

Kanton Zürich

Regionaler Richtplan Unterland

Richtplantext

Teilrevision 2026

Fassung für die öffentliche Auflage, Anhörung
und kantonale Vorprüfung, verabschiedet vom
Vorstand der PZU am 1. September 2026

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
Teilrevision Fahrende und Nasslagerstandort	7. Juni 2023	25. Oktober 2023 RRB Nr. 1213/2023
Teilrevision 2024	18. Juni 2025	3. Dezember 2025 RRB Nr. 1256/2025
Teilrevision 2026	XX: XXX.2027	XX: XXX.2027 RRB Nr. XXX

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

Lesehilfe zur Teilrevisionsvorlage 2026

- rot** Richtplantext neu
- ~~**rot**~~ Richtplantext gestrichen
- Vorhaben neu / Änderung Vorhaben
- X** Vorhaben gestrichen

Vorstand

Rebekka Bernhardsgrütter (Präsidentin)

Reto Grossmann (Vizepräsident)

Stephan Betschart

Roger Bosshard

René Brülhart

Andreas Müller

Markus Ott

Lucas Müller (Sekretär)

Regionalplaner

Rebekka Weidmann

Iva Caluori

EBP Schweiz AG

Mühlebachstrasse 11

8032 Zürich

Telefon +41 44 395 16 16

info@ebp.ch

www.ebp.ch

Stand 1. September 2026

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	4
1.2.1 Starke Zentren	4
1.2.2 Differenzierte Entwicklung verschiedener Raumtypen	5
1.2.3 Angestrebte Nutzungsdichten	5
1.2.4 Koordinierte Siedlungs- und Flughafenentwicklung	6
1.2.5 Leistungsfähige Verbindungen	7
1.2.6 Genutzte und geschützte Landschaft	7
1.2.7 Effiziente Ver- und Entsorgung	7
2 Siedlung	8
2.1 Gesamtstrategie	8
2.1.1 Ziele	8
2.1.2 Strategien	9
2.1.3 Massnahmen	11
2.2 Zentrumsgebiete	12
2.2.1 Ziele	12
2.2.2 Karteneinträge	13
2.2.3 Massnahmen	14
2.3 Schutzwürdiges Ortsbild	15
2.3.1 Ziele	15
2.3.2 Karteneinträge	15
2.3.3 Massnahmen	15
2.4 Gebiete mit Nutzungsvorgaben	16
2.4.1 Ziele	16
2.4.2 Karteneinträge	18
2.4.3 Massnahmen	21
2.5 Anzustrebende bauliche Dichte	21

2.5.1	Ziele	21
2.5.2	Karteneinträge	22
2.5.3	Massnahmen	25
2.6	Entwicklung von Bahnhofsgebieten.....	25
2.6.1	Ziele	25
2.6.2	Massnahmen	25
2.7	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	25
2.7.1	Ziele	25
2.7.2	Karteneinträge	25
2.7.3	Massnahmen	26
3	Landschaft	28
3.1	Gesamtstrategie	28
3.1.1	Ziele	28
3.1.2	Massnahmen	28
3.2	Erholung	29
3.2.1	Ziele	29
3.2.2	Karteneinträge	29
3.2.3	Massnahmen	29
3.3	Aussichtspunkte	30
3.3.1	Ziele	30
3.3.2	Karteneinträge	30
3.3.3	Massnahmen	31
3.4	Naturschutz	32
3.4.1	Ziele	32
3.4.2	Karteneinträge	33
3.4.3	Massnahmen	35
3.5	Landschaftsschutzgebiete	35
3.5.1	Ziele	35
3.5.2	Karteneinträge	35
3.5.3	Massnahmen	35
3.6	Landschaftsförderungsgebiete.....	35
3.6.1	Ziele	35
3.6.2	Karteneinträge	35
3.6.3	Massnahmen	36
3.7	Landschaftsverbindungen	36
3.7.1	Ziele	36

3.7.2	Karteneinträge	36
3.7.3	Massnahmen	38
3.8	Freihaltegebiete	38
3.8.1	Ziele	38
3.8.2	Karteneinträge	38
3.8.3	Massnahmen	38
3.9	Aufwertung von Gewässern.....	39
3.9.1	Ziele	39
3.9.2	Karteneinträge	39
3.9.3	Massnahmen	41
3.10	Gefahren	42
3.10.1	Ziele	42
3.10.2	Karteneinträge	42
3.10.3	Massnahmen	43
3.11	Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung	44
3.11.1	Ziele	44
3.11.2	Karteneinträge	44
3.11.3	Massnahmen	44
4	Verkehr.....	45
4.1	Gesamtstrategie	45
4.1.1	Ziele	45
4.1.2	Massnahmen	46
4.2	Strassenverkehr	47
4.2.1	Ziele	47
4.2.2	Karteneinträge	47
4.2.3	Massnahmen	52
4.3	Öffentlicher Personenverkehr.....	53
4.3.1	Ziele	53
4.3.2	Karteneinträge	55
4.3.3	Massnahmen	57
4.4	Fuss- und Veloverkehr	57
4.4.1	Ziele	57
4.4.2	Karteneinträge	57
4.4.3	Massnahmen	63
4.5	Parkierung	63
4.5.1	Ziele	63

4.5.2	Karteneinträge	63
4.5.3	Massnahmen	67
4.6	Güterverkehr	67
4.6.1	Ziele	67
4.6.2	Karteneinträge	67
4.6.3	Massnahmen	69
4.7	Schifffahrt.....	70
4.7.1	Ziele	70
4.7.2	Karteneinträge	70
5	Versorgung, Entsorgung	72
5.1	Einleitung	72
5.2	Wasserversorgung	72
5.2.1	Ziele	72
5.2.2	Karteneinträge	72
5.2.3	Massnahmen	74
5.3	Materialgewinnung	74
5.3.1	Ziele	74
5.3.2	Karteneinträge	74
5.3.3	Massnahmen	74
5.4	Energie	74
5.4.1	Ziele	74
5.4.2	Karteneinträge	75
5.4.3	Massnahmen	77
5.5	Kommunikation.....	77
5.5.1	Ziele	77
5.5.2	Karteneinträge	77
5.5.3	Massnahmen	77
5.6	Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung.....	78
5.6.1	Ziele	78
5.6.2	Karteneinträge	78
5.6.3	Massnahmen	79
5.7	Abfall.....	79
5.7.1	Ziele	79
5.7.2	Karteneinträge	79

6 Öffentliche Bauten und Anlagen	81
6.1 Gesamtstrategie.....	81
6.1.1 Ziele	81
6.1.2 Karteneinträge	81
6.1.3 Massnahmen	81
6.2 Bildung und Forschung.....	81
6.2.1 Karteneinträge	81
6.3 Gesundheit.....	82
6.3.1 Karteneinträge	82
6.4 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen.....	82
6.4.1 Karteneinträge	82
6.5 Weitere öffentliche Dienstleistungen	83
6.5.1 Karteneinträge	83
7 Wichtige Grundlagen	86

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2a: Regionales Raumordnungskonzept - Zielbild 2030	4
Abb. 1.2b: Anzustrebende Nutzungsdichten – Zielbild 2030	6
Abb. 2.1 Strategien	11
Abb. 2.2: Zentrumsgebiete	14
Abb. 2.3: Schutzwürdige Ortsbilder	16
Abb. 2.4: Gebiete mit Nutzungsvorgaben	20
Abb. 2.5: Anzustrebende bauliche Dichten	24
Abb. 2.7: Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	26
Abb. 3.3: Erholungsgebiete und Aussichtspunkte	31
Abb. 3.4: Naturschutz	34
Abb. 3.7: Vernetzungskorridore, Landschaftsverbindungen und Freihaltegebiete	37
Abb. 3.9: Gewässerrevitalisierungen	41
Abb. 3.10: Gefahren	43
Abb. 4.2: Strassenverkehr	51
Abb. 4.3a: Angestrebtes Angebot im öffentlichen Verkehr – Normalverkehrszeit	54
Abb. 4.3b: Infrastrukturen Öffentlicher Personenverkehr	56
Abb. 4.4a: Fussverkehr	58
Abb. 4.4b: Veloverkehr	62
Abb. 4.5: Parkierung	66
Abb. 4.6: Güterverkehr	69
Abb. 4.7: Schifffahrt	71
Abb. 5.2: Wasserversorgung	73
Abb. 5.4: Energie und Kommunikation	76
Abb. 5.7: Siedlungsentwässerung und Abfall	80
Abb. 6.5: Öffentliche Bauten und Anlagen	85

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2.2a: Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung	13
Tabelle 2.3: Schutzwürdige Ortsbilder von regionaler Bedeutung	15
Tabelle 2.4a: Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung	19
Tabelle 2.4b: Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung	19
Tabelle 2.4c: Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen	20
Tabelle 2.5a: Klassierung bauliche Dichten	22
Tabelle 2.5b: Gebiete mit hoher oder niedriger baulicher Dichte	23
Tabelle 2.7: Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende von regionaler Bedeutung	26
Tabelle 3.2: Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung	29
Tabelle 3.3: Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung	30
Tabelle 3.4a: Naturschutzgebiete von regionaler Bedeutung	33
Tabelle 3.4b: Gruben- und Ruderalbiotope von regionaler Bedeutung	33
Tabelle 3.7: Landschaftsverbindungen	37
Tabelle 3.8: Freihaltegebiete von regionaler Bedeutung	38
Tabelle 3.9: Gewässerrevitalisierungen	40
Tabelle 3.10: Hochwasserrückhaltebecken	42
Tabelle 3.11: Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung	44
Tabelle 4.2a: Strassenvorhaben	48
Tabelle 4.2b: Abschnitte zur Umgestaltung Strassenraum	50
Tabelle 4.3: Busverkehr	55
Tabelle 4.4a: Hindernisfreie Wanderwege von regionaler Bedeutung	57
Tabelle 4.4b: Geplante Abschnitte Veloverkehr	61
Tabelle 4.5: Parkieranlagen	65
Tabelle 4.6a: Güterumschlagsanlagen	67
Tabelle 4.6b: Anschlussgleise	68
Tabelle 4.7: Bootsliegendeplätze	70
Tabelle 5.4: Abwärmequellen	75
Tabelle 5.5: Fernmeldeanlagen	77
Tabelle 5.6a: Abwasserreinigungsanlagen	78
Tabelle 5.6b: Schmutz- und Mischabwasserleitungen von überkommunalen Bedeutung	79
Tabelle 5.7: Abfallanlagen	80
Tabelle 6.2: Öffentliche Bauten und Anlagen für Bildung und Forschung	82
Tabelle 6.3: Öffentliche Bauten und Anlagen im Bereich Gesundheit	82
Tabelle 6.4: Öffentliche Bauten und Anlagen für Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen	83
Tabelle 6.5: Öffentliche Bauten und Anlagen für weitere öffentliche Dienstleistungen	84

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 grundeigentümergebunden. 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.
- 10) Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist auf die veränderten klimatischen Bedingungen ausgerichtet. Bauliche Entwicklungen sind so ausgestaltet, dass sie

nachhaltig erfolgen, die Potenziale einer nachhaltigen Energieversorgung nutzen, dem Hitzeinseleffekt entgegenwirken und ein resilientes Wassermanagement begünstigen.

1.2 Zielbild 2030

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

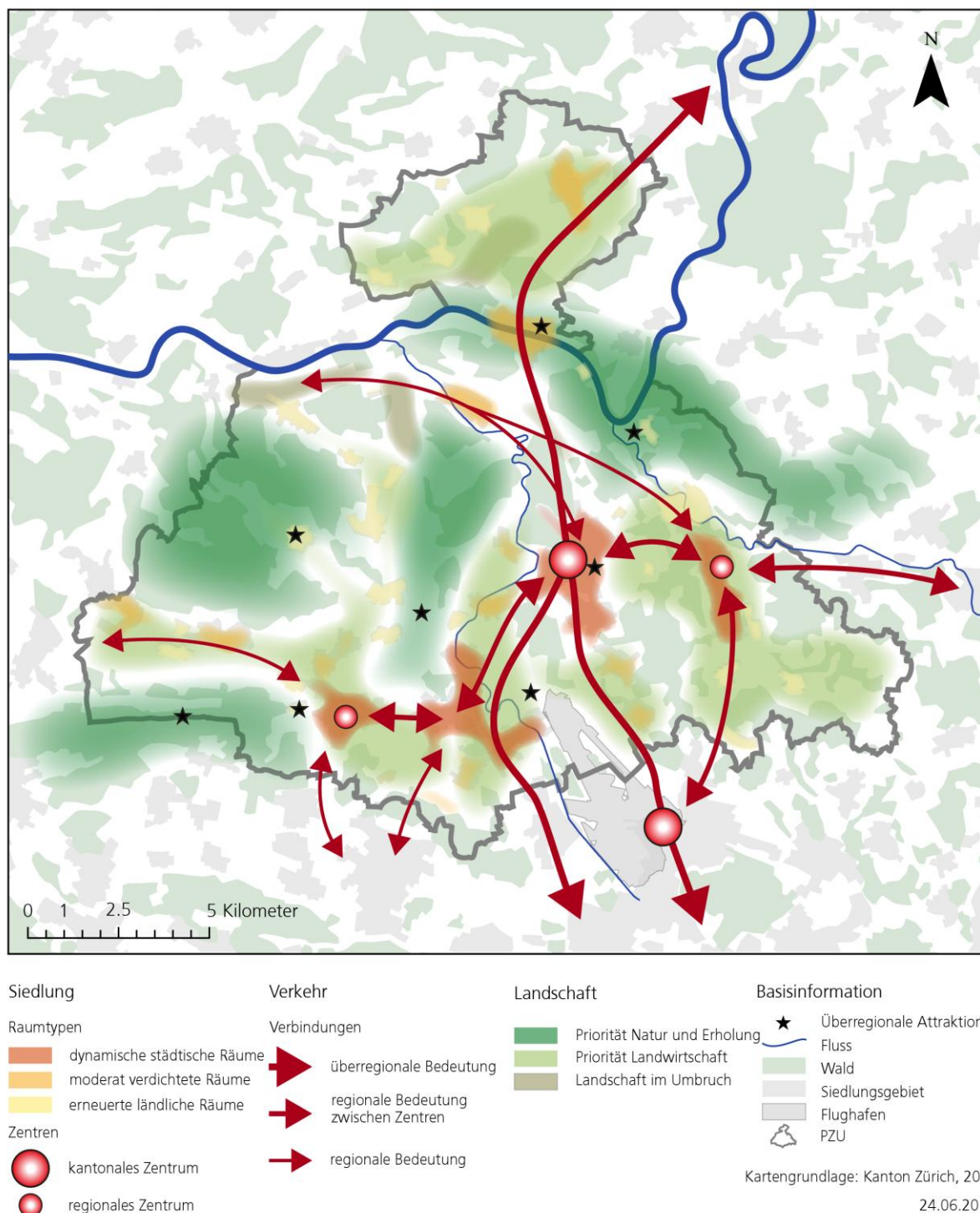


Abb. 1.2a: Regionales Raumordnungskonzept - Zielbild 2030

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

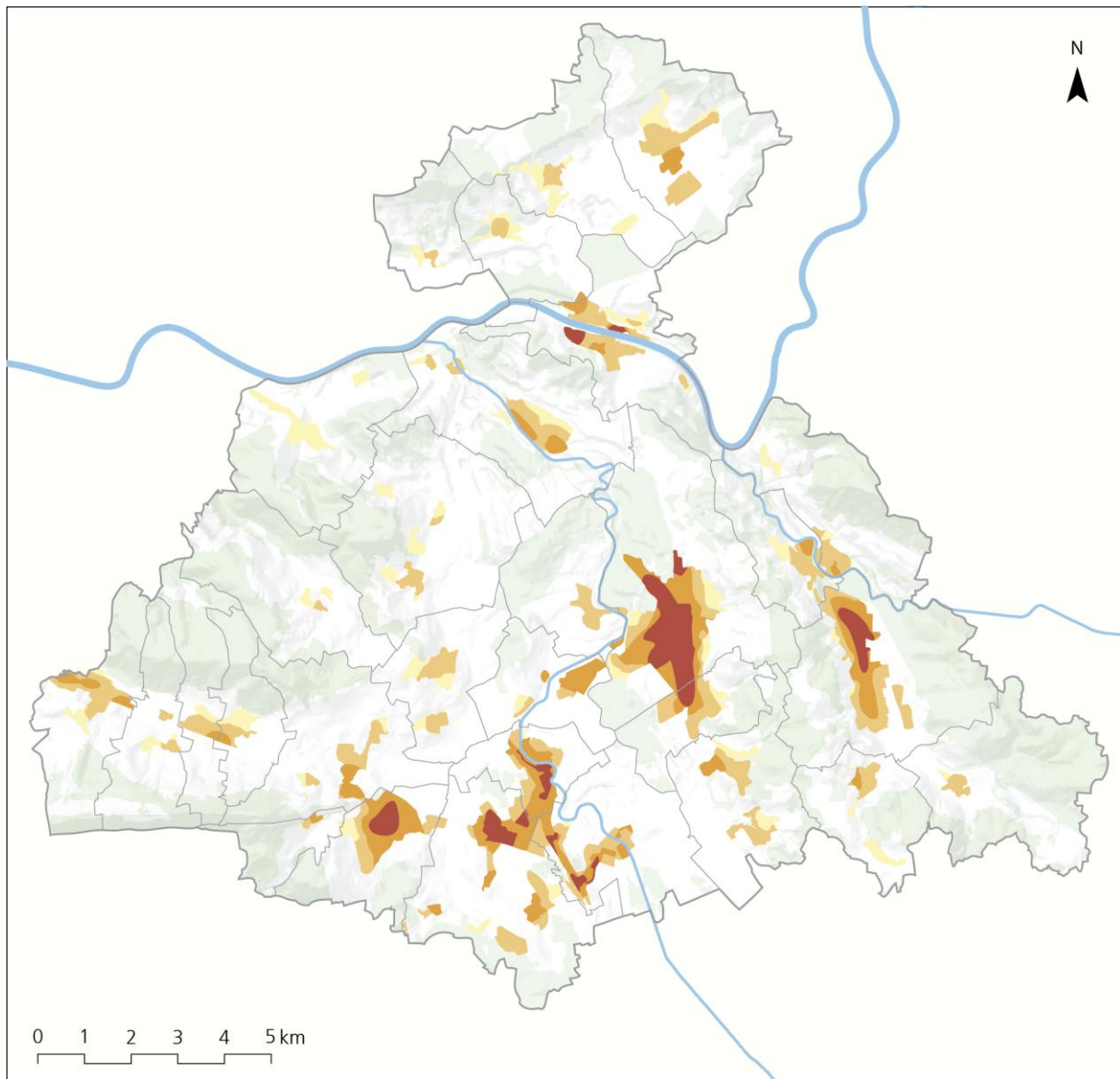
In den dynamischen städtischen Räumen, welche eine sehr gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Schienen- oder Schnellbusverkehr aufweisen, erfährt die Region eine deutliche Einwohner- und Arbeitsplatzzunahme. Dies wird über die Nutzung von inneren Potenzialen und eine deutlich erhöhte Ausnützung mit besonderem Fokus auf qualitative Verbesserungen **wie eine klimaangepasste Gestaltung, eine funktionale und gestalterische Aufwertung sowie die Sicherung der städtebaulichen und sozialen Qualitäten** 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 (Verkehrerschliessung, 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, **klimaangepasste Gestaltung** 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 Ausnützung an geeigneten Lagen und die Nutzung der bestehenden inneren Potenziale vorzusehen. **Die bauliche Entwicklung begünstigt ein angenehmes Siedlungsklima.**

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 **und eine klimaangepasste Gestaltung geachtet 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) Siedlungsentwicklung klimaangepasst gestalten

Die Siedlungsentwicklung wird auf die Folgen des Klimawandels ausgerichtet. Kaltluftleitbahnen und bioklimatisch bedeutende Freiräume werden gesichert und die Klimaanpassung frühzeitig in planerische und bauliche Prozesse integriert. Eine klimaangepasste Gestaltung von Gebäuden, Freiräumen und Infrastrukturen wirkt der Hitzebelastung entgegen und fördert einen naturnahen, resilienten Umgang mit Niederschlagswasser. Im Vordergrund stehen insbesondere eine gute Durchlüftung, ausreichende Beschattung und Begrünung, wasserdurchlässige Oberflächen sowie die Versickerung und Rückhaltung von Regenwasser.

b) 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.

c) 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.

d) 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).

e) 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 Niederglatt – Niederhasli – Oberglatt. Die Region unterstützt und begleitet Projekte, welche die planerische Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden stärkt. Gegebenenfalls initiiert sie auch solche.

Der Raum Niederglatt – 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 Fluglärmbelastung 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.

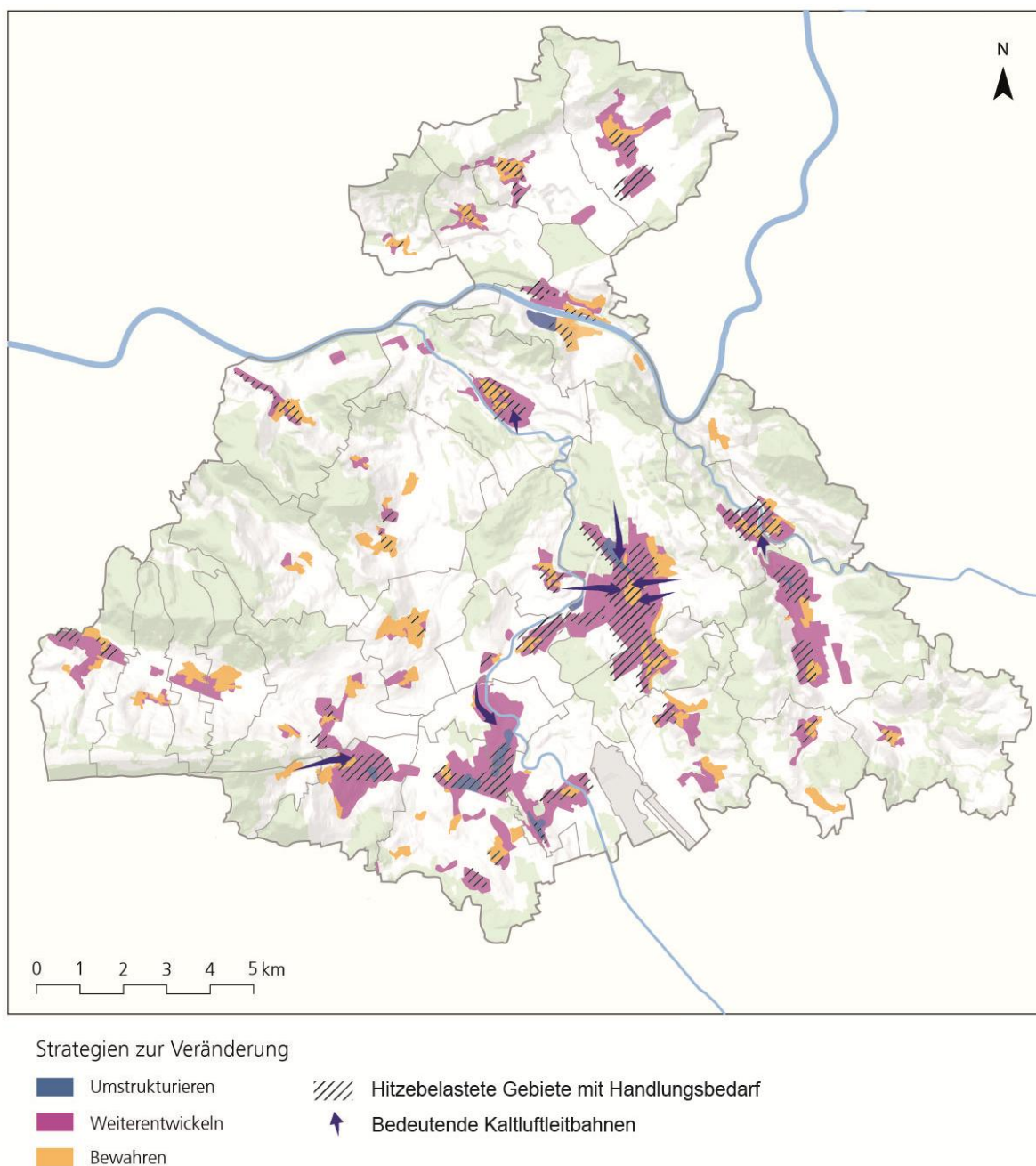


Abb. 2.1 Strategien

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 eine hohe Siedlungsqualität, ein angenehmes Siedlungsklima und eine nachhaltige Mobilität an die Siedlungsqualität** gestellt werden.

b) Gemeinden

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

- in allen Raumtypen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt und klimaangepasst erfolgt.
- in Gebieten mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung geeignete Massnahmen zur klimaangepassten Siedlungsentwicklung und zur Verbesserung des Siedlungsklimas ergriffen werden.
- die bedeutenden Kaltluftleitbahnen erhalten bleiben.
- in den dynamischen städtischen Räumen, trotz angestrebtem Bevölkerungswachstum, durch eine umsichtige Planung eine hohe Siedlungsqualität entsteht,
- in den moderat verdichteten 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 behördenverbindliche Grundlage für die Nutzungsplanung.
- In der Nutzungsplanung setzen die Gemeinden die raumtypischen Aussagen zu baulicher Dichte, Erneuerung und Gestaltung, Kalt- und Freiraumversorgung sowie Begrünung 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	Koordinationshinweise
1	Bülach	Gebiete nördlich Bahnhof, Bahnareal, 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 Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung Die bedeutenden Kaltluftleitbahnen sind zu erhalten.
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. Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
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. Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung

Tabelle 2.2a: Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung

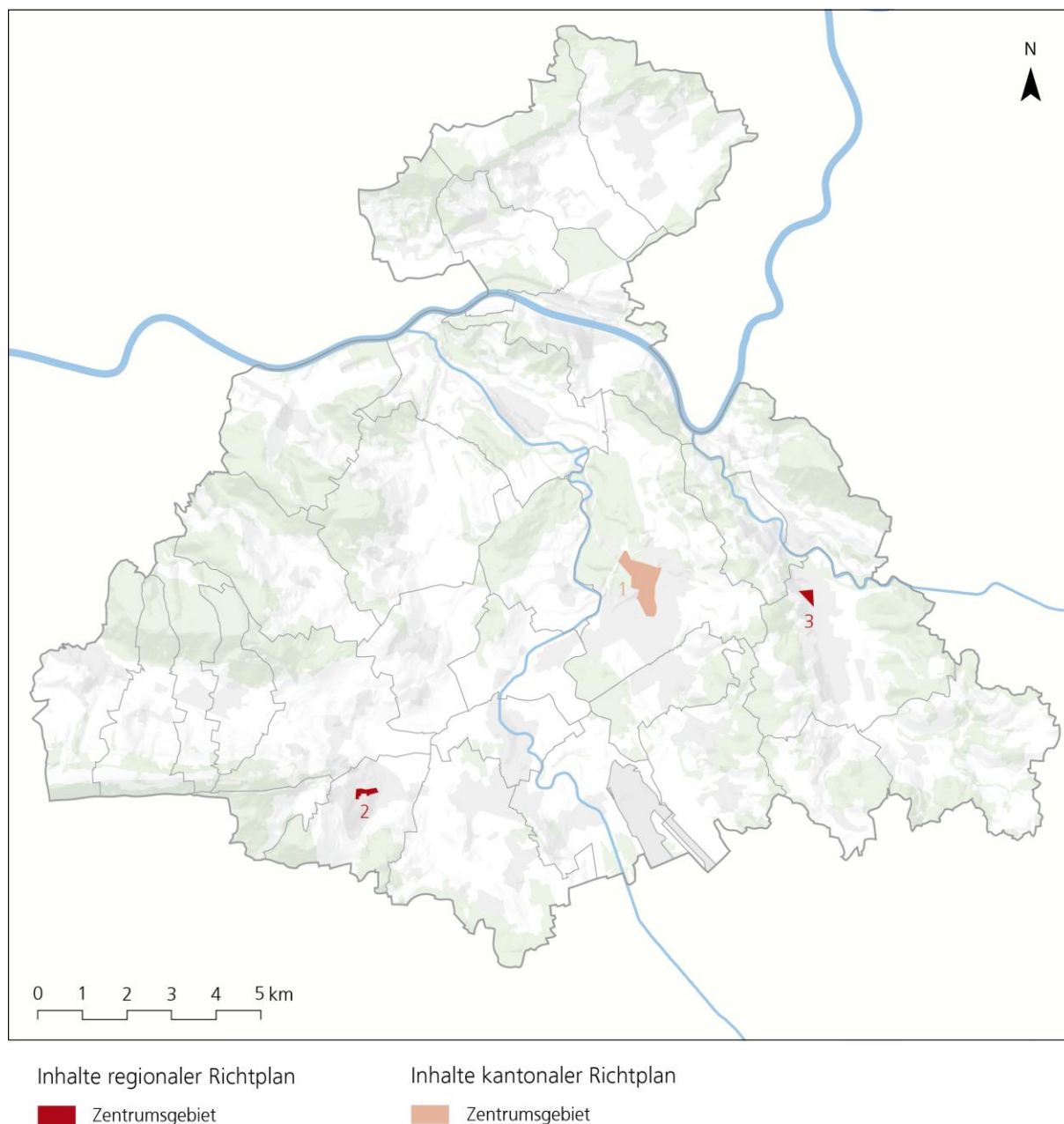


Abb. 2.2: Zentrumsgebiete

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 Zentrumsgebiete 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.

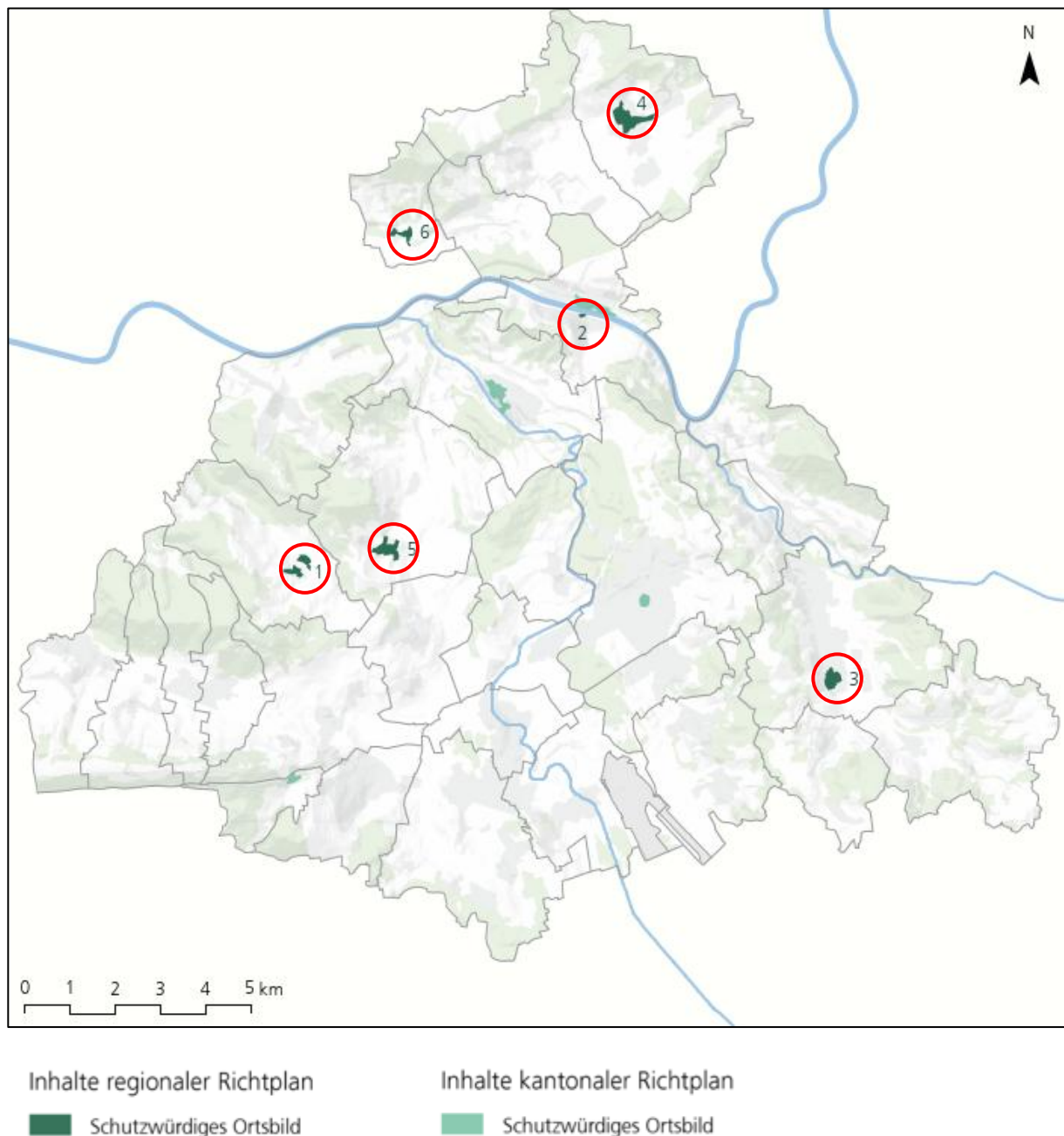


Abb. 2.3: Schutzwürdige Ortsbilder

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 verdichteten Räumen. Logistiktutzungen 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	Bachenbülach	Industriezone	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Logistiknutzungen im Westen, Verkehrsintensive Einrichtungen ge- mäss separatem Eintrag (vgl. folgende Tabelle) Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
2	Bülach	Nordwestlich Auto- bahn Südöstlich Autobahn / nördlich Schützen- mattstrasse	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen ausgeschlossen, Logistiknutzungen westlich Autobahn Dienstleistungen zulässig
3	Bülach / Hoch- felden	Jakobstal	Arbeitsplatzgebiet	Auf einer Fläche von 18'400 m ² sind Dienstleistungen zugelassen (entspricht der bereits eingezonten 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) Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
5	Dielsdorf	Nordöstlich Bahnlinie	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Option für Anschlussgleis Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
6	Embrach	Hard (südlich Hardrüt- strasse)	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
7	Höri	Altmannstein-Hof	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Koordination der Entwicklung mit Bülach, Jakobstal Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
8	Niederglatt	Südlich des Bahn- hofs beidseits der Bahnlinie, nördlich des Bahnhofs östlich der Bahnlinie	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Abstimmung mit Entwicklung Arbeits- platzgebiete in Niederhasli und Ober- glatt Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
9	Niederhasli	Farn, Egelsee	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Anschlussgleis,

Nr.	Gemeinde	Gebiet	Nutzung	Koordinationshinweis Nutzungsplanung
				Abstimmung mit Entwicklung Arbeitsplatzgebiete in Niederglatt und Oberglatt Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
10		Klein Ibig-Rütisberg	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig
11	Niederweningen	Areal Bucher-Guyer und Murzlen	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
12	Oberglatt	Asp Fräflig und Bückli	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Abstimmung mit Entwicklung Arbeitsplatzgebiete in Niederglatt und Niederhasli Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
13	Rafz	Nördlich Bahnlinie	Arbeitsplatzgebiet	Dienstleistungen zulässig, Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
		Südlich Bahnlinie (Eichenrütene)		Dienstleistungen ausgeschlossen Kantonaler Richtplan und Zonenplan sind abzustimmen Mit ZPW 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):

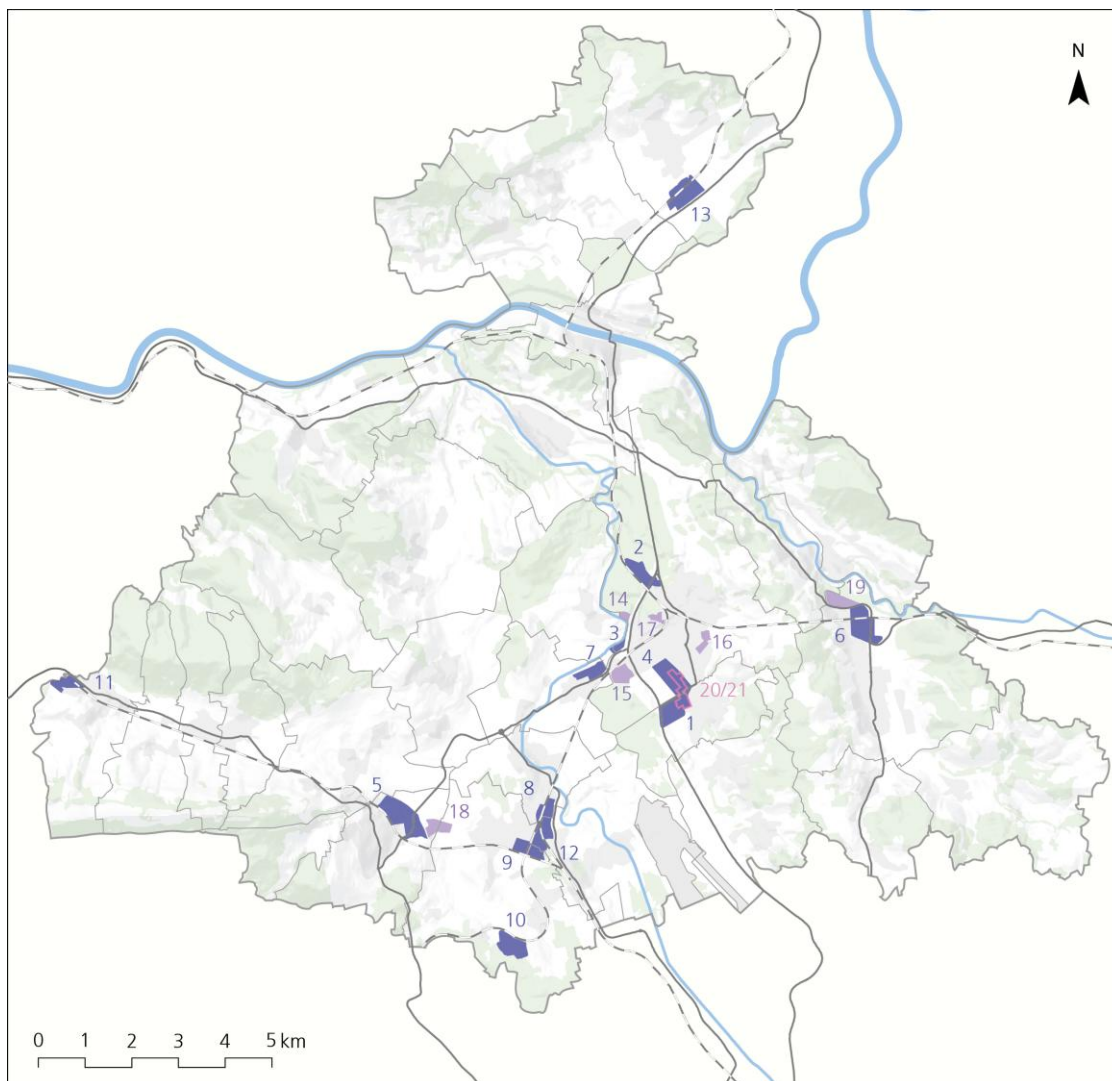
Nr.	Gemeinde	Gebiet	Nutzung	Koordinationshinweis Nutzungsplanung
14	Bülach	Hirslen	Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen	Sportanlage
15		Kaserne		Kaserne
16		Schulen		Kantons- und Berufsschule
17		Spital		Spital und Bezirksgebäude
18	Dielsdorf / Niederhasli	Erlen	Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen	Sportanlage Ökologisches Potenzial Haslibach berücksichtigen
19	Embrach	Hard (nördlich Hardrütistrasse)	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	Koordinationshinweis
20	Bachenbülach	Grenzstrasse/ Grabenstrasse	Supermärkte, Fachmärkte	Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung
21	Bülach	Bülach Süd, Grenzstrasse	Supermärkte, Fachmärkte	Gebiet mit Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung

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) Region

Die Region führt eine aktuelle Übersicht zu den regionalen und kommunalen Arbeitszonen. Sie formuliert Ziele und Grundsätze für die Arbeitszonenbewirtschaftung in der Region. Bei allen Änderungen kommunaler Nutzungspläne, die Ein- oder Umzonungen von Arbeitszonen zum Gegenstand haben, oder Revisionen des regionalen Richtplans, die Festlegungen regionaler Arbeitsplatzgebiete betreffen, nimmt die Region eine Einschätzung vor und erstattet der Genehmigungsbehörde Bericht dazu.

b) Gemeinden

Die Gemeinden setzen die Arbeitsplatzgebiete in ihrer Nutzungsplanung um und beachten dabei die Koordinationshinweise. In den Arbeitsplatzgebieten sind Industrie- und Gewerbezone 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 Gemeinden haben Anpassungen an den Arbeitszonen frühzeitig mit der Region zu koordinieren. Zudem sind Vorhaben in Arbeitsplatzgebieten mit Auswirkungen auf angrenzende Regionen überkommunal und insb. mit der angrenzenden Region abzustimmen.

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 Richtplan- karte)	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, **klimaangepasste Gestaltung (z.B. Durchlüftung, Verschattung, Begrünung, Regenwassermanagement)** 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.

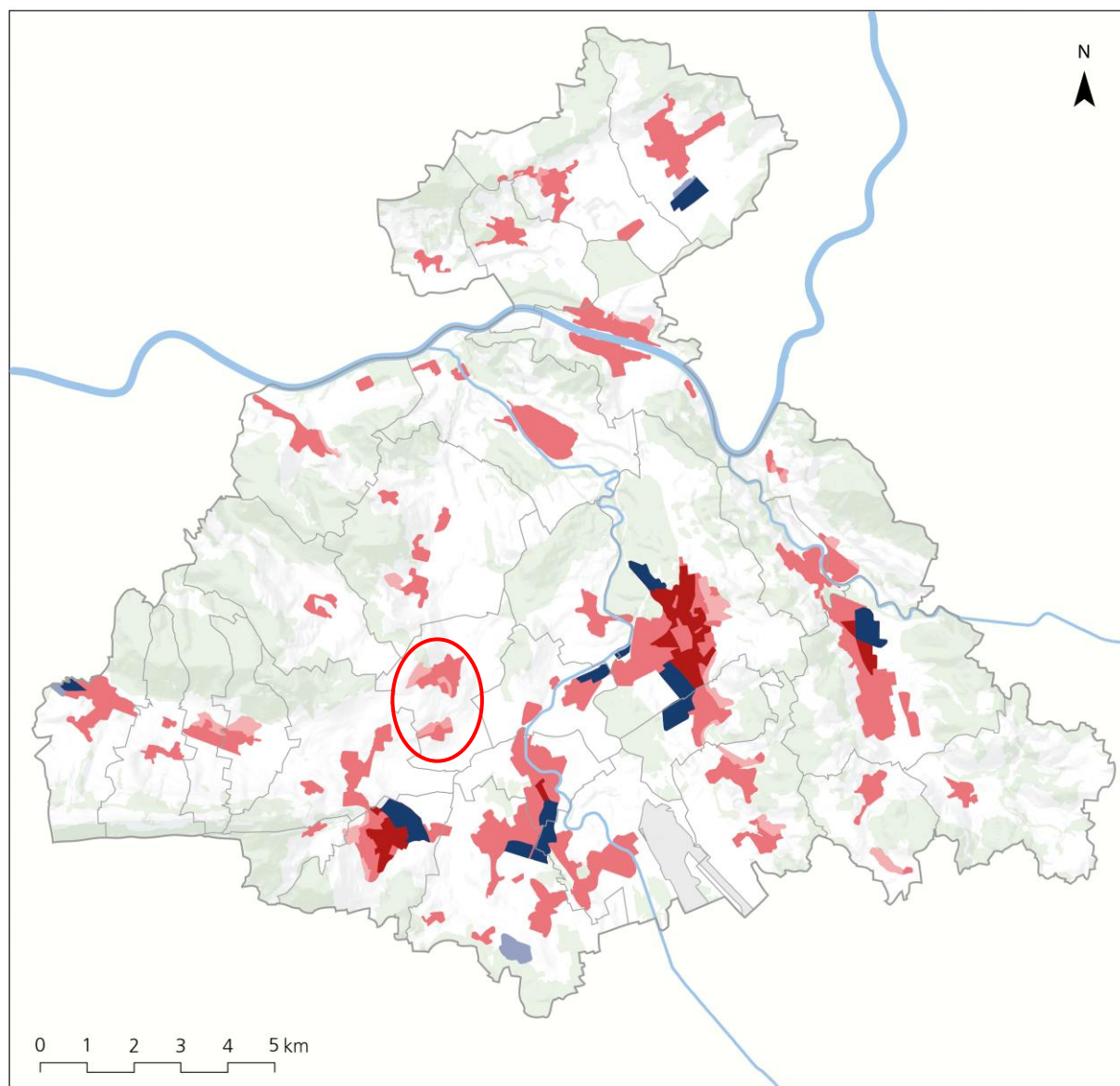
2.5.2 Karteneinträge

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 Neuwissen, 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/Altreden)	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 Nutzungsdichten 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, **eine klimaangepasste Gestaltung** und eine gute Freiraumversorgung anzustreben. Die Gemeinden können ausserdem in der Nutzungsplanung Bestimmungen über eine Mindestausnützung 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

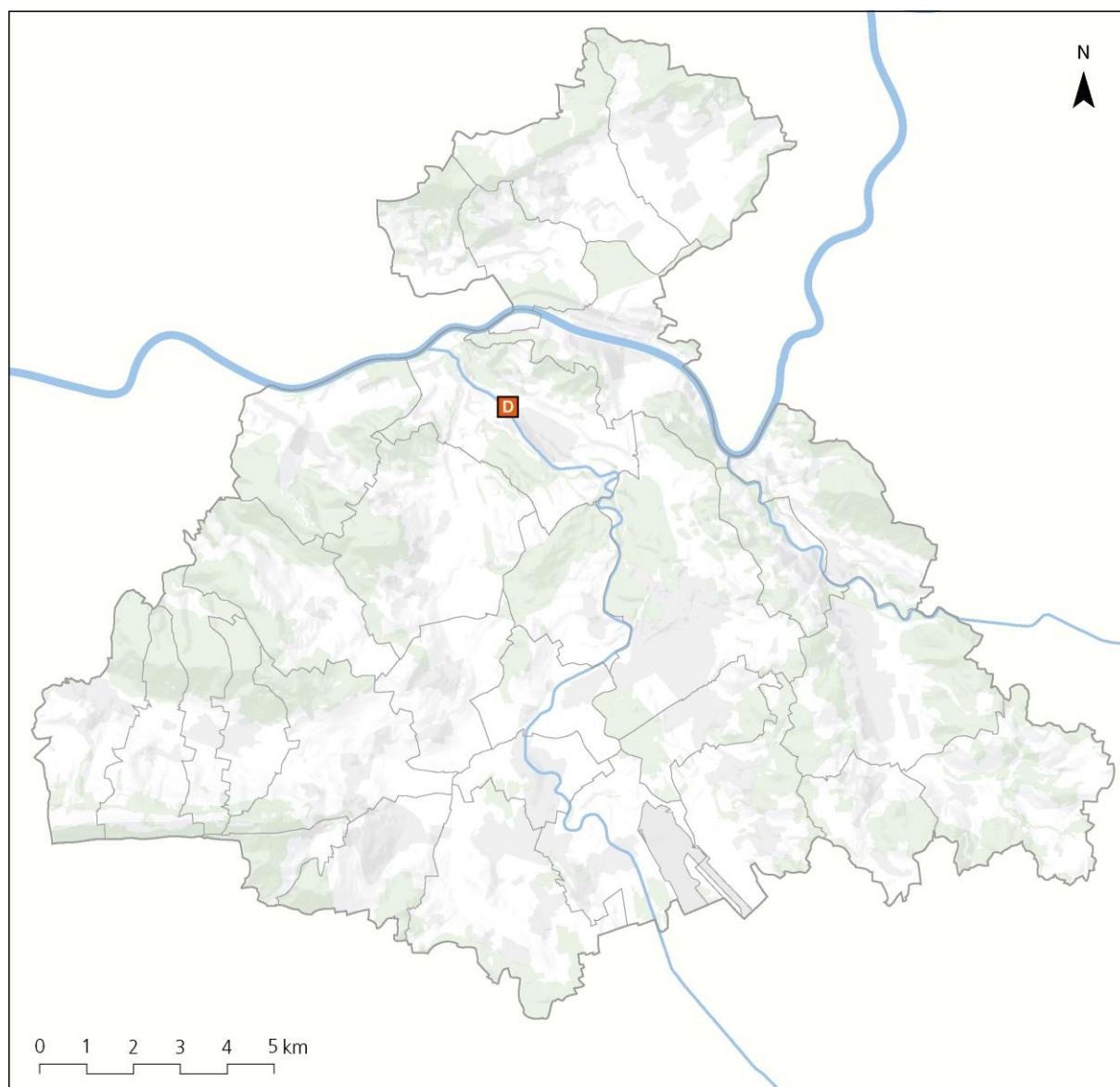
Den Fahrenden ist für die Ausübung ihrer traditionellen Lebensweise ausreichend Platz an geeigneten Lagen und in genügender Qualität zur Verfügung zu stellen (Niederlassungsfreiheit und Minderheitenschutz gemäss BV; Art. 3 RPG). Dazu sind im Kanton Zürich die Standplätze und Durchgangsplätze planungsrechtlich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

2.7.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte ist folgender Durchgangsort für Fahrenden festgesetzt (vgl. Abbildung 2.7):

Nr.	Gemeinde	Gebiet	Funktion / Koordinationshinweis
1	Glattfelden	Niedermatt	Geplanter Durchgangsplatz für 10 bis 15 Stellplätze

Tabelle 2.7: Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende von regionaler Bedeutung



Inhalte regionaler Richtplan

 Durchgangsplatz für Fahrende

Abb. 2.7: Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

2.7.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton erarbeitet ein Konzept «Fahrende Kanton Zürich». Er unterstützt die Regionen und Gemeinden bei der Suche nach geeigneten Standorten für Stand- und Durchgangsplätze. Er erlässt gestützt auf die regionalen Richtpläne kantonale Gestaltungspläne und 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.

3.7.3 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 Landschaftsverbindungsfunktionen 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 Freihaltfunktion im Naherholungsraum
- Aussichtsschutz
- Erhalt von kantonal und regional bedeutenden Korridoren zur ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung
- **Durchlüftung des Siedlungsgebietes**

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 Freihaltfunktion 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, **wirken hitzemindernd** 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, Trittstein für Kaltluftleitbahn	Aufwertung im Rahmen Hochwasser-Massnahmenplanung, Revitalisierung Kaltlufteinzug und -produktion sichern
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 Nasenwil	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

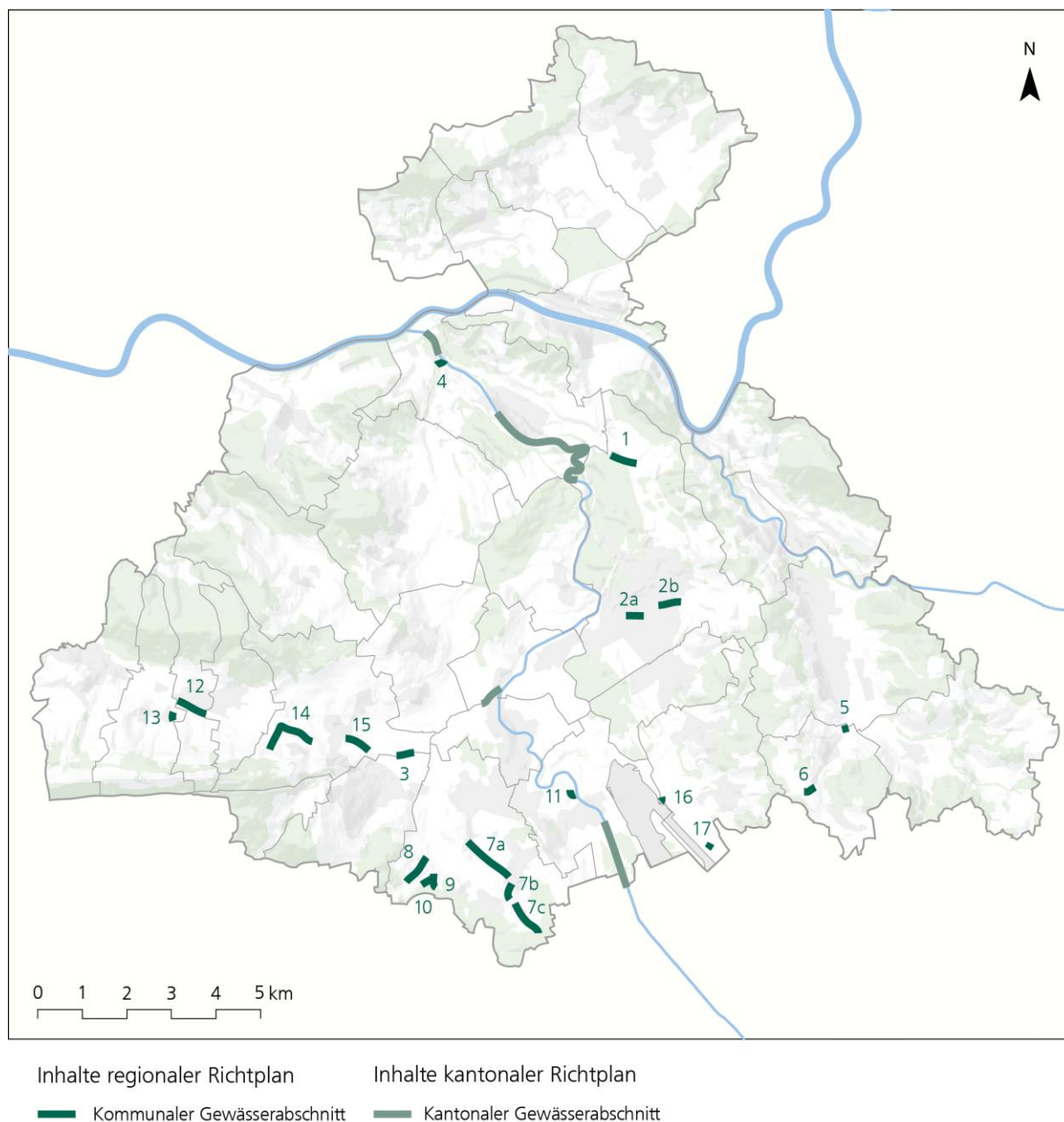


Abb. 3.9: Gewässerrevitalisierungen

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 und klimatische Funktionen.

c) Gemeinden

Die Gemeinden setzen sich dafür ein, dass die Gewässer ihre Funktion als ökologische Vernetzungsachse, Erholungsraum und klimatischer Entlastungsraum erfüllen können. Sie 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, soweit 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, Oberflächenwasser, Rutschungen und Störfälle im Vordergrund. Menschen, wirtschaftlich oder kulturhistorisch wertvolle Sachgüter sowie die Umwelt sind vor schädigenden Einwirkungen so weit als möglich zu bewahren.

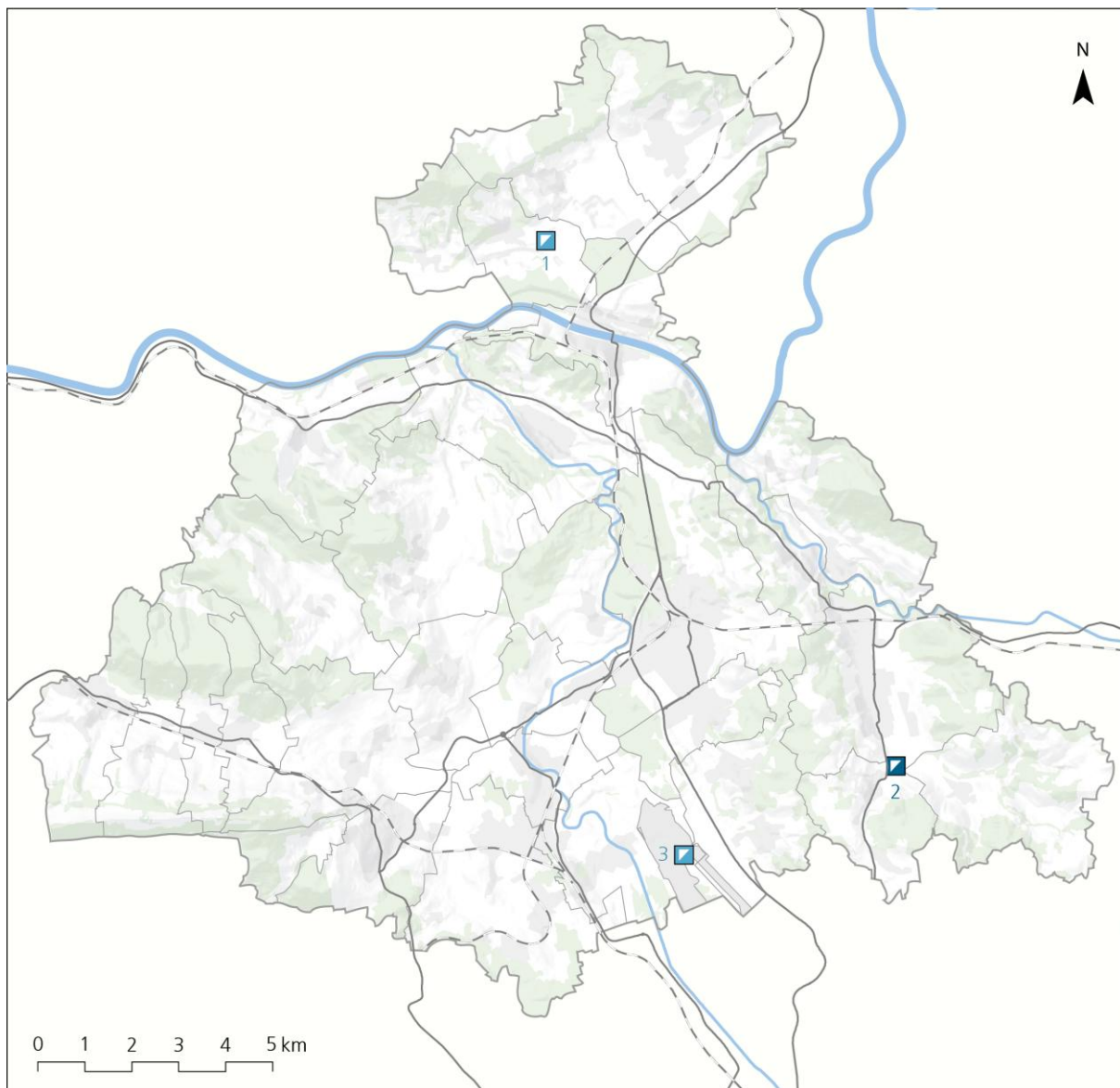
Hochwasserrückhaltebecken dienen dem Hochwasserschutz nach Starkniederschlagsereignissen. Sie müssen überkommunal abgestimmt werden.

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.

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 Viertelstundetakts 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 (Embraport) - Wagenbrechi - Weiach, Embrach (Embraport) - 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 Veloverkehrs 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 konzeptionelle Vertiefung auf regionaler Ebene mit Fokus Fuss- und Veloverkehr sinnvoll ist.

Die Region berücksichtigt das regionale Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus (rGVK PZU+) bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten und setzt die Massnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich um.

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 berücksichtigen das regionale Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus (rGVK PZU+) bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten.

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 **und auf eine klimaangepasste Gestaltung geachtet.**

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 Glatt-talstrasse im Neeracherried
2	Oberem-brach	Eigental, kom-munale Strasse, Rück-bau geplant	Langfristige Schliessung für den Durchgangs-verkehr und Rückbau der Strasse	Strasse wird 10 Jahre nach in Kraft treten der Verfügung (2026) geschlossen, flankie-rende 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 - Schaff- hauserstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraumes, Ver- besserung der Querungs- möglichkeiten, Verbesse- rung des Verkehrsflusses am Knoten Win- terthurerstrasse	A Verkehrsverträg- lichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	Koordination mit Zentrumsgebiet Bülach (Kapitel 2.2)
4		Poststrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraumes	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassen- fonds)	Koordination mit Zentrumsgebiet Bülach (Kapitel 2.2)
5	Bachen- bülach	Zürichstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraumes	A Verkehrsverträg- lichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	
6	Dielsdorf – Stein- maur	Wehntalerstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhö- hung der Siedlungsver- träglichkeit	A Verkehrsverträg- lichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	Koordination mit Zentrumsgebiet Dielsdorf (Kapi- tel 2.2) und pro- jektierter Umfah- rung Dielsdorf
7	Eglisau	Zürcherstrasse – Schaff- hauserstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhö- hung der Siedlungsver- träglichkeit	A Verkehrsverträg- lichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	Koordination mit Ortsbild Eglisau (Kapitel 2.3) und projektierter Um- fahung Eglisau
8	Embrach	Dorfstrasse (Miteinbezug Bülachstrasse vor Kreisel Dreispitz) geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhö- hung der Siedlungsver- träglichkeit Verbesserung der Querungsmöglichkei- ten	A Verkehrsverträg- lichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	Koordination mit Ortsbild Emb- rach (Kapitel 2.3)
9	Höri	Ortsdurchfahrt End- höri geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhö- hung der Siedlungsver- träglichkeit	A Verkehrsverträg- lichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	
10	Lufingen	Zürcherstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums,	A Verkehrsverträg- lichkeit	

Nr.	Ge- meinde	Abschnitt; Umsetzungsstand	Ziel	Kategorie	Koordinations- hinweis
			Erhöhung der Siedlungs- verträglichkeit	(Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	
11	Neerach	Zürcherstrasse geplant	Bessere Integration des Strassenraums ins Orts- bild durch siedlungsver- trägliche Gestaltung	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassen- fonds)	
12	Nieder- glatt	Kaiserstuhlstrasse – Zürcherstrasse geplant	Bessere Integration des Strassenraums ins Orts- bild durch siedlungsver- trägliche Gestaltung, Prü- fung Reduktion Fahrbahn- breite	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassen- fonds)	
13	Nieder- hasli	Rümlangerstrasse, Oberhasli geplant	Erhöhung der Siedlungs- verträglichkeit, Verbesse- rung Querungsmöglichkei- ten, Erhöhung Verkehrssi- cherheit	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassen- fonds)	
14		Niederglat- terstrasse, Nieder- hasli geplant	Bessere Integration des Strassenraums ins Orts- bild durch siedlungsver- trägliche Gestaltung	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassen- fonds)	
15a	Nieder- wenin- gen	Wehntalerstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhö- hung der Siedlungsver- träglichkeit, Verbesserung Querungsmöglichkeiten	A Verkehrsverträg- lichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	
15b	Nieder- wenin- gen	Wehntalerstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhö- hung der Siedlungsver- träglichkeit, Verbesserung Querungsmöglichkeiten	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassen- fonds)	
16	Oberwe- ningen	Wehntalerstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhö- hung der Siedlungsver- träglichkeit, Verbesserung Querungsmöglichkeiten	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassen- fonds)	
17	Stadel	Zürcherstrasse / Kaiserstuhlstrasse geplant	Bessere Integration des Strassenraums ins Orts- bild durch siedlungsver- trägliche Gestaltung	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassen- fonds)	
18	Stein- maur	Wehntalerstrasse (Sünikon) geplant	Ganzheitliche Aufwertung des Strassenraums, Erhö- hung der Siedlungsver- träglichkeit	A Verkehrsverträg- lichkeit (Zusatzfinanzierung Strassenfonds)	
19	Weiach	Stadlerstrasse geplant	Bessere Integration des Strassenraums ins Orts- bild durch siedlungsver- trägliche Gestaltung und punktuelle Verbesserung der Verkehrssicherheit.	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassen- fonds)	

Nr.	Ge- meinde	Abschnitt; Umsetzungsstand	Ziel	Kategorie	Koordinations- hinweis
20	Winkel	Zürichstrasse geplant	Ganzheitliche Aufwertung und gestalterische Anpassung des Strassenraums ans Ortsbild, Prüfung Temporeduktion, Verbesserung Querungsmöglichkeiten	B Ortsbildgestaltung (Zusatzfinanzierung nicht aus Strassen- fonds)	

Tabelle 4.2b: Abschnitte zur Umgestaltung Strassenraum

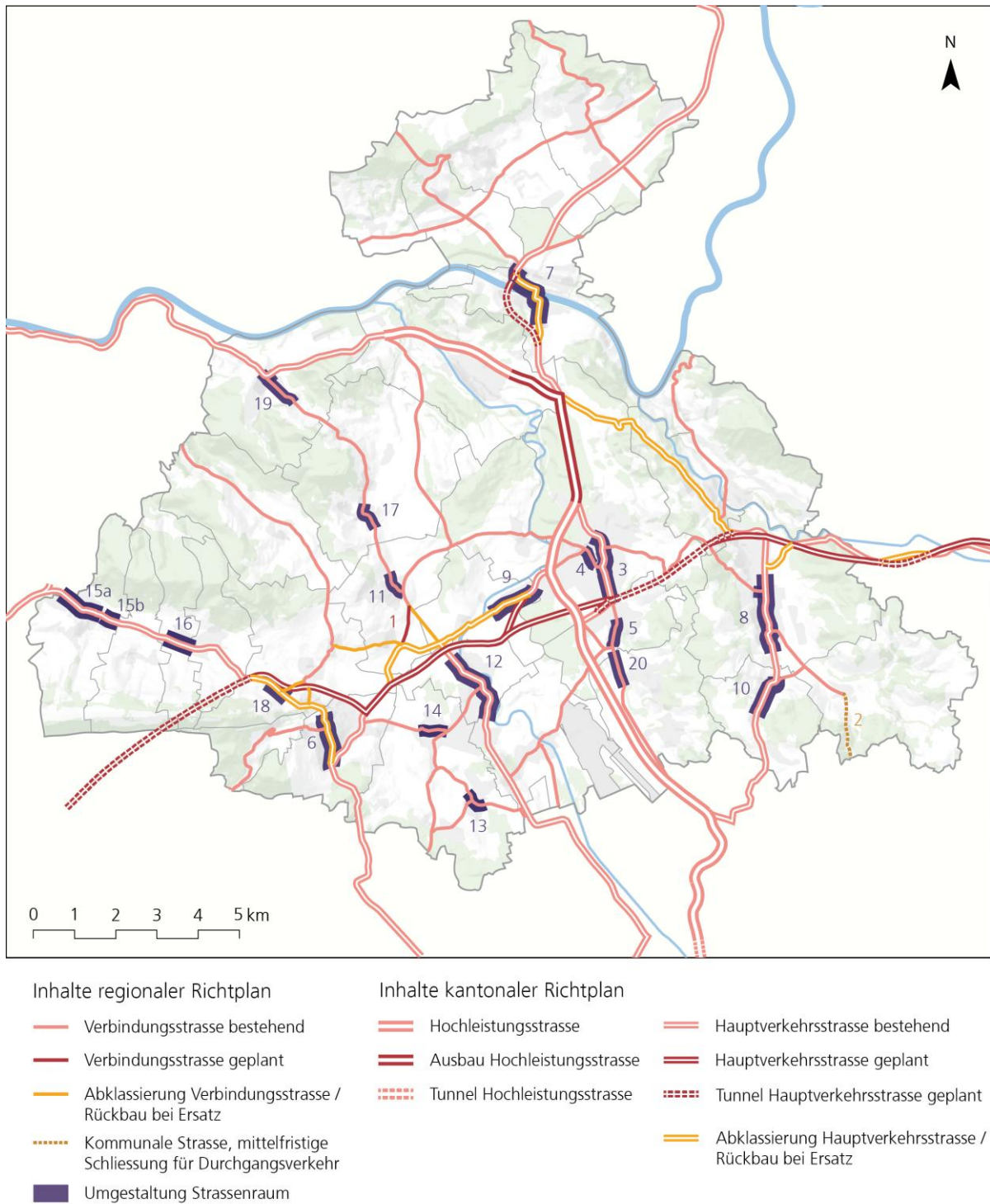


Abb. 4.2: Strassenverkehr

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 **und klimaangepassten Gestaltung**. 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 **sowie klimaangepasste Gestaltung**. 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.

4.3.3 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

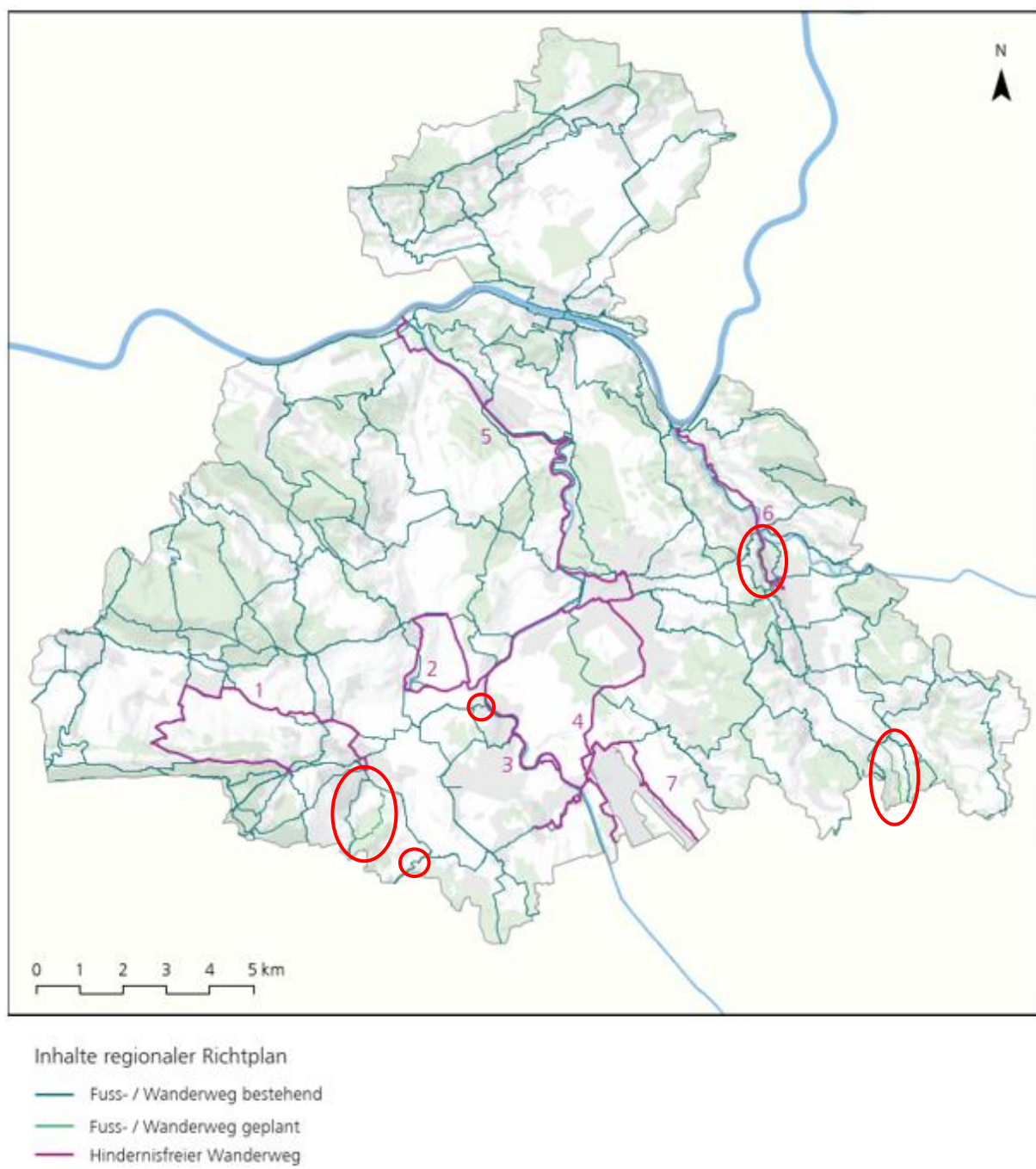


Abb. 4.4a: Fussverkehr

Daneben enthält der Regionale Richtplan das Alltags- und Freizeitnetz für den Veloverkehr gemäss dem kantonalen 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 eigentrasseiert (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.

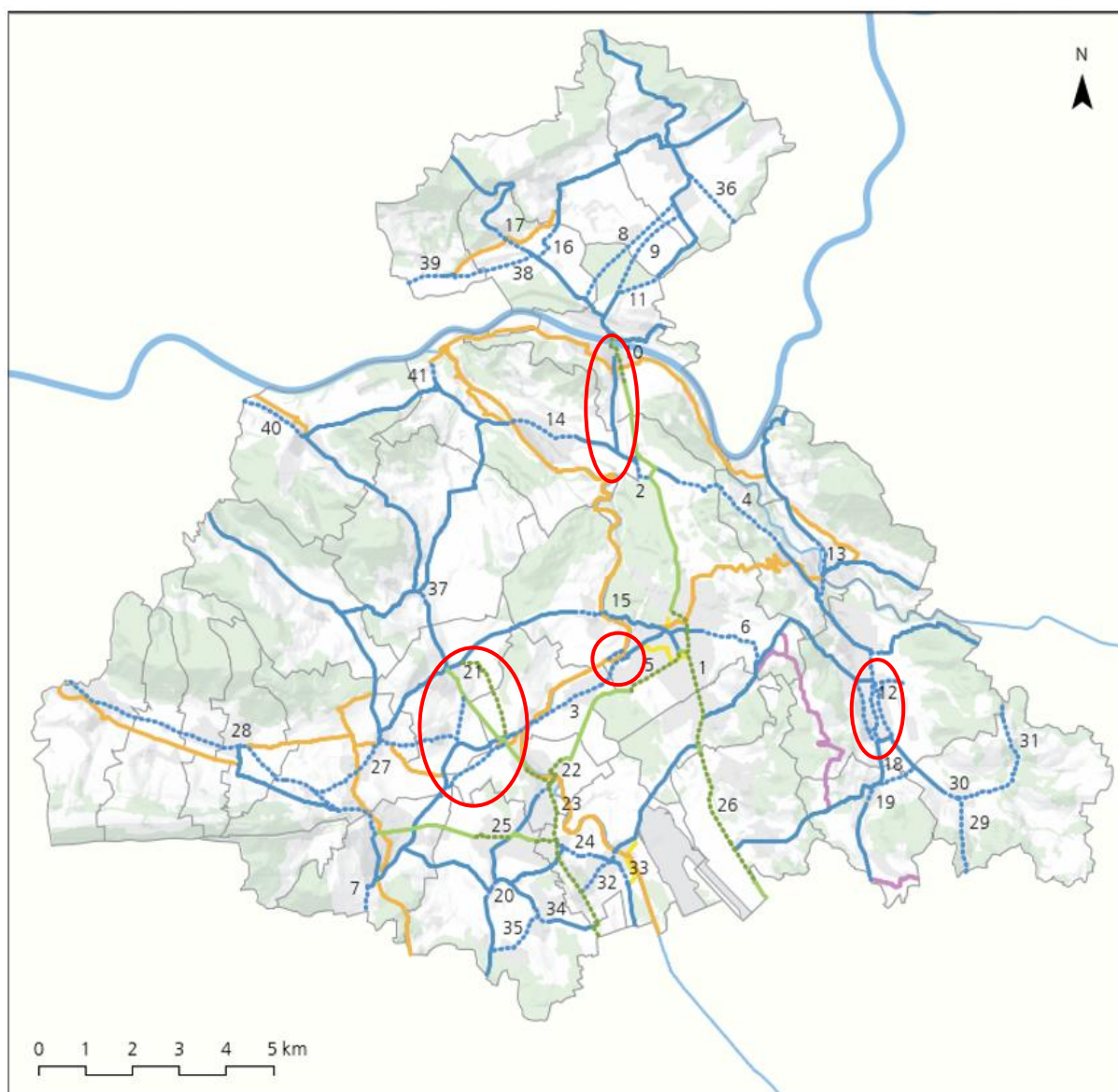
Tabelle 4.4b: In der Tabelle sind die geplanten Abschnitte gemäss dem kantonalen Velonetzplan aufgeführt. Die Detailplanung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der Projektierung.

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

Nr.	Abschnitt	Massnahme	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
9	Eglisau – Rafz; Schaffhauserstrasse	Nebenverbindung erstellen	langfristig	-
10	Eglisau; Schaffhauser-/ Zürcherstrasse, Alte Landstrasse	Radinfrastruktur erstellen und verbreitern	mittel - langfristig	-
11	Eglisau; Steinkreuzstrasse	Radstreifen erstellen	mittelfristig	-
12	Embrach – Rorbas; Dorf-/ Winterturerstrasse	Radinfrastruktur erstellen, auf Teilabschnitten Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	Alternative Linienführung via Schützenhaus- und Tannenstrasse
13	Freienstein; Irchelstrasse	Radstreifen erstellen, Temporeduktion prüfen	mittelfristig	-
14	Glatfelden; Dorfstrasse	Radstreifen erstellen, Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
15	Hochfelden; Stadler-/ Bülacherstrasse	Radinfrastruktur erstellen, auf Teilabschnitten Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
16	Hüntwangen, Badener Landstrasse	Radweg ausserorts erstellen	mittelfristig	-
17	Hüntwangen; Bahnhofstrasse	Radstreifen markieren	kurzfristig	-
18	Lufingen; Bächlistrasse	Radweg erstellen	mittelfristig	-
19	Lufingen; Zürcherstrasse	Radinfrastruktur erstellen	mittelfristig	-
20	Mettmenhasli; Regensdorferstrasse	Radinfrastruktur erstellen, Geschwindigkeitsreduktion prüfen	kurzfristig	-
21	Neerach; Zürcherstrasse	Radstreifen markieren	mittelfristig	-
22	Niederglatt; Bachenbülach-/ Sonnenbergstrasse	Radinfrastruktur erstellen	mittelfristig	-
23	Niederglatt – Oberglatt; Zürcher-/ Kaiserstuhlstrasse	Radstreifen erstellen und Radweg verbreitern	mittelfristig (Verbreiterung Radweg: langfristig)	-
24	Niederhasli – Oberglatt; Hofstetterstrasse	Radstreifen erstellen und stellenweise verbreitern	mittelfristig	-
25	Niederhasli; Niederglattestrasse	Radstreifen erstellen, Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
26	Niederrüti; Zürichstrasse	Radweg verbreitern	langfristig	-

Nr.	Abschnitt	Massnahme	Realisierungshorizont	Koordinationshinweis
27	Niedersteinmaur – Neerach, Riedt; Mülliweiher-/ Haupt-/ Riedterstrasse	Radstreifen erstellen, auf Teilabschnitten Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
28	Niederweningen – Dielsdorf; Wehntalerstrasse	Radinfrastruktur erstellen	mittelfristig	-
29	Oberembrach; Eigentalsstrasse	Radinfrastruktur erstellen und verbreitern, ausserorts Schliessung für MIV	mittelfristig	-
30	Oberembrach; Embracherstrasse	Radstreifen erstellen	kurzfristig	-
31	Oberembrach; Pfungenstrasse	Auf Teilabschnitten Geschwindigkeitsreduktion, Radinfrastruktur erstellen	langfristig	-
32	Oberglatt; Bahnhofstrasse	Radinfrastruktur erstellen, Geschwindigkeitsreduktion prüfen	kurzfristig	Abstimmung mit Entwicklungsstrategie „Niederglatt – Niederhasli – Oberglatt“
33	Oberglatt; Rüm-langstrasse	Radweg verbreitern	langfristig	-
34	Oberhasli; Rüm-langerstrasse	Radstreifen erstellen, Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
35	Oberhasli; Watterstrasse	Radinfrastruktur erstellen, Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
36	Rafz; Rüdlingerstrasse	Radweg erstellen	langfristig	-
37	Stadel; Zürcherstrasse	Radstreifen erstellen, Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-
38	Wasterkingen - Hüntwangen; Badener Landstrasse	Radweg ausserorts erstellen	mittelfristig	-
39	Wasterkingen; Badener Landstrasse	Radweg ausserorts erstellen	mittelfristig	-
40	Weiach; Kaiserstuhlerstrasse	Radweg erstellen	langfristig	-
41	Zweideln; Rheinsfelderstrasse	Geschwindigkeitsreduktion prüfen	mittelfristig	-

Tabelle 4.4b: Geplante Abschnitte Veloverkehr



Inhalte regionaler Richtplan

Alltagsverbindungen

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

Freizeitroutes

- 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:

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).

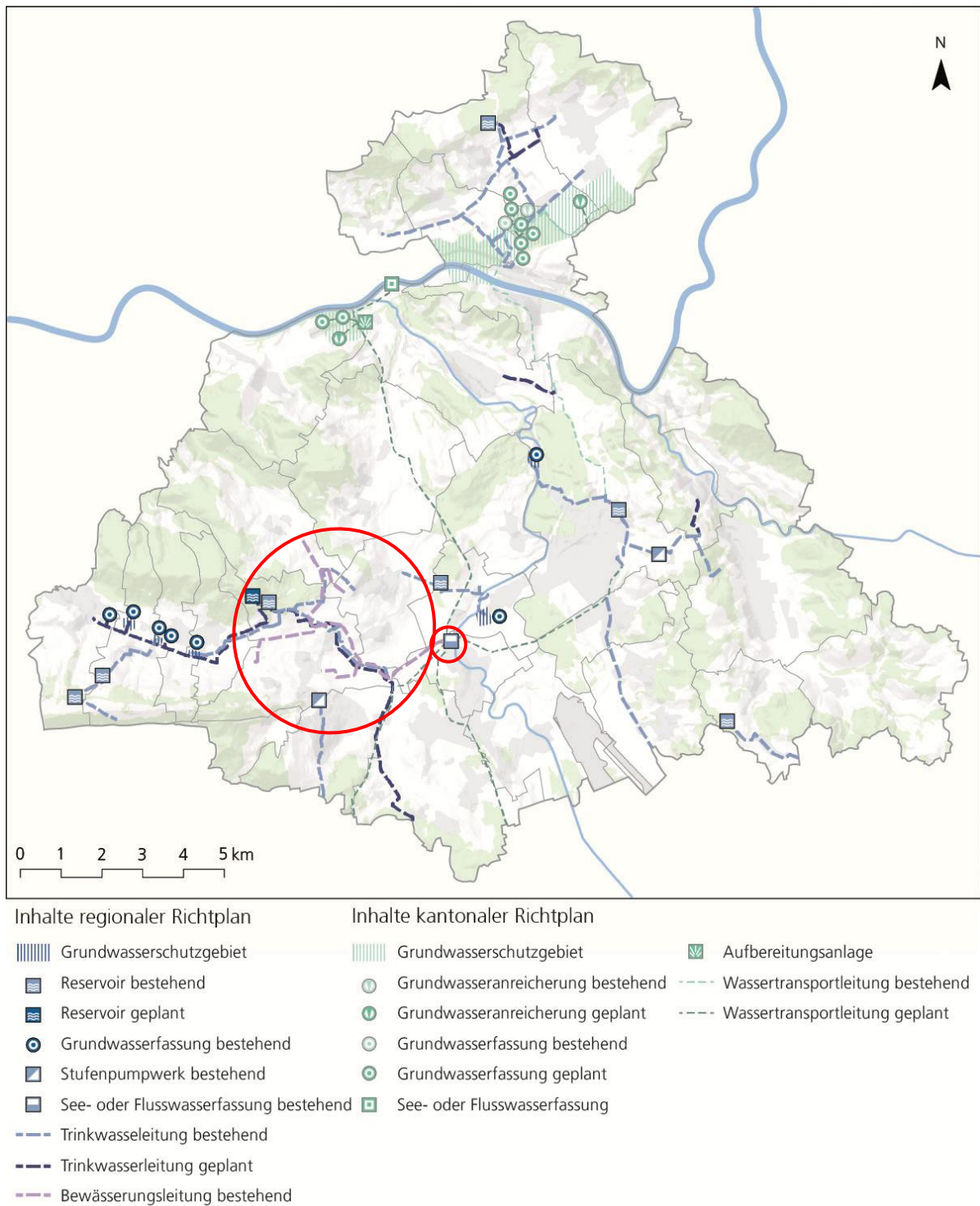


Abb. 5.2: Wasserversorgung

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.

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 behördenverbindlichen 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, Ausbau (Steigerung Kapazität der biologischen Reinigung)	-
3	ARA Niederglatt	Zweckverband Abwasserreinigung Fischbach- Glatt	bestehend, ~~Ausbau (Elimination Mikroverunreinigung)~~ geplant	~~V-GEP Stand 2007~~
4	ARA Rorbas	~~Zweckverband~~ Abwasserverbund Embrachertal (AVE)	Bestehend, Ausbau (Steigerung Kapazität der biologischen Reinigung)	~~V-GEP Stand 2007~~
5	ARA Stadel-Windlach	Gemeinde Stadel-Windlach	bestehend	

Tabelle 5.6a: Abwasserreinigungsanlagen

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

Nr.	Objekt, Vorhaben	Trägerschaft, Gemeinden	Realisierungsstand
~~56~~	Hauptsammelkanal Anschluss Rümlang - Oberglatt - Niederglatt	Zweckverband	bestehend

Nr.	Objekt, Vorhaben	Trägerschaft, Gemeinden	Realisierungsstand
~~67~~	Hauptsammelkanal Regensberg - Dielsdorf - Anschluss Steinmaur - Niederhasli - Niederglatt	jeweilige Gemeinden, Zweckverband (ab Niederhasli)	bestehend
~~78~~	Hauptsammelkanal Bachs - Neerach - Niederglatt	jeweilige Gemeinden	bestehend
~~89~~	Hauptsammelkanal Winkel - Bachenbülach - Bülach	jeweilige Gemeinden	bestehend
~~910~~	Hauptsammelkanal Höri - Bülach	jeweilige Gemeinden	bestehend
~~1011~~	Hauptsammelkanal Hochfelden - Bülach	jeweilige Gemeinden	bestehend
~~1112~~	Hauptsammelkanal Oberembrach - Anschluss Lufingen - Embrach - Rorbas - Anschluss Freienstein-Teufen	jeweilige Gemeinden	bestehend
~~1213~~	Anschlussleitung ARA Glattfelden - ARA Egglisau	Glattfelden	bestehend
~~1314~~	Hauptsammelkanal Oberes Surbtal: Schöffli - 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
~~1415~~	Hauptsammelkanal Rafzerfeld: Rafz - Wil (ZH) - Hüntwangen - Wasterkingen mit Anschluss an ARA Hohentengen (D)	jeweilige Gemeinden	bestehend V-GEP geplant
~~1516~~	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 sorgen für eine möglichst gefahrlose Ableitung des Oberflächenwassers und dezentralen Wasserrückhalt.** 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	Realisierungsstand
4617	Bachenbülach, Zallereichen	Vergärungsanlage	bestehend, Neubau mit Kapazitätserweiterung geplant
4718	Eglisau, Schwanental	Kompostieranlage	bestehend
4819	Glattfelden, Büel	Baustoff-Aufbereitungsanlage	bestehend

Tabelle 5.7: Abfallanlagen

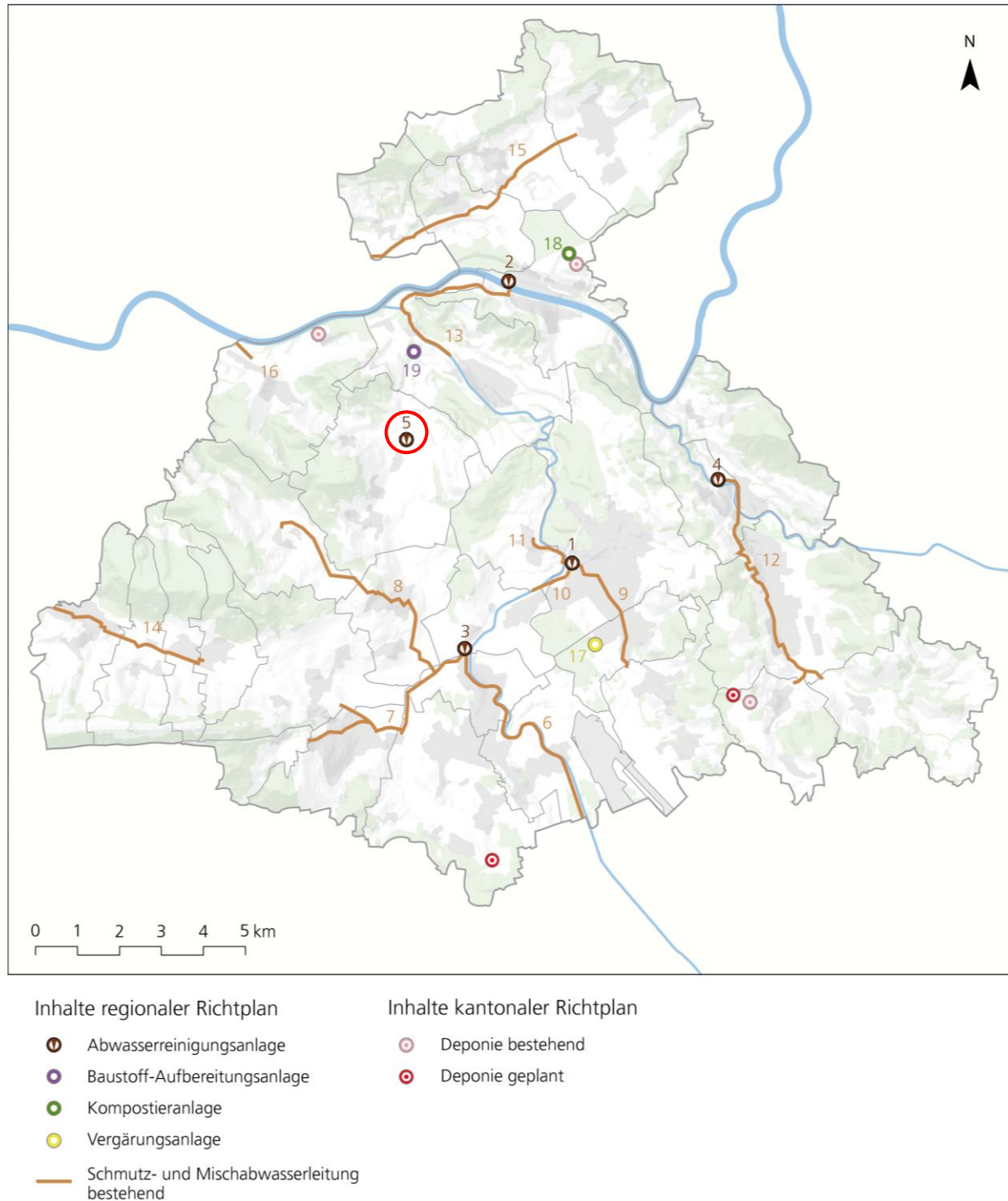


Abb. 5.7: Siedlungsentwässerung und Abfall

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 kantonalen 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. **Bei Neubauten oder Erneuerungen eigener Bauten und Anlagen achten die Gemeinden auf hohe Standards hinsichtlich Energieeffizienz, Energieversorgung, klimaangepasster Bauweise und Umgebungsgestaltung.**

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	

Nr.	Gemeinde	Objekt	Funktion	Trägerschaft	Realisierungsstand	Koordinationshinweise
2		Schülerheim Heimgarten	S	Stadt Zürich	bestehend	
3	Dielsdorf	Pestalozzi Jugendstätte Burghof	S	Stadt Zürich	bestehend	
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	Koordinationshinweise
5	Bülach	Therapiezentrum Arche	P	Verein Arche Zürich	bestehend (Ausbau geplant)	
56	Dielsdorf	Gesundheitszentrum	V	Zweckverband	bestehend	
67	Embrach	Alterszentrum Embrachertal	V	Zweckverband	bestehend	
78		Kompetenzzentrum Pflege und Gesundheit KZU	V	interkommunale Anstalt	bestehend	
89	Schöfflisdorf	Altersheim Wehntal	V	Stiftung	bestehend	
Abkürzungen:						
V: Pflegeversorgung						
P: Allgemeine Psychiatrie						

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.	Ge- meinde	Objekt	Funk- tion	Trägerschaft	Realisie- rungsstand	Koordinationshinweise
~~9~~ 10	Bülach	Sport- und Erholungsanlage Erachfeld	S	noch offen	geplant	
~~4~~ 11	Dielsdorf, Niederhasli	Sportanlage Erlen	S	AG Sportanlage Erlen, Dielsdorf, Niederhasli, Steinmaur	bestehend	
~~4~~ 12	Dielsdorf	Pferdesportanlage	S	Rennverein Dielsdorf	bestehend	
~~4~~ 23	Eglisau	Schützenhaus	K	noch offen	bestehend	
~~4~~ 34	Hüntwangen	Amphitheater	K	Verein	bestehend	
~~4~~ 45	Niederweningen	Freibad Sandhöli	F	Gemeinde	bestehend	
~~4~~ 56		Fussballplatz	S	Gemeinde	Bestehend, Erweiterung geplant	
~~4~~ 67	Oberglatt	Chliriethalle und Fussballplatz	S	Gemeinde	bestehend	
~~4~~ 78	Winkel	Freilichtmuseum römischer Gutshof Seeb	K	ARE, Kanton Zürich	bestehend	Aufwertungsmassnahmen sind mit Gewässerschutz und Wald abzustimmen und landschaftlich gut einzubetten
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.	Ge- meinde	Objekt	Funk- tion	Trägerschaft	Realisierungs- stand	Koordinations- hinweis
~~4~~ 819	Bülach	Kaserne	S	Bund	bestehend	
~~4~~ 920		Werkhof TBA	W	Kanton Zürich		

Nr.	Ge- meinde	Objekt	Funk- tion	Trägerschaft	Realisierungs- stand	Koordinations- hinweis
~~20~~ 21	Dielsdorf	Feuerwehrstützpunkt	S	Gemeinde Diels- dorf	bestehend	
~~24~~ 22		Bezirksgericht mit Be- zirksgefängnis	J	Kanton Zürich	bestehend	
~~22~~ 23	Embrach	Schiessanlage Warpel	S	Gemeinden Emb- rach und Lufingen	bestehend	
~~23~~ 24	Hochfel- den	Schiessanlage Höri- Hochfelden	S	Gemeinden Höri und Hochfelden	bestehend	
~~24~~ 25	Neerach	Schiessanlage Neer- ach	S	Gemeinde Neer- ach	bestehend	
~~25~~ 26	Nieder- hasli	Schiessanlage Ober- hasli	S	Gemeinden Nie- derhasli und Rüm- lang	bestehend	
~~26~~ 27	Nieder- wenin- gen	Schiessanlage	S	Gemeinde Nieder- weningen	bestehend	
~~27~~ 28	Oberem- brach	Schützenhaus Mettlen	S	Gemeinde Oberembrach	bestehend	
~~28~~ 29	Ober- glatt	Werkhof AWEL	W	Kanton Zürich	bestehend	
~~29~~ 30	Oberwe- ningen	Schiessanlage Wehn- tal	S	Gemeinden Ober- weningen, Schlei- nikon, Schöffli- dorf	bestehend	
~~30~~ 31	Winkel	Nasslagerstandort Finsterloo	W	Kanton Zürich	bestehend, nur temporäre Nutzung	Im Himmelbach ist eine Min- destrestwasser- menge von 100 Liter pro Se- kunde zu ge- währleisten. Die Bewässe- rung ist mit dem Schutz der un- mittelbar an- grenzenden ge- schützten Moor- flächen zu koor- dinieren.

Abkürzungen:

J: Justiz; S: Sicherheit; W: Werkhof

Tabelle 6.5: Öffentliche Bauten und Anlagen für weitere öffentliche Dienstleistungen

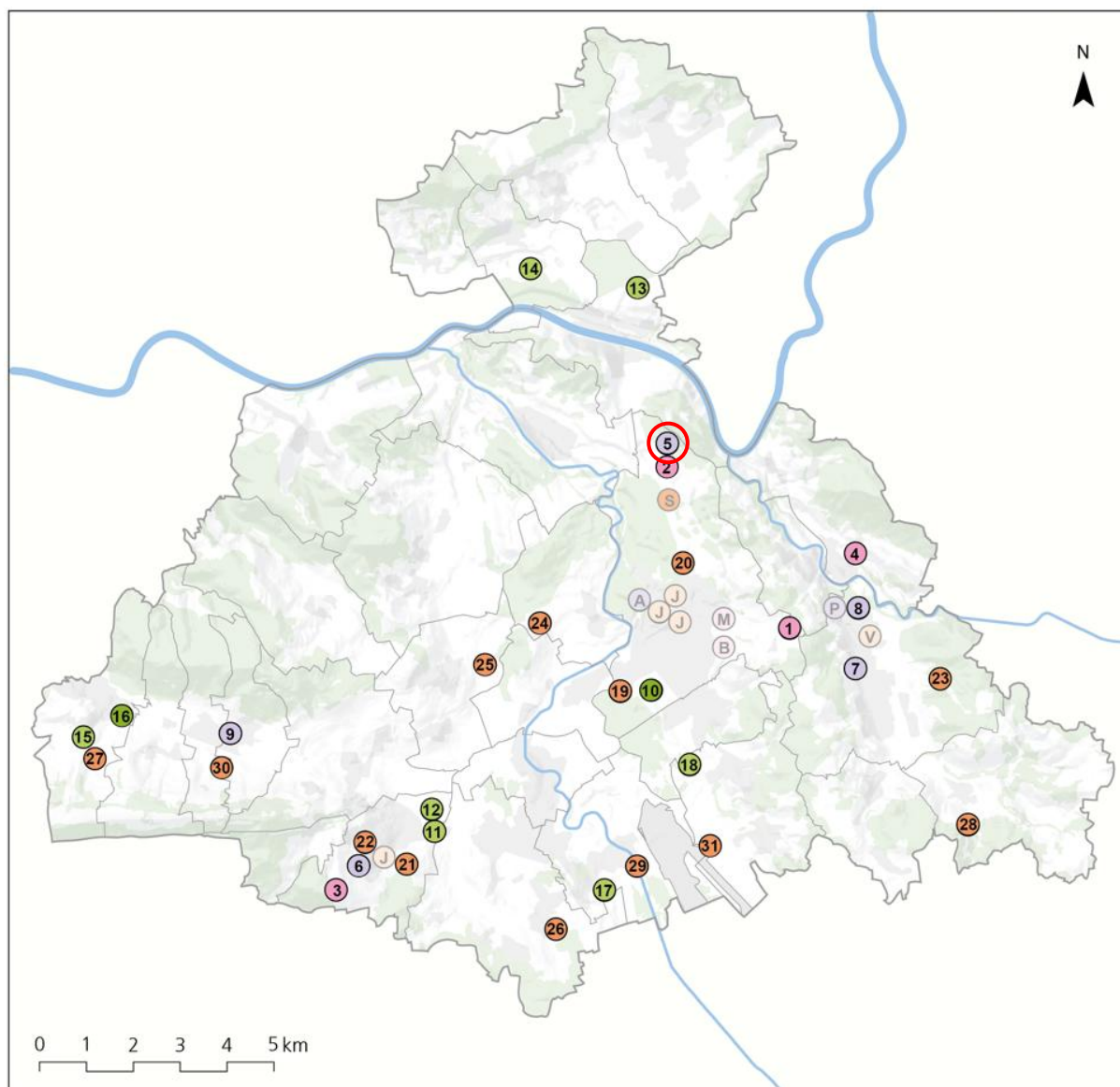


Abb. 6.5: Öffentliche Bauten und Anlagen

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, Vernehmlassungsbericht, Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr, 22.10.2015
- Kleinräumige Bevölkerungsprognosen für den Kanton Zürich 2013-2040, Prognoselauf 2014, Szenarium «Trend ZH», 03.06.2014, Statistisches Amt des Kantons Zürich
- **Klimakarten des Kantons Zürich (GIS-Browser)**
- Konzept für die Bereitstellung von Halteplätzen für Schweizer Fahrende im Kanton Zürich, Beschluss des Regierungsrates vom 8. November 2017 (RRB Nr. 1030 /2017)
- 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
- Raumb Beobachtung 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 Gesamtverkehrskonzept Zürcher Unterland plus. Teilbericht: Analyse und Bericht: Ziele und Massnahmen. Beschluss der Projektaufsicht vom 31. Juli 2022. Amt für Mobilität, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich.
- Regionales Raumordnungskonzept Zürcher Unterland: Beschluss der Delegiertenversammlung vom 29.8.2011, Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU).