessanlage Wehntal	S	Gemeinden Oberweningen, Schleinikon, Schöflidorf	bestehend	

Abkürzungen:

J: Justiz; S: Sicherheit; W: Werkhof

Tabelle 6.5: Öffentliche Bauten und Anlagen für weitere öffentliche Dienstleistungen

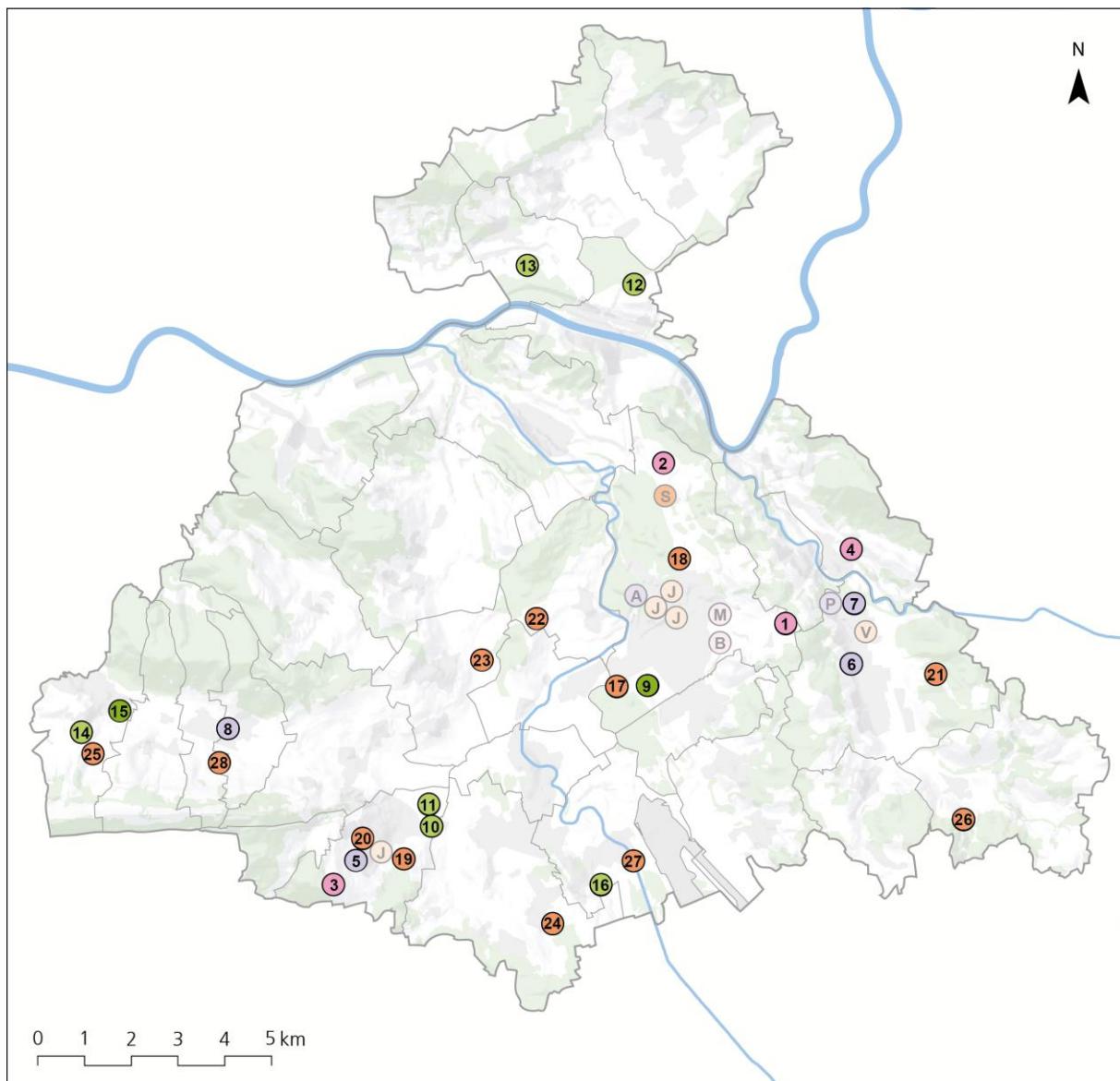


Abb. 6.5: Öffentliche Bauten und Anlagen

7 Wichtige Grundlagen

a) Rechtliche Grundlagen

- AnGV: Verordnung über die Anschlussgleise vom 26. Februar 1992
- AnGG: Bundesgesetz über die Anschlussgleise vom 5. Oktober 1990
- BV: Bundesverfassung der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999
- FWG: Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985
- FWV: Verordnung über Fuss- und Wanderwege vom 26. November 1986
- RPG: Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979
- RPV: Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000
- PBG: Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) vom 7. September 1975
- Verordnung über die nähere Umschreibung der Begriffe und Inhalte der baurechtlichen Institute sowie über die Mess- und Berechnungsweisen (Allgemeine Bauverordnung) vom 22. Juni 1977

b) Weitere Grundlagen

- Berechnungsgrundlagen Geschossflächenreserven in Bauzonen; Abteilung Kantonalplanung, Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich
- Kantonaler Chemierisikokataster (GIS-Browser)
- Kantonaler Richtplan: Beschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014, www.richtplan.zh.ch
- Kantonaler Velonetzplan Region Zürcher Unterland, Vernehmllassungsbericht, Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, 22.10.2015
- Kleinräumige Bevölkerungsprognosen für den Kanton Zürich 2013-2040, Prognoselauf 2014, Szenarium «Trend ZHz», 03.06.2014, Statistisches Amt des Kantons Zürich
- Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» (ARE/BAFU/BAV/BFE/ASTRA vom Oktober 2013)
- Potenziale der Innenentwicklung im Zürcher Unterland - eine regionale Analyse - Schlussbericht vom 28. Februar 2013
- Raumbeobachtung Kanton Zürich, Statistik über Bauzonenentwicklung, Überbauungsstand, 15-Jahresverbrauch sowie Geschossflächenreserven in den überbauten bzw. nicht überbauten Bauzonen nach Gemeinden und Regionen; Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Baudirektion Kanton Zürich, www.raumplanung.zh.ch
- Raumplanungsbericht 2009; Regierungsrat des Kantons Zürich, www.richtplan.zh.ch
- Regionales Raumordnungskonzept Zürcher Unterland: Beschluss der Delegiertenversammlung vom 29.8.2011, Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU).