

Gemeinsam zu einem Konzept „Siedlung und Verkehr“ Regionalplanung Zürich und Umgebung stellt erste Resultate vor

Unter der Leitung der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) erarbeiten Vertreter des Kantons, der Stadt Zürich und der angrenzenden Planungsregionen ein Konzept „Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung“. Nach einer einjährigen Bearbeitungsphase liegt nun ein erster Entwurf vor. Das Konzept - ein Modellvorhaben der Agglomerationspolitik des Bundes - verfolgt das Ziel, Verkehrsprojekte und Siedlungsentwicklung in der Agglomeration besser aufeinander abzustimmen. Der Konzeptentwurf mit Handlungsempfehlungen an den Kanton, die Regionen und die Gemeinden, geht nun in eine Vernehmlassung bei den Mitgliedern der RZU und einem weiteren Kreis von Interessierten und Betroffenen.

Weitere Informationen:

Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)

<http://www.rzu.ch>

Vers la définition d'un concept de circulation dans les quartiers résidentiels Planification régionale Zürich et Région fait part de ses premiers résultats.

Au terme de près d'une année de travail en commun sur l'élaboration d'un concept de «circulation dans les quartiers résidentiels de Zürich et environs», les représentants du canton et de la ville de Zürich et de sa région réunis sous la direction de Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), ont rendu leur première ébauche. Le concept – sensé devenir un modèle pour la politique fédérale en matière de circulation dans les agglomérations – a pour but d'améliorer la cohérence entre les plans de circulation et les plans de construction. Cette ébauche de projet, accompagnée de recommandations à l'intention du canton et des communes, sera, dans un premier temps, soumise aux partenaires de Regionalplanung Zürich und Umgebung ainsi qu'à un cercle plus large de concernés et d'intéressés.

Pour plus d'informations (en allemand):

Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)

<http://www.rzu.ch>

12.07.2004

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Gemeinsam zu einem Konzept «Siedlung und Verkehr»

Von: Manfred Eggenberger, 4. Juni 2004

Unter der Leitung der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) erarbeiten Vertreter des Kantons, der Stadt Zürich und der angrenzenden Planungsregionen ein Konzept «Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung». Nach einer einjährigen Bearbeitungsphase liegt nun ein erster Entwurf vor.

Das Konzept - ein Modellvorhaben der Agglomerationspolitik des Bundes - verfolgt das Ziel, Verkehrsprojekte und Siedlungsentwicklung in der Agglomeration besser aufeinander abzustimmen. Am Bearbeitungsprozess beteiligt sind rund 70 Vertreter des Kantonsrats, des Stadtzürcher Gemeinderats, der Regionen Furttal, Glattal, Knonaueramt, Limmattal, Pfannenstil und Zimmerberg sowie der kantonalen und städtischen Verwaltung. Wie RZU-Präsidentin Kathrin Martelli an der Delegiertenversammlung der RZU am Donnerstag ausführte, ist ein entscheidendes Merkmal des Konzepts «Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung», «dass es nicht als fachtechnische Einzelarbeit entsteht, sondern aus einem gemeinsamen Problemlösungsprozess hervorgeht, an dem sich breite Kreise von interessierten und betroffenen Planungsverantwortlichen beteiligen.» Nach drei von vier Konzeptkonferenzen zieht Martelli eine Zwischenbilanz: «Die Konzeptkonferenzen weisen eine offenbar von allen Teilnehmenden sehr geschätzte Zusammensetzung auf. Es wird über die institutionellen Grenzen hinaus miteinander diskutiert, einander zugehört und aufeinander eingegangen.»

Im Rahmen der bisherigen Konzepterarbeitung haben die Konferenzteilnehmenden ihre Vorstellungen zum künftigen Lebensraum RZU formuliert. Danach soll, wie der Technische Leiter der RZU Donald Keller erläuterte, die erwünschte Entwicklung unter dem Leitmotiv der Qualität stehen: Zum Beispiel in Bezug auf Verdichtung, auf die Ausgestaltung der Hauptverkehrsstrassen oder in Bezug auf die Freiräume. Aber es stellen sich auch quantitative Fragen: So insbesondere, ob für die bauliche Entwicklung genügend Reserven vorhanden seien. Keller: «Es hat im Prinzip genug Nutzungsreserven. Aber aus der Sicht der Raumordnung und des Abstimmens von Siedlung und Verkehr sind die Nutzungsreserven nicht optimal verteilt. Eine gewisse Umverteilung auf gute ÖV-Standorte ist nötig.» Gemäss den Vorstellungen der Regionen wird die künftige Siedlungsentwicklung vorrangig in einem Entwicklungsband gesehen, das sich im Limmattal über die Stadt Zürich bis ins Glattal

erstreckt.

Der Konzeptentwurf, der unter anderem 11 Handlungsempfehlungen an den Kanton, die Regionen und die Gemeinden enthält, geht nun in eine Vernehmlassung bei den Mitgliedern der RZU und einem weiteren Kreis von Interessierten und Betroffenen.

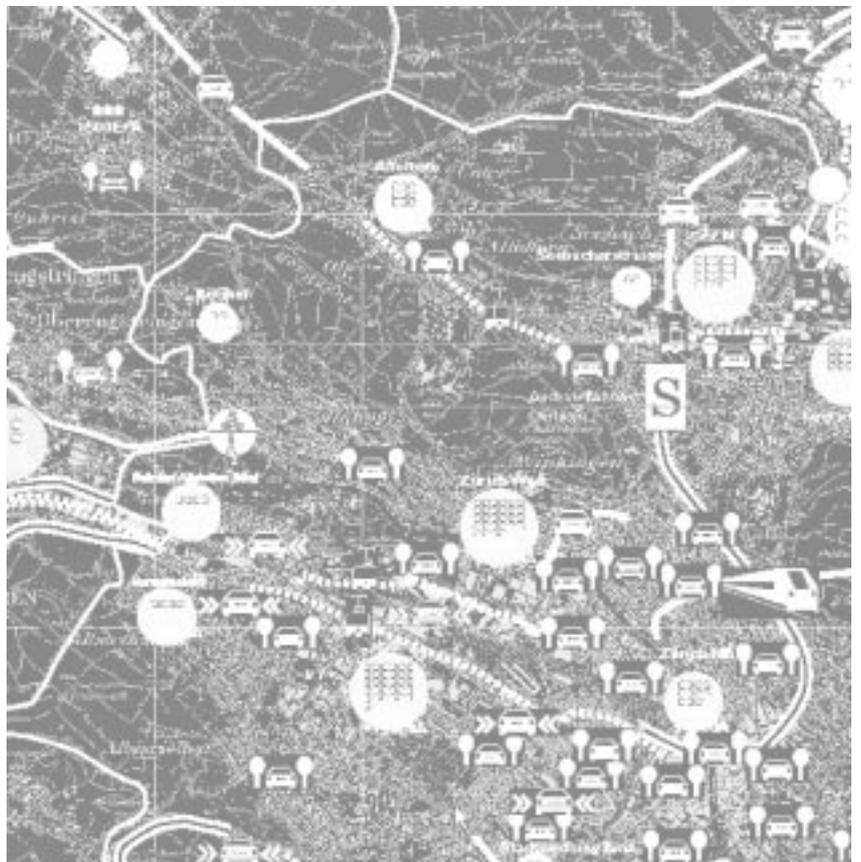
Konzept Siedlung und Verkehr
Zürich und Umgebung



RZU
Regionalplanung
Zürich und Umgebung

Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung

Entwurf für die Vernehmlassung
21. Juni – 22. Oktober 2004



Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)

Seefeldstrasse 329

8008 Zürich

Tel. 01 / 381 36 36

Fax 01 / 422 34 36

E-Mail: info@rzu.ch

<http://www.rzu.ch>

Dr. Donald A. Keller

Guenther Arber

Christian Bachofner

Manfred Eggenberger

Roger Strebel

Sabeth Tödtli

Anita Weber

Inhaltsverzeichnis

	Ein kurzer Überblick	
1	Einleitung	3
1.1	Ausgangslage und Zweck	3
1.2	Absicht und Ziele	4
1.3	Vorgehen und Projektorganisation	5
1.4	Bisherige Tätigkeiten	6
2	Der heutige Lebensraum RZU	8
2.1	Qualitäten Siedlung und Landschaft	8
2.2	Qualitäten Verkehr	9
2.3	Mögliche Beeinträchtigungen der Qualitäten	9
3	Vorstellungen zum zukünftigen Lebensraum RZU	10
3.1	Einleitung	10
3.2	Entwicklungsziele für das Siedlungsgebiet	10
3.3	Entwicklungsziele für den Verkehr	11
3.4	Siedlung und Verkehr	12
4	Strukturplan	13
4.1	Einleitung	13
4.2	Strukturplan	13
4.3	Stichworte	13
5	Prognosen, Potenziale, Projekte, Prioritäten	16
5.1	Prognosen, Zielsetzungen, Reserven	16
5.2	Mindestens nötige zusätzliche Zupendler	21
5.3	Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen heute	22
5.4	Verkehrsprojekte	22
6	«Qualität» als Schlüsselgrösse der Raumentwicklung	24
6.1	Kontext und Bedeutung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Zürich	24
6.2	Ein attraktiver Lebensraum als massgeblicher Standortfaktor	24
6.3	Prinzipien der Raumentwicklung	25
7	Leitsätze zur Lebensraumqualität	27
8	Handlungsempfehlungen zur Entwicklung der Lebensraumqualität	28
8.1	Einleitung	28
8.2	Handlungsempfehlungen	29
	Anhang	
	Anhang 1 Entwicklung in den Regionen, Karte	
	Anhang 2 Entwicklung in den Regionen, Synoptische Zusammenfassung	
	Anhang 3 Weitere Handlungsempfehlungen	
	Anhang 4 Grundlagen Siedlung und Verkehr	
	Anhang 5 Projektorganisation, Gremien, Zusammenkünfte	



Ein kurzer Überblick

Die RZU führt ein Modellvorhaben «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» durch. Es steht im Rahmen der Agglomerationspolitik des Bundes. Sein Ziel ist, konzeptionelle Vorstellungen für eine bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu erarbeiten. In einem breit abgestützten Problembearbeitungsprozess, in dem über 80 Vertreter des Kantons, der Stadt Zürich und der Umlandregionen mitwirken, soll die Zusammenarbeit unter den Planungsträgern im RZU-Gebiet gefördert werden.

Der Ausbau des Siedlungs- und des Verkehrssystems hat in den vergangenen Jahrzehnten die Verkehrsströme stark anwachsen lassen und zu Kapazitätsengpässen geführt. Dies löste zahlreiche Verkehrsinfrastrukturprojekte aus, die unter sich wie auch mit der Siedlungsentwicklung koordiniert werden müssen. Zu diesem Zweck ist es nötig, eine gemeinsame Zielsicht zur Erhaltung und Stärkung der Lebensraumqualität zu schaffen. Dies bedingt, die verschiedenen Vorstellungen der Planungsträger zum Lebensraum und zu den zahlreichen Vorhaben im Bereich Siedlung und Verkehr zusammenzuführen.

Verschiedene Arbeitsgruppen, die Umlandregionen, die Stadt und der Kanton Zürich haben Vorstellungen zu Siedlung und Verkehr erarbeitet, die in bisher drei Konzeptkonferenzen eingehend behandelt wurden. Diese Ziele und Absichten sind im vorliegenden Konzeptentwurf gebündelt und mit fachlichen Grundlagen ergänzt worden. Den Kern des Papiers bilden Prinzipien, Leitsätze und insbesondere Handlungsempfehlungen an die planungspolitischen Akteure sowie ein Strukturplan.

Der Schwerpunkt der künftigen Entwicklung wird gemäss Strukturplan im Norden des RZU-Gebiets gesehen. Die Prinzipien halten das Anliegen eines nachhaltig lebenswerten, gut funktionierenden und konzentrierten Agglomerationsraumes fest. Die Leitsätze und Handlungsempfehlungen nehmen diese Stossrichtung auf und konkretisieren sie mit Aussagen zum Siedlungs- und Verkehrssystem. Zentrale Postulate sind dabei ein begrenzter, auf den öffentlichen Verkehr ausgerichteter und attraktiv strukturierter Siedlungsraum sowie die umfeld- und umweltverträgliche Abwicklung der Mobilität.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Zweck

Das Projekt «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» ist ein Modellvorhaben im Rahmen der Agglomerationspolitik des Bundes. Für das Vorhaben gibt es zwei Gründe: Einerseits besteht eine sachliche Notwendigkeit für ein solches Konzept und andererseits will sich die RZU auch mit diesem Projekt an der Ausgestaltung der Agglomerationspolitik beteiligen.

Agglomerationspolitik des Bundes

Ende 2001 hat der Bundesrat die Agglomerationspolitik lanciert und damit auf die Tatsache reagiert, dass in den schweizerischen Agglomerationen heute über 70% der Bevölkerung leben und sich über 80% der Arbeitsplätze befinden. Die neue Bundespolitik drückt die Erkenntnis aus, dass die Agglomerationen die Motoren der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung sind, aber gleichzeitig auch die Orte mit den grössten räumlichen Entwicklungsproblemen. Die langfristigen Ziele der Agglomerationspolitik sind: wirtschaftliche Attraktivität und hohe Lebensqualität, polyzentrische Stadt- und Agglomerationsentwicklung, Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Strukturierung städtischer Gebiete.

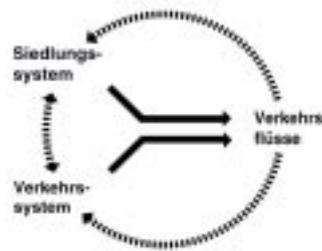
Zu diesen Zielen hat der Bund Handlungsstrategien formuliert, wobei das zentrale Anliegen die Schaffung von Anreizen für eine verbesserte horizontale Zusammenarbeit in den Agglomerationen ist. Mittels Modellvorhaben soll erkundet werden, wie sogenannte Agglomerationsprogramme auszugestaltet sind. Agglomerationsprogramme sind zukünftig die Voraussetzung für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturbauten in den Agglomerationen. Gegenwärtig konzentriert sich die Agglomerationspolitik auf die Koordination von Siedlung und Verkehr sowie auf die institutionelle Frage nach Trägerschaften für die Agglomerationsprogramme.

Die RZU ist aufgrund ihrer Zweckbestimmung, Organisation und Tätigkeit geeignet, bei der Ausgestaltung der Agglomerationspolitik und entsprechender Programme mitzuwirken. Sie beschäftigt sich seit ihrer Gründung mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie der Beziehung von Kernstadt und Umgebung – also mit den wesentlichen Anliegen der Agglomerationspolitik. Da es immer weniger erfolversprechend ist, die Herausforderungen im Problemkomplex Siedlung und Verkehr jeweils isoliert auf Stufe Gemeinde, Region oder Kanton anzugehen, soll nun die «Klammerfunktion» als Dachverband und damit das RZU-Gebiet als Ganzes mehr Gewicht erhalten. Die RZU hat das Potenzial, als institutioneller «Nukleus» im Sinne der Agglomerationspolitik des Bundes zu wirken und sich aufgabengerecht weiter zu entwickeln.



Sachliche Notwendigkeit

Siedlung und Verkehr entwickeln sich in dynamischen gegenseitigen Abhängigkeiten. Aus dem Zusammenspiel des Siedlungssystems und des Verkehrssystems resultieren Verkehrsflüsse, welche auf ihre Verursachersysteme zurückwirken, die sich auch wieder gegenseitig beeinflussen. Im Lauf der vergangenen Jahrzehnte wurden das Verkehrssystem und das Siedlungssystem derart stark ausgeweitet, dass die «normale» individuelle Lebensweise und Wirtschaftstätigkeit heute an eine sehr rege Teilnahme am Verkehrsgeschehen gebunden ist.



Der Grossraum Zürich ist bevölkerungs- und flächenmässig das mit Abstand grösste Ballungsgebiet der Schweiz. Die seit Jahren anhaltende Dynamik in seinem Siedlungsgefüge verursacht massive Verkehrsströme, welche immer häufiger zu Netzüberlastungen führen. Dadurch wurden zahlreiche Ausbauprojekte für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr ausgelöst. Diese Strassen- und Bahnvorhaben müssen mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden, damit sie keinen weiteren Zersiedlungsschub bewirken. Zur Koordination von Siedlung und Verkehr braucht es Vorstellungen über die künftige Nutzung, Erscheinung und Ausgestaltung des Raumes – mit anderen Worten: Es braucht ein Konzept.

Auf kantonaler, regionaler und kommunaler Stufe sind zahlreiche Dokumente und Planwerke vorhanden oder in Erarbeitung, welche ausdrücklich oder stillschweigend konzeptionelle Aussagen zum Themenfeld Siedlung und Verkehr machen oder aber erheblichen Einfluss darauf haben. Es mangelt an Übersicht und Transparenz sowie an einer Integration der diversen Unterlagen und Aktivitäten. Hier besteht Handlungsbedarf. Damit verbunden ist die Notwendigkeit einer intensiveren Zusammenarbeit der verschiedenen planenden Gebietskörperschaften in der Agglomeration: Die «Rücken-an-Rücken-Situation» muss durch die Suche nach einer gemeinsamen Zielsicht, im Hinblick auf eine koordinierte Handlungsweise, abgelöst werden.

1.2 Absicht und Ziele

Die Umlandregionen der RZU, die Stadt Zürich und der Kanton Zürich erarbeiten auf Grund einer Sichtung der wesentlichen Dokumente und laufenden konzeptionellen Arbeiten gemeinsam ein «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung». Die Konzepterarbeitung geschieht als Modellvorhaben im Rahmen der Agglomerationspolitik des Bundes und hat folgende Ziele:

- Klärung der massgebenden Vorstellungen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im RZU-Gebiet
- Erarbeitung eines die Kernstadt und ihre Umgebung einschliessenden Konzepts als Basis für künftige regionale Entwicklungskonzepte
- Förderung des gegenseitigen Verständnisses in einem kooperativen Erarbeitungsprozess
- Klärung der Zielebene als Ausgangspunkt für konkrete Umsetzungsmassnahmen im Rahmen eines Agglomerationsprogramms und Positionierung der RZU als institutioneller «Nukleus» einer entsprechenden Trägerschaft.

Räumliche und thematische Beschränkung

Das Projekt «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» bezieht sich auf das Gebiet der RZU. Dies geschieht im Bewusstsein, dass viele wichtige räumliche Verflechtungen im Ballungsraum Zürich die Grenzen des RZU-Gebietes überschreiten. Doch das Vorhandensein eines Dachverbandes im Raum Zürich, welcher gebietsmässig die Kernstadt und die daran angrenzenden Regionen abdeckt, legt es vorerst nahe, an die mit der RZU institutionalisierte Arbeitsform anzuknüpfen. Die Konzentration auf das RZU-Gebiet in diesem Projekt kann folglich als Ausgangspunkt für eine intensivierete Beschäftigung mit der räumlichen Abstimmung in der gesamten Agglomeration Zürich verstanden werden. Sie ersetzt keineswegs die Diskussion über die gebietsmässige und institutionelle Abgrenzung der RZU.

Inhaltlich behandelt das Projekt die Siedlung, den Verkehr sowie deren gegenseitige Abstimmung. In einem sachlichen Zusammenhang dazu stehen die Themen «Natur und Landschaft» und «Flughafen/Fluglärm». Auch wenn diese beiden Themen einen starken wechselseitigen Bezug zum Komplex Siedlung und Verkehr haben, so bilden sie doch nicht ausdrücklich Diskussionsgegenstand im Rahmen der Konzepterarbeitung. Die mit ihrem Einbezug verbundene thematische Komplexität hätten den Prozess «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» ohne Zweifel überlastet.

1.3 Vorgehen und Projektorganisation

Die Entwicklung einer gemeinsamen konzeptionellen Sicht zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im RZU-Gebiet ist aufgrund der sachlichen Komplexität, der Vielfalt an Grundlagen, Aktivitäten und Interessenlagen sowie der regionalen Eigenheiten ein anspruchsvolles Unterfangen. Es braucht Raum und Zeit, um eine gemeinsame Wissens- und Verständigungsbasis zu schaffen, Meinungsdivergenzen zu diskutieren und übereinstimmende Befunde zu entwickeln. Das «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» wird deshalb in einem sorgfältigen, breit abgestützten und dadurch auch zeitlich anspruchsvollen Prozess erarbeitet. Hauptelemente in diesem Prozess sind einerseits die eintägigen Konzeptkonferenzen, an denen die Teilnehmenden Fachinputs und vor allem ihre konzeptionellen Vorstellungen diskutieren, andererseits die Bearbeitungsphasen zwischen diesen Konferenzen sowie schliesslich eine Vernehmlassung in einem weiten Kreis.



Der RZU-Vorstand und eine Vertretung des Bundesamtes für Raumentwicklung bilden die Trägerschaft des Projekts «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» und fällen in dieser Eigenschaft die richtungsweisenden Entscheide. Die eigentliche Projektleitung liegt beim Technischen Büro der RZU, welches den Prozess der Konzepterarbeitung organisiert, moderiert und inhaltlich begleitet. Zentrale Beiträge zu diesem Prozess wurden von verschiedenen Arbeitsgruppen der beteiligten Institutionen zuhanden der Konzeptkonferenzen erarbeitet.

1.4 Bisherige Tätigkeiten

Im Vorfeld der ersten Grossgruppenveranstaltung gab es eine intensive Vorbereitungsphase. Eine Arbeitsgruppe aus jeder der sechs Umlandregionen sowie je eine Arbeitsgruppe von Stadt und Kanton Zürich erarbeiteten wichtige Bausteine für ein «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung». Diese Bausteine wurden anschliessend von einer paritätischen Arbeitsgruppe zuhanden der ersten Konzeptkonferenz gesichtet und zusammengestellt.

Anlässlich der ersten Konzeptkonferenz am 19. September 2003 trafen sich über achtzig Vertreterinnen und Vertreter der folgenden Gremien und Institutionen: kantonsrätliche Kommissionen für Planung und Bau sowie für Energie, Verkehr und Umwelt, kantonale Verwaltung, Stadtentwicklungskommission und Kommission Verkehr des Gemeinderates der Stadt Zürich, Stadtzürcher Verwaltung, Zürcher Planungsgruppen im RZU-Gebiet, RZU-Vorstand sowie Bundesamt für Raumentwicklung. Die Konferenzteilnehmenden setzten sich mit den Bausteinen und den diesen zugrunde liegenden Schlüsselthemen auseinander: Siedlungsgebiet, Siedlungsstruktur, übergeordnete Planungsaufgaben, Wechselwirkung Siedlung und Verkehr, Funktion der Autobahnen, Verkehrsinfrastrukturbauten, Optimierung des Verkehrssystems, gebiets- und regionsspezifische Entwicklungsvorstellungen.

Als Vorbereitung für die zweite Konzeptkonferenz stellten die Regionen die in ihrem Gebiet laufenden und erwünschten räumlichen Entwicklungen dar. Damit dieser «Innensicht» eine «Aussensicht» gegenübergestellt werden konnte, wurden die Professoren Girot und Koch beauftragt, entsprechende Überlegungen anzustellen. Weiter erarbeitete das Technische Büro der RZU auf der Basis von Daten des Amtes für Raumordnung und Vermessung ein Grundlagendokument zum Thema Siedlung, während das Amt für Verkehr die Verkehrsströme im Kanton Zürich und in den RZU-Regionen in einem Bericht zusammenstellte.

An der zweiten Konzeptkonferenz vom 27. Januar 2004 setzten sich die Teilnehmenden mit den Entwicklungsvorstellungen der Regionen auseinander und diskutierten auf der Basis der präsentierten Grundlagen zentrale Fragen der Siedlungsentwicklung wie die Erschliessung oder den Umfang und die Verteilung der Reserven. Abschliessend formulierten sie erste Vorstellungen zur erwünschten räumlichen Entwicklung des RZU-Gebiets.

Im Anschluss an die zweite Konzeptkonferenz beauftragte die Projektträgerschaft das Technische Büro der RZU, einen ersten Konzeptentwurf auf der Basis des vorliegenden, vielfältigen Materials auszuarbeiten.

Anlässlich der dritten Konzeptkonferenz vom 11. Mai 2004 diskutierten die Teilnehmenden zuerst noch einmal die auf einer grossen Übersichtskarte dargestellten Entwicklungsvorstellungen der Regionen. Anschliessend widmeten sie sich dem Konzeptentwurf, in welchem die bis dahin von ihnen geäusserten Vorstellungen zum RZU-Gebiet in Prinzipien, Leitsätzen und Handlungsempfehlungen unter dem Motto «Lebensraumqualität» gebündelt worden waren. Die von den Konferenzteilnehmenden vorgebrachten Anregungen und Forderungen – vor allem bezüglich einer Straffung und Konkretisierung des Konzepts sowie zum Einbezug von Überlegungen zur gebietsmässigen und institutionellen Abgrenzung der RZU – setzte das Technische Büro im vorliegenden Konzeptentwurf um.



2. Der heutige Lebensraum RZU

Das Gebiet der Regionalplanung Zürich und Umgebung ist für Arbeitende, Wohnende und Erholungssuchende ein attraktiver Lebensraum. Einen wichtigen Beitrag dazu leisten die vorhandenen Qualitäten der Siedlung, der Landschaft und des Verkehrs.

2.1 Qualitäten Siedlung und Landschaft

Das RZU-Gebiet zeichnet sich durch eine Vielfalt von verschiedenen Siedlungsformen aus. Der Fächer reicht von den durch die landwirtschaftliche Nutzung und das Wohnen geprägten Dörfern wie zum Beispiel im Knonaueramt, über die Wachstumsgemeinden mit grossen neuen Arbeitsplatz- und Wohngebieten im Glattal bis hin zu den Städten, welche nationale oder regionale zentralörtliche Funktionen übernehmen.

Im Jahr 2000 wohnten knapp 800'000 Menschen im RZU-Gebiet. Das Wohnen in diesem Gebiet ist attraktiv. In allen Regionen finden wir Wohnsiedlungen mit sehr guten Qualitäten. Ein vielfältiges, auf unterschiedliche Bedürfnisse ausgerichtete Wohnungsangebot, durchgrünte und ruhige Siedlungen, attraktiv gestaltete Freiräume und durch den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr (ÖV) bestens erschlossene Siedlungsteile sorgen für diese gute Wohnqualität.

Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft wurden und werden bebaute Flächen für neue Nutzungen frei. Trotz zum Teil schwierigen Rahmenbedingungen (Altlasten usw.) konnten ursprünglich industriell genutzte Flächen umstrukturiert und mit zeitgemässen Nutzungen neu belebt werden. Das Gebiet Zentrum Zürich Nord, das Wagi-Areal in Schlieren oder das Feller-Areal in Horgen sind Beispiele für solche, auch ökonomisch erfolgreiche Transformationsprozesse.

Das Konsum- und Freizeitangebot im RZU-Gebiet ist vielfältig und reichhaltig. Die RZU-Regionen haben für unterschiedlichste Bedürfnisse etwas zu bieten. Eine willkürliche Auswahl soll dies illustrieren: Schwimmen im Türlensee, Möbel kaufen im Hochbord in Dübendorf, Wandern vom Uetliberg zum Albishorn, Eishockey spielen im Schluefweg in Kloten, Musik hören und Essen im Rössli in Stäfa, Beeren pflücken auf dem Erdbeerfeld in Schlieren, Pedalo fahren auf dem Zürichsee, den Körper und die Seele pflegen im Hamam in Zürich oder Golf spielen in Otelfingen. Diese Aufzählung liesse sich beliebig verlängern.

Eine besondere Qualität des Lebensraums RZU sind seine Naturräume. Diese sind in den weitgehend unbebauten Landschaften der oberen Hanglagen noch in allen Regionen zu finden. Sie übernehmen als Kontrasträume zu den von Siedlungen und Infrastrukturen geprägten Gebieten in den Tälern oder entlang der Seen wichtige Ausgleichsfunktionen für Mensch und Natur und stellen damit einen der bedeutendsten Standortfaktoren dar.

2.2 Qualitäten Verkehr

Der Lebensraum RZU ist eine Stadtregion der kurzen Wege. Die gesamträumlich ausgewogene Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Erholungsmöglichkeiten, die Überschaubarkeit und die guten Transportmöglichkeiten machen diese kurzen Wege möglich.

Einen Beitrag dazu leisten auch die nach wie vor berechenbaren Fahrzeiten des motorisierten Individualverkehrs. Die Stausituationen im Strassennetz treten lokal und zeitlich begrenzt auf und sind bekannt; man kann sich darauf einrichten.

Das RZU-Gebiet hat als Kerngebiet des Zürcher Verkehrsverbunds eine sehr gute ÖV-Erschliessung. Ein dichtes Haltestellennetz ermöglicht, dass über 90% der Bevölkerung innerhalb eines Radius von 750 Meter um eine Bahnstation bzw. von 400 Meter um eine Tram- oder Bushaltestelle wohnen.

2.3 Mögliche Beeinträchtigungen der Qualitäten

Es besteht die Gefahr, dass die nach wie vor hohe Entwicklungsdynamik die vorhandenen Qualitäten des Lebensraums RZU beeinträchtigt oder sogar zerstört.

So ist es möglich, dass:

- das Siedlungsflächenwachstum – ausgelöst durch die Zunahme der Einwohner, der Beschäftigten sowie des Mehrverbrauchs an Siedlungsfläche pro Einwohner – und die Verkehrskapazitäten ungenügend aufeinander abgestimmt werden und die weitere Ausdehnung des Siedlungsgebiets zu Lasten der freien Landschaft weitergeht
- ein massiv grösserer Zuwachs von Beschäftigten als von Einwohnern den Zupendlerstrom erhöht, die Verkehrsstaus vergrössert und dadurch die Stadtregion der kurzen Wege gefährdet
- durch die ungebremste Zunahme der Mobilität die Lärmbelastung durch den motorisierten Strassenverkehr, den Flugverkehr oder die Eisenbahn weiter zunimmt und dadurch die Lebensqualität beeinträchtigt wird
- die örtlich sehr unterschiedlichen Belastungen der Siedlungen durch den Verkehr (Immissionen, Trennwirkungen) die sozialräumliche Entmischung fördern
- durch die Umnutzung von landwirtschaftlichen Gebäuden zu Wohn- und Gewerbebezwecken im Landwirtschaftsgebiet die Landschaft weiter unter Druck gerät und zusätzliche Infrastrukturkosten anfallen.



3. Vorstellungen zum zukünftigen Lebensraum RZU

3.1 Einleitung

Im Verlauf des Erarbeitungsprozesses des «Konzeptes Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» haben die Regionen ihre Entwicklungsvorstellungen zum künftigen Lebensraum RZU formuliert und in einer Karte (vgl. Anhang 1) dargestellt. Die folgenden Ausführungen fassen diese Zielsetzungen zusammen (vgl. Anhang 2).

3.2 Entwicklungsziele für das Siedlungsgebiet

Die Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze im RZU-Gebiet soll innerhalb der nächsten 20 Jahre deutlich zunehmen. Bei den Einwohnern wird ein Wachstum von rund 95'000 Personen angestrebt. Das sind 12 Prozent mehr als heute. Eine Zunahme wird von allen Regionen gewünscht oder erwartet, hauptsächlich aber im Glattal und in der Stadt Zürich sowie, in einem etwas geringeren Ausmass, im Pfannenstil. Bei den Arbeitsplätzen ist eine Zunahme von 130'000 Beschäftigten vorgesehen, was einem Plus von 22% gegenüber heute entspricht. Die Schwergewichte liegen auch hier im Glattal und in der Stadt Zürich sowie im Limmattal. Die Entwicklung soll in erster Linie innerhalb des gemäss Richtplan 1995 ausgeschiedenen Siedlungsgebietes stattfinden. Aber auch ein gewisses Wachstum ausserhalb des Siedlungsgebiets soll entsprechend den Zielen der Mehrheit der Regionen möglich sein. Daher fordern sie die Umwandlung der Bauentwicklungsgebiete in Siedlungsgebiete. Einzelne Regionen verlangen darüber hinaus einen «angemessenen» kommunalen oder regionalen Spielraum, um das Siedlungsgebiet selbst abgrenzen und ausweiten zu können. Mit den zwei letztgenannten Forderungen stehen die Regionen aber in einem klaren Widerspruch zu den Vorstellungen des Kantons.

Ein Abtausch von Siedlungs- und/oder Bauentwicklungsgebieten ist zwar ein Thema. Konkret ins Spiel gebracht worden sind jedoch sowohl auf kommunaler als auch auf regionaler Stufe lediglich 3-4 Hektaren.

Im Sinne einer haushälterischen Bodennutzung wollen die Regionen das erwartete oder angestrebte Wachstum teilweise durch innere Verdichtung auffangen. Dabei ist das Postulat zur Konzentration und baulichen Verdichtung an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten grundsätzlich unbestritten. In zwei Regionen werden entsprechende siedlungsstrukturelle Überlegungen auch zu Gebieten an Autobahnanschlüssen angestellt. Für Gebiete, in denen qualitativ hochwertiges Wohnen Vorrang hat, wird die bauliche Verdichtung jedoch abgelehnt, weil man die Marktfähigkeit einer verdichteten Bauweise an diesen Lagen bezweifelt.

Bei den publikumsintensiven Einrichtungen sind Ausbauten und Neubauten in den im Norden der RZU liegenden Regionen Glattal und Limmattal sowie in der Stadt Zürich geplant. In den Regionen im Süden ist die Errichtung von publikumsintensiven Einrichtungen nicht vorgesehen; hier setzt man, bedeutend ausgeprägter als im Norden, auf die Attraktivierung der Orts- und Quartierzentren. Der im Zusammenhang mit publikumsintensiven Einrichtungen entstehende motorisierte Individualverkehr soll durch eine gegenüber heute verbesserte Anbindung solcher Anlagen an den ÖV reduziert werden.

Region	Anzahl Einwohner heute (2001)	Anzahl Einwohner erwünscht (2025)	%	Anzahl Beschäftigte heute (2001)	Anzahl Arbeitsplätze erwünscht (2025)	%
Furttal	27'950	+4'500	+16%	15'400	+5'500	+36%
Glattal	127'050	+25'700	+20%	111'800	+44'800	+40%
Pfannenstil	94'750	+15'200	+14%	32'350	+1'650	+5%
Zimmerberg	106'800	+5'500	+5%	36'150	+3'250	+9%
Knonaueramt	42'250	+8'500	+20%	12'000	+2'000	+17%
Limmattal	73'150	+9'000	+12%	38'900	+12'000	+31%
Zürich	336'750	+25'000	+7%	339'550	+59'300	+17%
RZU-Gebiet total	808'700	+93'400	+12%	586'150	+128'500	+22%

Anzahl Einwohner und Anzahl Beschäftigte/Arbeitsplätze heute (2001) und erwünscht (2025) sowie prozentuale Veränderung pro Region

Die dörflich geprägten Strukturen im Furttal und im Knonaueramt sollen erhalten und die Siedlungsgebiete weiterhin durch zusammenhängende Landschaftsräume voneinander getrennt bleiben. In den Regionen Limmattal und Pfannenstil legt man grossen Wert auf die Erhaltung der noch vorhandenen Siedlungstrenggürtel. In allen Regionen sollen die Gewässer sowie die Natur- und Erholungsräume gesichert und wo möglich aufgewertet werden.

3.3 Entwicklungsziele für den Verkehr

Mit Ausnahme des Pfannenstils sind in allen Regionen Ausbauten oder Neubauten im übergeordneten Strassennetz erwünscht. Eine grosse Anzahl solcher Vorhaben findet sich, in Übereinstimmung mit der dort vorhandenen Siedlungsdynamik, im Glattal und in der Stadt Zürich.

Zwischen dem Kanton und den Regionen bestehen teilweise unterschiedliche Ansichten, was die Priorisierung der einzelnen Bauvorhaben anbelangt. Angesichts der allgemein knappen finanziellen Ressourcen wird die Einbettung der verschiedenen Bauvorhaben in eine Gesamtschau gefordert, welche ein Optimum für das gesamte RZU-Gebiet bringen soll.

Die Regionen erwarten, vom Kanton mehr Klarheit darüber zu erhalten, wie sich die geplante Rampenbewirtschaftung bei Autobahnen (als Teil des integrierten Verkehrsmanagements IVM) auf das regionale Strassennetz auswirkt.

Im Gegenzug zu den geplanten Strassenneubauten sind in allen Regionen kleinere bis grössere Strassenrückbauten und insbesondere zahlreiche Strassenraumgestaltungen vorgesehen. Gerade im Hinblick auf eine siedlungsorientierte Gestaltung von Hauptstrassen innerorts fordern die Regionen nachdrücklich ein verstärktes und vor allem unterstützendes Engagement des Kantons.

Auch beim ÖV stehen zahlreiche Ausbauwünsche im Raum. Sie betreffen sowohl die Bahn und Stadtbahnen als auch Tram und Bus. Damit sollen bessere Verbindungen innerhalb der einzelnen Regionen sowie zwischen den Regionen hergestellt werden.



Wie beim MIV soll auch für die baulichen Erweiterungen beim ÖV eine von allen getragene Projekt-Priorisierung und damit eine funktionale Gesamtschau über das RZU-Gebiet erarbeitet werden.

Zur Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität sind in verschiedenen Regionen Massnahmen zu Gunsten der Fussgänger und der Velofahrer vorgesehen.

Die unklare Situation beim Flughafen Zürich-Kloten führt nicht nur bei der Bevölkerung, sondern auch bei den politischen Behörden zu Unstimmigkeiten und kontroversen Auseinandersetzungen. Zur Beseitigung der derzeit bestehenden Planungsunsicherheiten fordern sämtliche betroffenen Regionen eine möglichst rasche und definitive Festlegung der zukünftigen An- und Abflugrouten.

3.4 Siedlung und Verkehr

Grundsätzlich ist man sich einig, dass die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung zu wenig gut aufeinander abgestimmt sind. Uneinig ist man sich hingegen über den geeigneten Lösungsansatz. Während einige Regionen die Mobilität nicht unnötig beschränken und deshalb die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrskapazitäten grundsätzlich der Siedlungsentwicklung anpassen wollen, sprechen sich andere für die Bewirtschaftung der Verkehrskapazitäten auf dem bestehenden Strassennetz aus und befürworten Ansätze wie Fahrtenmodelle, Fahrtenkontingentierungen oder Ähnliches.

4. Strukturplan

4.1 Einleitung

Das vorliegende Kapitel 4 ist das Resultat der Diskussionen an der Konzeptkonferenz 3 vom 11. Mai 2004 zum Thema «Entwicklung in den Regionen» und der Einschätzungen der Trägerschaft vom 2. Juni 2004.

Die an den beiden Veranstaltungen gemachten Feststellungen wurden sowohl in einem Strukturplan dargestellt als auch nach Themen geordnet, und in Stichworten zusammengefasst. Strukturplan und Stichworte bilden damit eine weitere Konkretisierung der in Karte und Text festgehaltenen Entwicklungsvorstellungen der Regionen (vgl. Anhang 1 und 2).

Die mengenmässigen Entwicklungen der Arbeitsplätze und der Einwohner stellen ein zentrales Thema bei der Erarbeitung des «Konzeptes Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» dar. Aus diesem Grund wurden die jeweiligen historischen Entwicklungen, die Prognosewerte des Statistischen Amtes des Kantons Zürich sowie die Zielvorstellungen der Regionen in einheitlichen Darstellungen aufgezeichnet. Sie sind in Kapitel 5 wiedergegeben.

4.2 Strukturplan

Der Strukturplan ist auf der übernächsten Seite abgebildet

4.3 Stichworte

Arbeitsplätze/Einwohner

- Die Arbeitsplatzentwicklung soll sich namentlich auf die drei Regionen Limmattal, Stadt Zürich und Glattal konzentrieren.
- Schwergewichtig auf das Wohnen ausgelegt sind die drei Regionen im Süden der RZU (ZPK, ZPP, ZPZ) sowie das Furttal. Die grösste absolute Zunahme an Einwohnern wird mittelfristig (2025) aber im Glattal und in der Stadt Zürich angestrebt.

Öffentlicher Verkehr

- Die Zürcher S-Bahn soll als ein radiales Verbindungsnetz ins Zentrum der Agglomeration Zürich ausgebildet sein und durch tangentielle Linien ergänzt werden.
- Mit der S-Bahn sollen nicht immer noch weiter von der Agglomeration Zürich entfernte Gebiete erschlossen und so einer weiteren Suburbanisierung Vorschub geleistet werden.
- Ausbaubegehren bestehen für die Bahnstrecken: Affoltern a. A. - Zürich, Otelfingen - Regensdorf, Herrliberg - Rapperswil sowie Thalwil - Baar. Erste Priorität bezüglich Realisierung haben neben dem Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und der Glattalbahn auch die Limmattalbahn und das Tram Zürich-West.



Motorisierter Individualverkehr

- Der MIV soll auf leistungsstarke, in ihrem Betrieb optimierte, tangentialer Verbindungen um die Zentren der RZU (Stadt Zürich/Glattal) ausgerichtet sein.
- Neben der Fertigstellung der sich im Bau befindenden Nationalstrassen (N4.1.6 Knonaueramt, N20 Üetlibergtunnel und Westumfahrung von Zürich) sollen der Ausbau des Gubristtunnels und der Pfingstweidstrasse sowie die Realisierung der K10 (Brüttisellen – Seebach) im Vordergrund stehen.
- Es soll geprüft werden, ob mit der Einrichtung eines «Zufahrtsdosierungssystems» in den inneren Agglomerationsraum von Zürich hinein das Problem der stetig steigenden Überlastungen des Strassennetzes innerhalb der RZU gelöst werden kann.

Landschaft

- Die im Norden der RZU angestrebte, markante Entwicklung bei den Arbeitsplätzen und bei den Einwohnern sowie beim Ausbau und Neubau von Verkehrsinfrastrukturanlagen lässt wenig Raum für Erholungs- und Naturräume. Dementsprechend sollen die Freiräume im Furttal und in den Regionen im Süden des Kantons Zürich erhalten und gefördert werden und der Bevölkerung aus dem gesamten RZU-Raum als Erholungsgebiete und als Schwerpunkte des Natur- und Landschaftsschutzes zur Verfügung stehen. Für das Glattal haben auch die Erholungs- und Naturschutzgebiete im Unterland und im Weinland eine wichtige Ausgleichsfunktion.

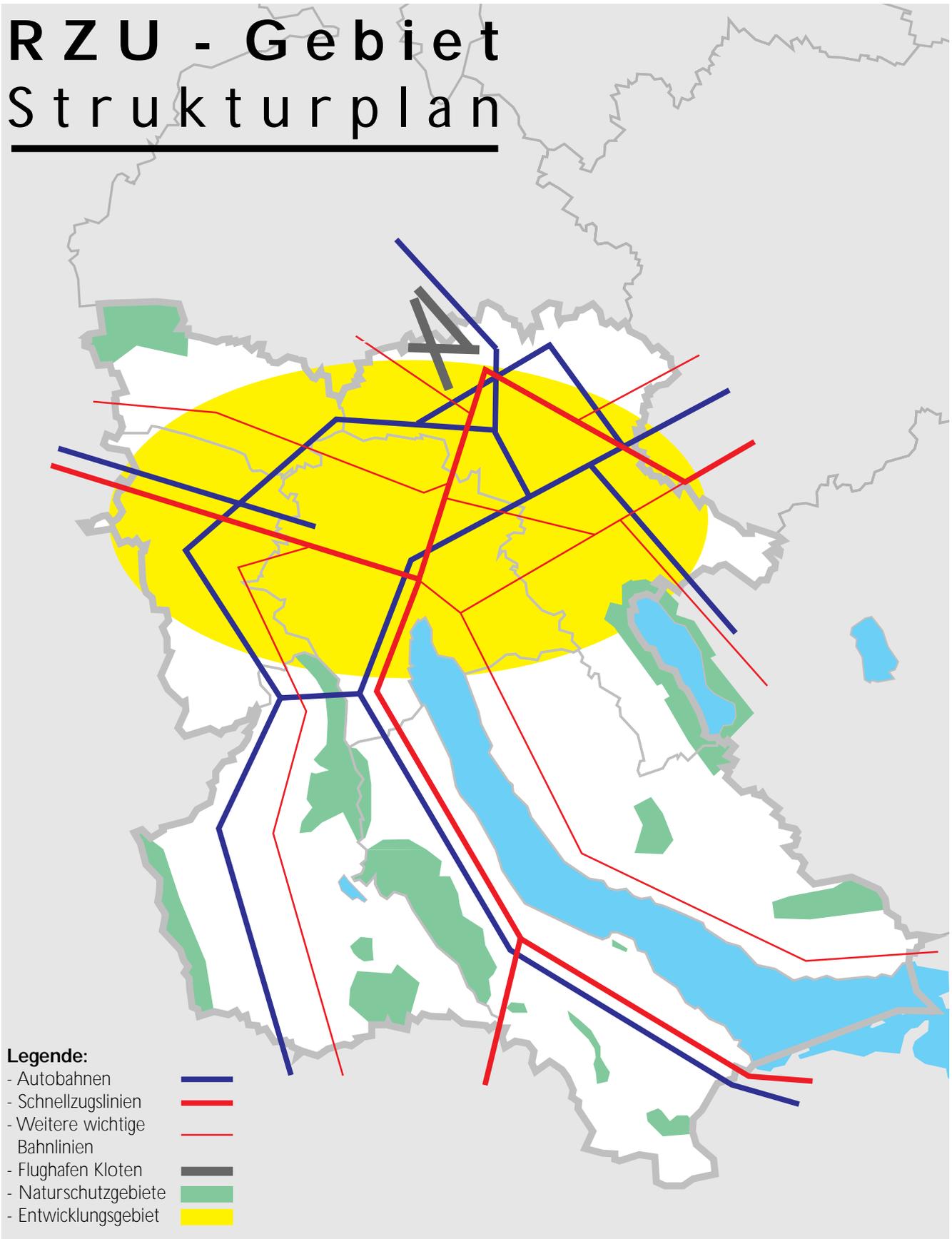
Institutionen

- Die RZU-Regionen sollen untereinander noch verstärkter zusammenarbeiten und den Kontakt zu den Gebieten ausserhalb der RZU intensivieren.

Finanzen

- Die finanziellen Mittel sollen primär für den Ausbau und den Neubau der Verkehrsinfrastrukturanlagen im Norden der RZU eingesetzt werden (vgl. gelbes Entwicklungsgebiet im Strukturplan auf der folgenden Seite), wo eine markante Zunahme an Arbeitsplätzen und Einwohnern angestrebt wird.

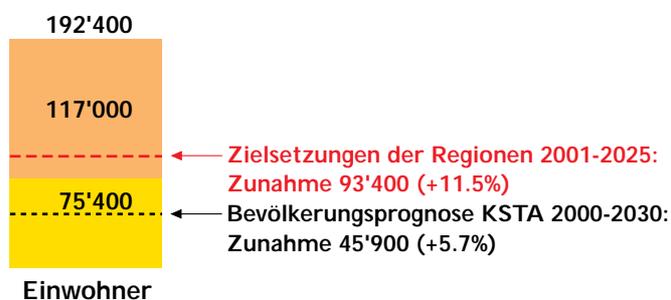
RZU - Gebiet Strukturplan



5. Prognosen, Potenziale, Projekte, Prioritäten

5.1 Prognosen, Zielsetzungen, Reserven

Welche *Einwohner*-Reserven für eine weitere Siedlungsentwicklung weisen die heutigen Bauzonen gemäss den kommunalen Bau- und Zonenordnungen noch auf? Das Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV) kommt auf Grund der Geschossflächenreserven zum Schluss, dass in den überbauten Bauzonen im RZU-Gebiet noch weitere 75'000 Einwohner Platz finden könnten. Dies unter der Annahme, dass lediglich 20% der Geschossflächenreserven verfügbar gemacht werden können. In den nicht überbauten Bauzonen rechnet das ARV mit einem Potenzial von 117'000 Einwohnern, bei einer Verfügbarkeit der Geschossflächenreserven von 80%. Insgesamt haben somit in den heute bestehenden Bauzonen im RZU-Gebiet zusätzliche 192'000 Einwohner Platz.*)



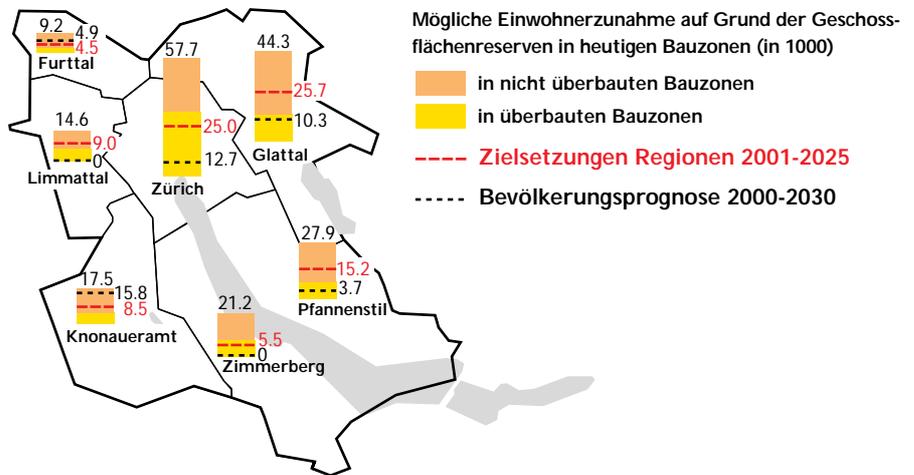
Mögliche Einwohnerzunahme auf Grund der Geschossflächenreserven in heutigen Bauzonen
■ in nicht überbauten Bauzonen (unter Annahme gemäss ARV 80% verfügbar)
■ in überbauten Bauzonen (unter Annahme gemäss ARV 20% verfügbar)

Bevölkerungsprognose, Zielsetzungen der Regionen und Einwohnerreserven im RZU-Gebiet

Gemäss den Bevölkerungsprognosen des Statistischen Amtes des Kantons Zürich ist zu erwarten, dass die Bevölkerung im RZU-Gebiet in den nächsten 30 Jahren um 45'000 oder 6% zunimmt. Die Zielsetzungen der Regionen (siehe Kapitel 3) liegen mit total 93'000 zusätzlichen Einwohnern deutlich höher. Dies trifft für alle Regionen in einem ähnlichen Masse zu: Das Wachstum der Einwohner soll gemäss den Zielsetzungen der Regionen rund doppelt so hoch sein wie gemäss den Trendprognosen des statistischen Amtes, die sich unter anderem auf gesamtschweizerische Prognosen stützen.

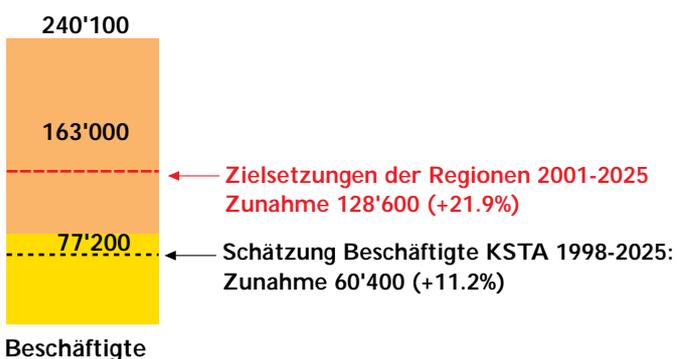
Festzustellen ist, dass die heutigen Bauzonen für die nächsten 25 Jahre genügend Reserven für zusätzliche Einwohner aufweisen, auch für die Zielsetzungen der Regionen, und dies selbst bei einem weiteren Wachstum des Flächenverbrauchs pro Kopf.

**) Anmerkung: Das ARV legte seinen Berechnungen einen konstanten Flächenverbrauch pro Einwohner (bzw. Beschäftigten) zu Grunde. Dies entspricht der Tendenz in der Stadt Zürich, wo sich die Wohnfläche pro Kopf seit 1997 bei rund 52 m² eingependelt hat. Es bestehen aber auch Auffassungen, nach denen der spezifische Flächenverbrauch insbesondere in den Umlandregionen zunehmen werde.*



Bevölkerungsprognose, Zielsetzungen der Regionen und Einwohnerreserven in den Regionen der RZU

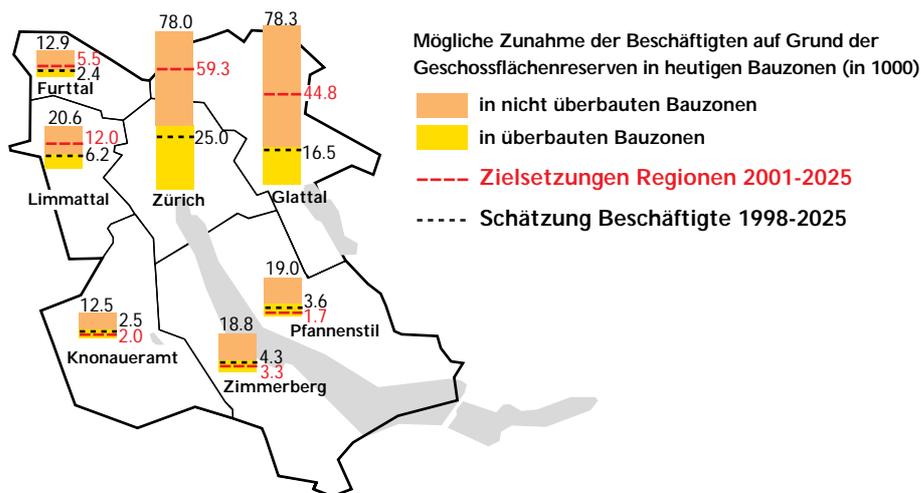
Die heutigen Bauzonen haben auch Reserven für zusätzliche *Beschäftigte*: in überbauten Bauzonen können nach Berechnungen des ARV im RZU-Gebiet weitere 77'000 Beschäftigte und in nicht überbauten Bauzonen weitere 163'000 Beschäftigte Platz finden. Das statistische Amt rechnet für die nächsten 25 Jahre mit einer Zunahme von 60'000 Beschäftigten. Die Zielsetzungen der Regionen sind auch hier mit 129'000 Beschäftigten rund doppelt so hoch. Festzustellen ist, dass auch für eine Steigerung der Anzahl Beschäftigten innerhalb der heutigen Bauzonen in den nächsten 25 Jahren genügend Reserven vorhanden sind.



Mögliche Zunahme der Beschäftigten auf Grund der Geschossflächenreserven in heutigen Bauzonen
 in nicht überbauten Bauzonen (unter Annahme gemäss ARV 80% verfügbar)
 in überbauten Bauzonen (unter Annahme gemäss ARV 20% verfügbar)

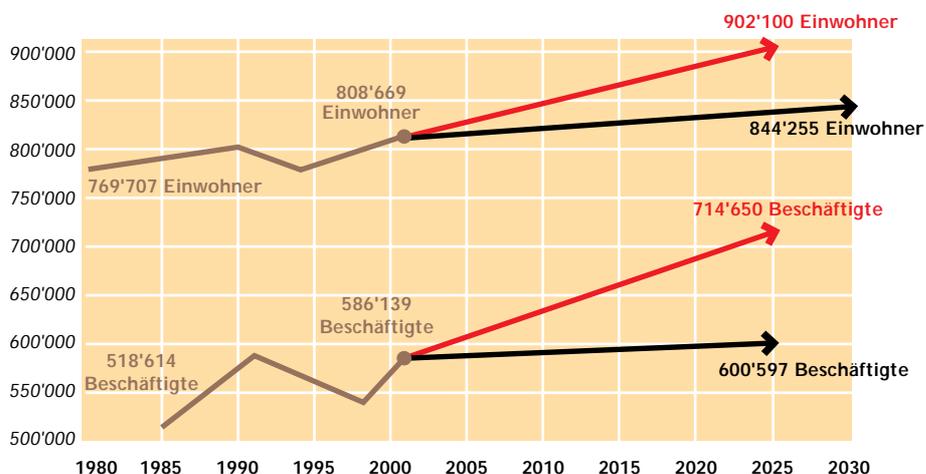
Siedlungsprognose für Beschäftigte, Zielsetzungen der Regionen und Reserven im RZU-Gebiet





Siedlungsprognose für Beschäftigte, Zielsetzungen der Regionen und Reserven im RZU-Gebiet

Die folgenden Abbildungen für das RZU-Gebiet und für die einzelnen Regionen zeigen die historische Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen auf und illustrieren, in welchem Verhältnis die Zielsetzungen der einzelnen Regionen zu den Prognosen des Statistischen Amtes des Kantons Zürich stehen.

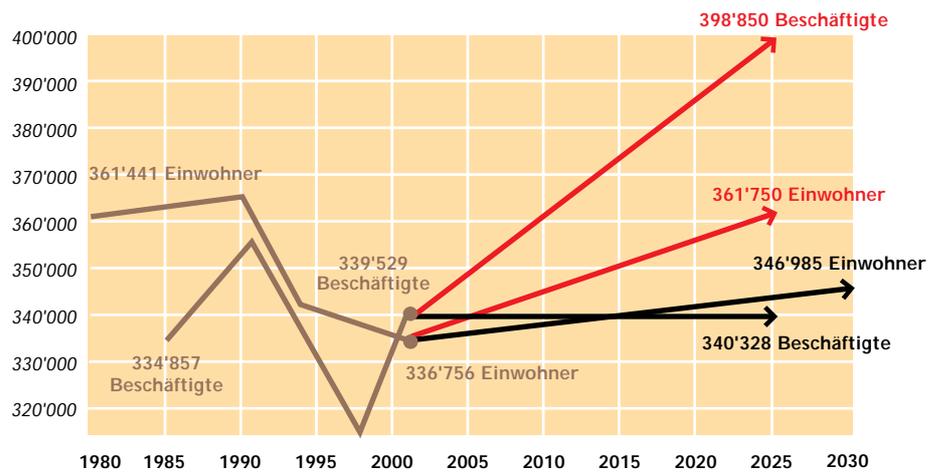


Einwohner und Beschäftigte RZU-Gebiet

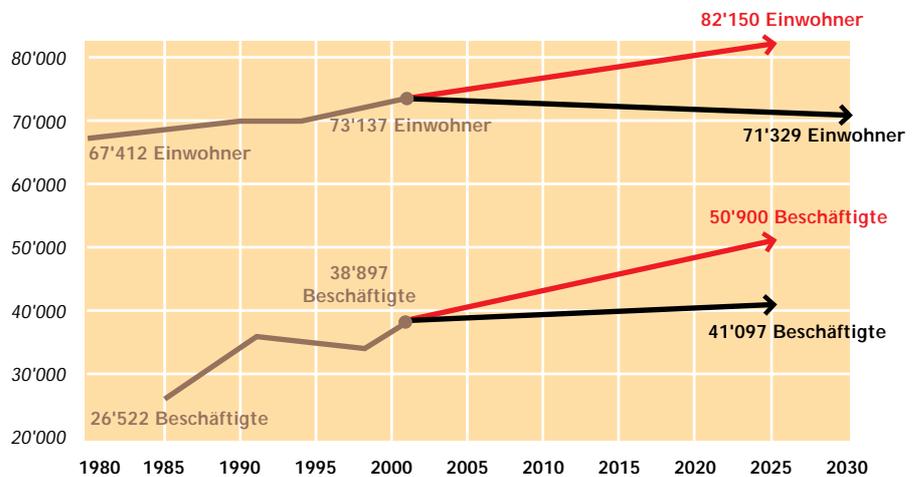
Legende

- Einwohnerprognosen und Arbeitsplatzprognosen gemäss Zielsetzungen der Regionen
- Bevölkerungsprognose KSTA 2003, Beschäftigte gemäss Siedlungsprognose KSTA 2001

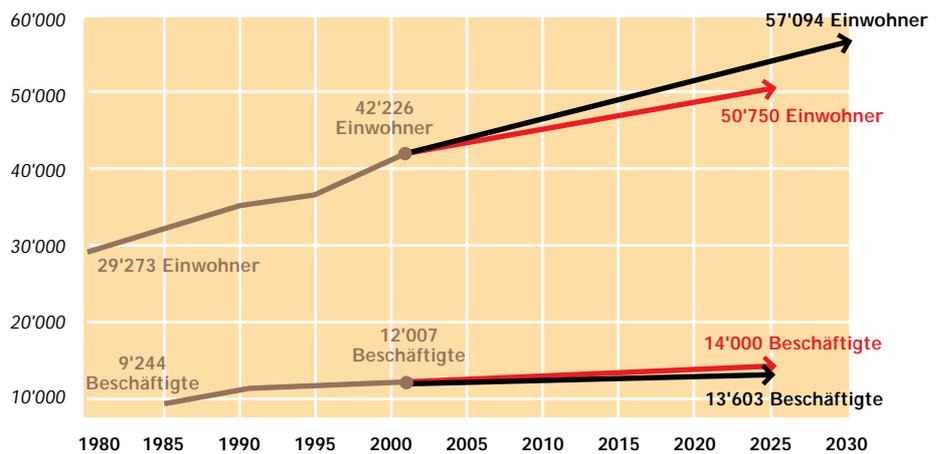
Einwohner und Beschäftigte
Stadt Zürich



Einwohner und Beschäftigte
Limmattal



Einwohner und Beschäftigte
Knaueraamt

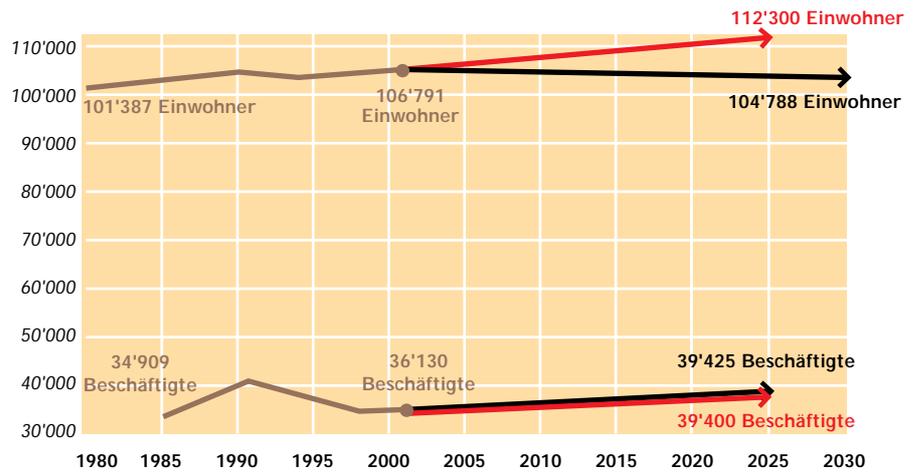


Legende

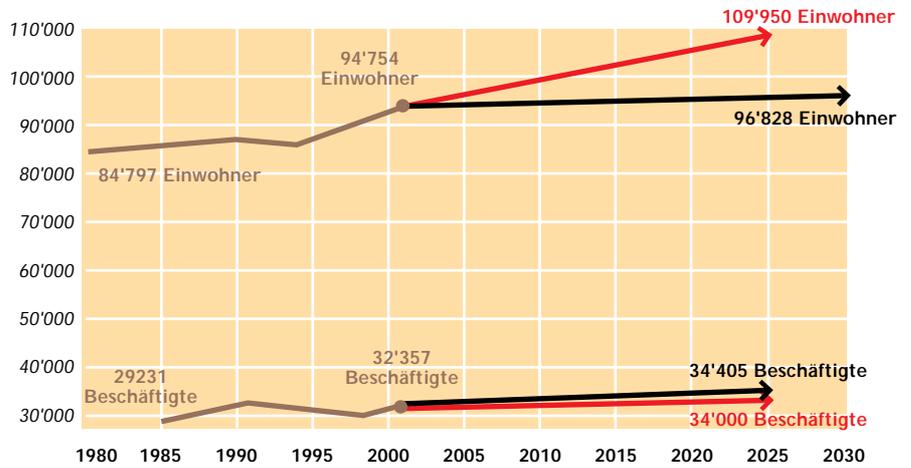
- Einwohnerprognosen und Arbeitsplatzprognosen gemäss Zielsetzungen der Regionen
- Bevölkerungsprognose KSTA 2003, Beschäftigte gemäss Siedlungsprognose KSTA 2001



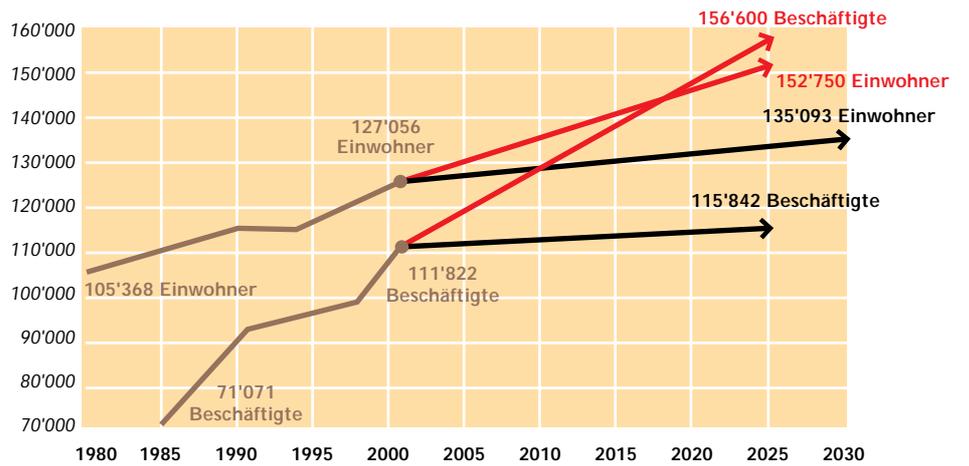
Einwohner und Beschäftigte
Zimmerberg



Einwohner und Beschäftigte
Pfannenstil



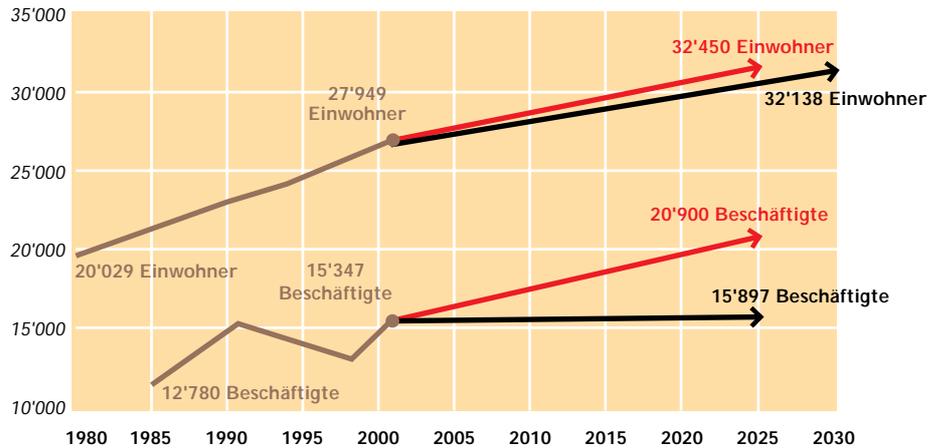
Einwohner und Beschäftigte
Glattal



Legende

- Einwohnerprognosen und Arbeitsplatzprognosen gemäss Zielsetzungen der Regionen
- Bevölkerungsprognose KSTA 2003, Beschäftigte gemäss Siedlungsprognose KSTA 2001

Einwohner und Beschäftigte
Furttal



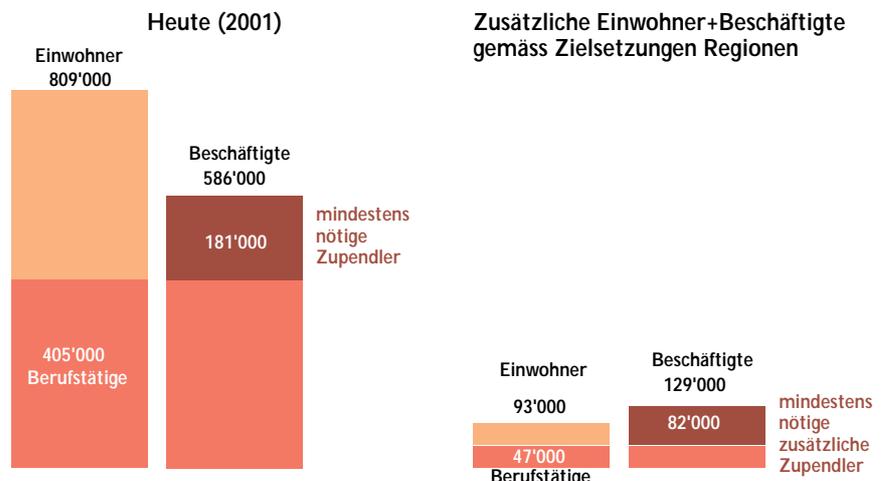
Legende

- Einwohnerprognosen und Arbeitsplatzprognosen gemäss Zielsetzungen der Regionen
- Bevölkerungsprognose KSTA 2003, Beschäftigte gemäss Siedlungsprognose KSTA 2001

5.2 Mindestens nötige
zusätzliche Zupendler

Gemäss den Zielsetzungen der Regionen sollen die Anzahl Beschäftigten im RZU-Gebiet mit 22% deutlich stärker ansteigen als die Zahl der Einwohner mit 12%. Ein solches ungleiches Wachstum hätte Folgen für den Verkehr. Von den Einwohnern sind heute rund die Hälfte, d.h. 405'000 Personen, berufstätig. Im RZU-Gebiet arbeiten aber deutlich mehr Personen, nämlich 586'000 Beschäftigte. Das heisst, dass mindestens 181'000 Personen täglich von aussen in das RZU-Gebiet hinein pendeln müssen.

Falls in Zukunft die Beschäftigten gemäss den Zielsetzungen der Regionen viel stärker zunehmen als die Einwohner, müssen zusätzliche 82'000 Personen jeden Tag aus der übrigen Schweiz in den RZU-Raum hinein pendeln.

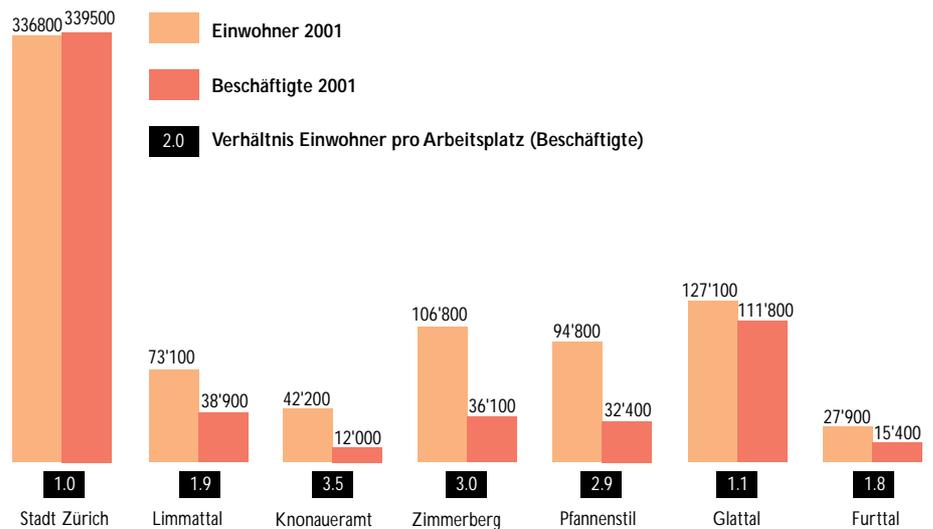


Mindestens nötige zusätzliche Zupendler



5.3 Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen heute

Im Hinblick auf eine Minimierung des Pendlerverkehrs spielt das Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen eine Rolle. Ausgesprochene Arbeitsregionen mit einem Verhältnis von deutlich weniger als 2 Einwohnern pro Arbeitsplatz (bzw. Beschäftigte) brauchen Zupendler von aussen. Dies trifft selbstverständlich auf die Stadt Zürich und ebenso auf das Glattal zu. Auf der anderen Seite gibt es die Wohnregionen (Knonaueramt, Zimmerberg und Pfannenstil) mit 3 Einwohnern und mehr pro Arbeitsplatz. Hier muss ein grosser Teil der ansässigen Bevölkerung nach anderen Regionen zum Arbeitsplatz pendeln.



Einwohner und Beschäftigte 2001

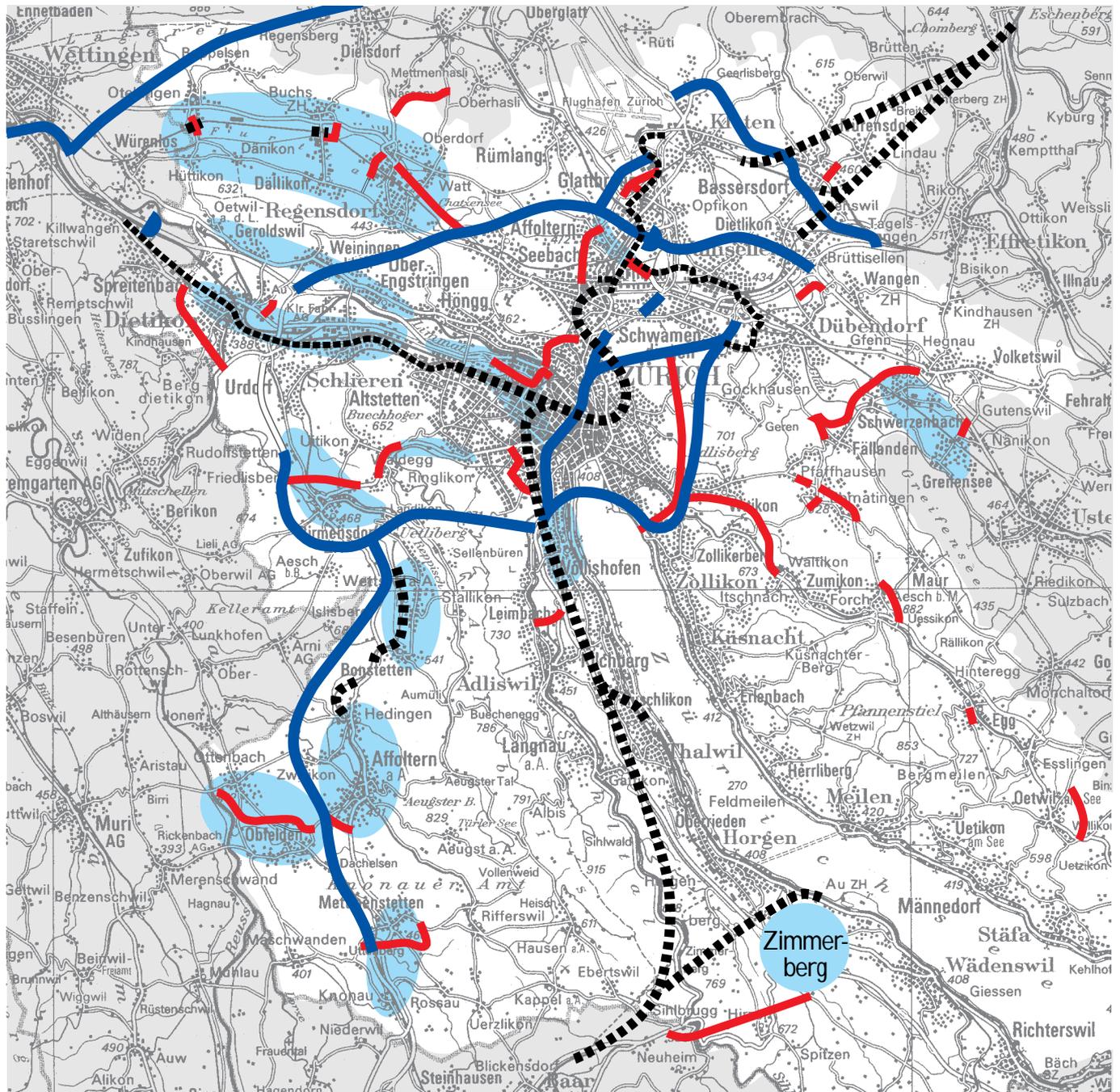
5.4 Verkehrsprojekte

Das zu erwartende Wachstum von Einwohnern und Arbeitsplätzen wird die Überlastungen der Strassen- und Schienennetze verschärfen. Mit zahlreichen Verkehrsprojekten auf kantonaler und regionaler Stufe wird deshalb versucht, die Verkehrsprobleme zu lösen. Besonders aktuelle Elemente sind der Bau der N4/N20 im Knonaueramt mit Westumfahrung Zürich, der Nordumfahrung mit 3. Röhre Gubrist, der Ausbau des Bahnknotens Zürich inklusive Bahnhof Löwenstrasse und die Erstellung der Glattalbahn. Die Übersicht auf der folgenden Seite zeigt die Palette der diskutierten Verkehrsprojekte mit Stand November 2002. Die dazu gehörige Auflistung findet sich im Anhang.

- Prioritäre Verkehrsinfrastrukturvorhaben MIV seitens des Kantons Zürich, Juni 2003:
- Üetlibergtunnel / Umfahrung Birmensdorf / A4 Knonaueramt / Flankierende Massnahmen
 - Verlängerung Glattalstrasse / Aubruggstrasse (Zürich, Opfikon)
 - Neue Flughafenstrasse (Opfikon)
 - Reduziertes Projekt SN1.4.1 (Zürich West)
- Prioritäre Verkehrsinfrastrukturvorhaben ÖV seitens des Kantons Zürich, Juni 2003:
- Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und Tunnel in Richtung Oerlikon
 - S-Bahn-Doppelspuren Giesshübel – Saalsporthalle und Hedingen – Bonstetten-Wettswil
 - Basistunnel Thalwil – Littli (Baar)
 - Glattalbahn
 - Leistungssteigerung Flughafen – Winterthur
 - Tram Zürich West

Verkehrsprojekte Stand November 2002

- Ausbau SBB
- Ausbau Stadtbahnen
- Ausbau Autobahnen
- Ausbau übrige Strassen
- regionale Netzstrategien bzw. flankierende Massnahmen



6. «Qualität» als Schlüsselgrösse der Raumentwicklung

Ein Konzept für die räumliche Entwicklung des RZU-Gebietes hat die relevanten sozioökonomischen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, es muss in diesem Kontext die «kritischen Grössen» identifizieren und sollte darauf ausgerichtete Prinzipien und Handlungsmaximen enthalten.

6.1 Kontext und Bedeutung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Zürich

Als grundsätzliche Rahmenbedingung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Zürich kann das global orientierte, kapitalistische Wirtschaftssystem gelten, das umrahmt wird von einem demokratisch verfassten Staatswesen mit sozial und regional motivierten Umverteilungsmechanismen. Eine Abkehr von dieser Gesellschaftsform oder auch nur grössere partielle Umorientierungen sind in absehbarer Zukunft nicht zu erwarten.

Neben der weitreichenden ökonomischen Durchdringung praktisch aller gesellschaftlicher Sphären ist der verschärfte Wettbewerb der Gebietskörperschaften aller Ebenen ein wichtiges Merkmal des gegenwärtigen sozioökonomischen Systems, wenn es um die Ansiedlung von international ausgerichteten Unternehmen und mobilen, materiell gut dotierten Personenkreisen geht.

Aus weltwirtschaftlicher Sicht sind die Ballungsgebiete von Zürich und Basel, mit ihren Ansammlungen von global orientierten Firmen, die einzigen schweizerischen Wirtschaftsräume von Bedeutung. Im nationalen Kontext hat die Grossagglomeration Zürich den Stellenwert eines eigentlichen «Wirtschaftsmotors», da grosse und wichtige Bereiche der Schweizer Ökonomie mit diesem Raum eng verflochten sind.

Unter den gegebenen Bedingungen ist die Wirtschaftskraft die Grundlage der Bedeutung des Grossraums Zürich und damit des RZU-Gebiets. Zur Wahrung der regionalen und nationalen Interessen hat die Raumentwicklung unter dem Blickwinkel der wirtschaftlichen Standortlogik zu erfolgen.

6.2 Ein attraktiver Lebensraum als massgeblicher Standortfaktor

Die Stadt Zürich nimmt in Vergleichsstudien zur Lebensqualität, welche zuhause multinationaler Unternehmen als Entscheidungshilfe erarbeitet werden, regelmässig einen Spitzenrang ein. Faktoren wie der Zustand der Umwelt, die Qualität der Naherholungsräume, das Angebot des öffentlichen Verkehrs und die Verhältnisse beim Privatverkehr sind dabei, im Verbund mit politischen, wirtschaftlichen und sozialen Komponenten sowie dem Bildungswesen, die entscheidenden Beurteilungskriterien. Vor allem bei den auf die räumliche Situation bezogenen Kriterien ist nicht nur die Kernstadt, sondern auch ihr Umland und damit das RZU-Gebiet von Bedeutung.

Die Agglomeration Zürich zeichnet sich im Vergleich zu anderen Ballungsgebieten durch die sehr nahegelegenen Erholungsgebiete und naturnahen Freiräume in einer reizvollen Landschaft sowie durch allgemein hohe Umweltstandards aus. Die Sicherung dieser Attraktivität ist ein Gebot der Standortpolitik zur Erhaltung der wirtschaftlichen Bedeutung und Wettbewerbsfähigkeit: Die hohe Qualität des Lebensraumes der Agglomeration Zürich ist ein zentrales Abgrenzungsmerkmal, welches sie von anderen Ballungsgebieten, die bezüglich der «harten» Standortfaktoren Ähnliches zu bieten haben, vorteilhaft unterscheidet.

Die gegenwärtigen Trends unterlaufen aber auch im Raum Zürich vielerorts die gute Lebensraumqualität. Die im Zuge der wirtschaftlichen Dynamik ablaufenden Veränderungen höhlen in zunehmendem Masse diese wichtige Grundlage der wirtschaftlichen Bedeutung aus. Grössere räumliche Eingriffe sind nur unter grossem Aufwand und langfristig zu revidieren. Sie sollten im heutigen dichten Siedlungs- und Infrastrukturgefüge nicht weiter aufgrund kurzfristiger und partieller Interessenlagen, sondern nur noch nach sorgfältiger Abwägung ihrer Auswirkungen auf die Lebensqualität, das Image und damit auch auf die wirtschaftliche Anziehungskraft des Raumes Zürich vorgenommen werden.

«Qualität» ist ein Markenzeichen des Lebensraumes Zürich, sie gibt ihm ein unverkennbares Profil im Chor der konkurrenzierenden Gebietskörperschaften. Dieses Label ist wertvoll und muss gepflegt werden. Die hohe Lebensraumqualität muss als wichtiger Standortfaktor des Raumes Zürich und als Basis seiner zukünftigen wirtschaftlichen Bedeutung erhalten bleiben.

6.3 Prinzipien der Raumentwicklung

Die Bedeutung einer hohen Lebensraumqualität ergibt sich einerseits aus der wirtschaftlichen Standortlogik sowie andererseits aus den anlässlich der beiden Konzeptkonferenzen vom 19. September 2003 und 27. Januar 2004 vorgebrachten Voten und Postulate. Die räumliche Entwicklung des RZU-Gebietes und der Agglomeration Zürich hat sich demnach an der Erhaltung und Stärkung eines attraktiven Lebensraumes im Hinblick auf seine wirtschaftliche Prosperität zu orientieren.

In Anbetracht der erwähnten Dauerhaftigkeit von räumlichen Gegebenheiten ist eine fundamentale Infragestellung der heutigen Raumordnung kein sinnvoller Ansatz. Die Raumentwicklungspolitik hat sich demnach vielmehr auf intelligente Nachbesserungen und gezielte Ergänzungen zu konzentrieren und sich dabei am Schlüsselbegriff «Qualität» zu orientieren. Im «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» sind dabei aufgrund der Ergebnisse der Konzeptkonferenzen die folgenden vier Prinzipien richtungsweisend:



Nachhaltigkeit

Räumliche Eingriffe und Aktivitäten müssen so angegangen werden, dass sie die Grundlagen des Wirtschaftens langfristig sichern, dass sie negative ökologische Folgewirkungen minimal halten und dass sie Benachteiligungen von Bevölkerungsgruppen möglichst vermeiden.

Stärken stärken

Positive Entwicklungen und vorhandene Qualitäten sollen betont und unterstützt werden.

Entwicklung, wo Entwicklung ist

Die bauliche Dynamik soll sich zukünftig in jenen Gebieten konzentrieren, welche bereits heute davon geprägt sind.

Kurze Wege

Das Siedlungs- und Verkehrssystem ist im Hinblick auf eine effiziente Nutzung knapper Ressourcen (Verkehrsraum, Verkehrskapazitäten, Energie) so auszugestalten, dass die Wege zwischen den elementaren Lebensbereichen «Wohnen», «Arbeiten», «Einkaufen» und «Erholen» möglichst kurz gehalten werden können.

7. Leitsätze zur Lebensraumqualität

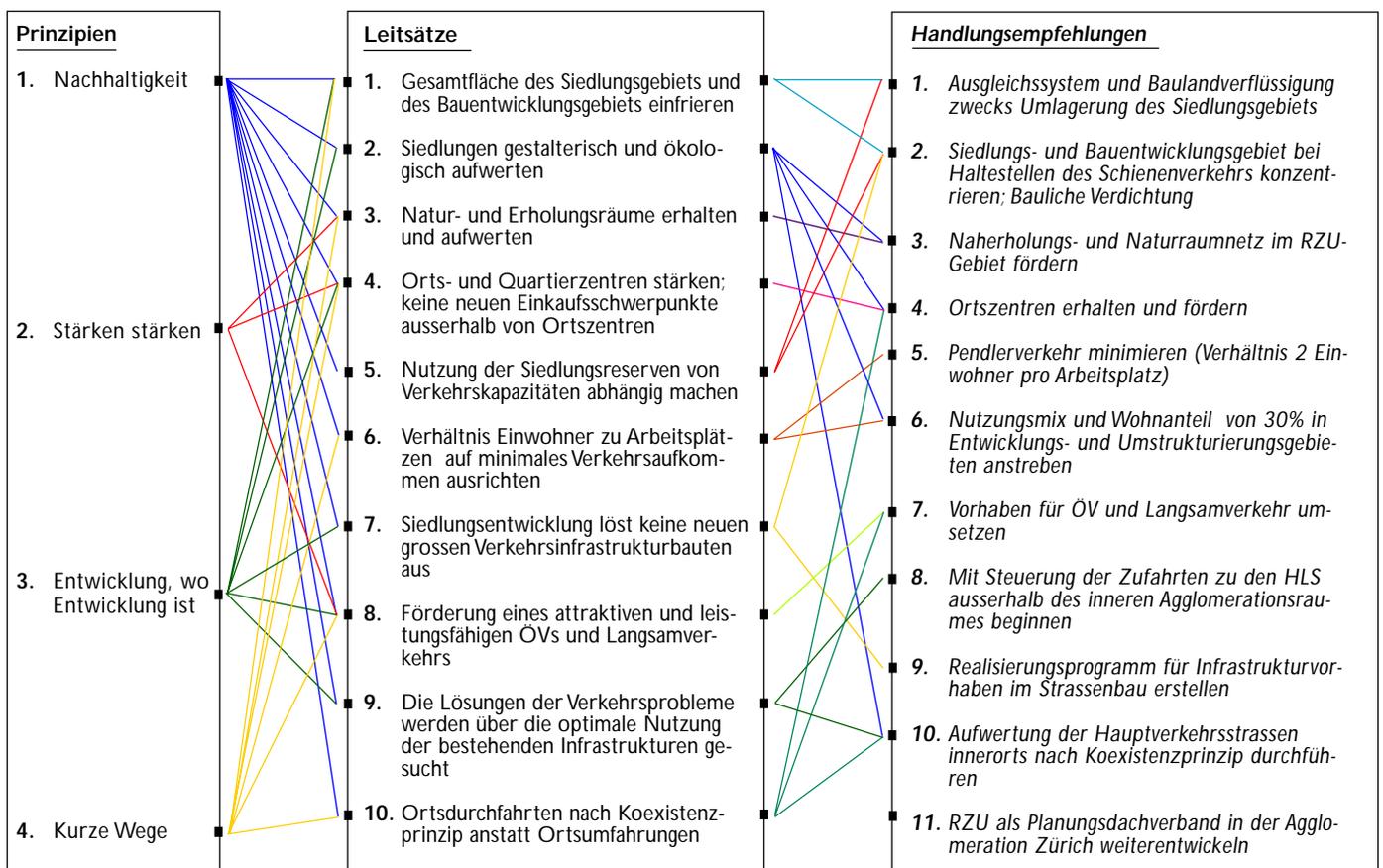
- 1 Um den Bodenverbrauch möglichst klein zu halten und den kommenden Generationen Spielraum zu lassen, bleibt die heutige Gesamtfläche des Siedlungsgebiets sowie des Bauentwicklungsgebiets eingefroren.
- 2 Zur Förderung des attraktiven Lebens-, Wirtschafts- und Tourismusraums Zürich sind die Siedlungen gestalterisch und ökologisch sorgfältig zu entwickeln.
- 3 Die Natur- und Erholungsräume inklusive die Siedlungstrenngürtel werden erhalten und aufgewertet.
- 4 Die Orts- und Quartierzentren werden gestärkt. Es werden keine neuen Einkaufsschwerpunkte ausserhalb der Ortszentren entwickelt.
- 5 Die Nutzung der Siedlungsreserven ist von den verfügbaren oder gegebenenfalls gezielt zu schaffenden Verkehrskapazitäten abhängig zu machen.
- 6 Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen sollen in einem Verhältnis zueinander stehen, das ein minimales Verkehrsaufkommen zur Folge hat.
- 7 Die Siedlungsentwicklung darf keine neuen grossen Verkehrsinfrastrukturbauten auslösen.
- 8 Die möglichst umweltverträgliche Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse wird durch einen attraktiven und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr gefördert.
- 9 Die Lösung der Verkehrsprobleme wird grundsätzlich über eine optimale Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen gesucht.
- 10 Statt Ortsumfahrungen zu bauen werden die Ortsdurchfahrten für alle Verkehrsteilnehmer geeignet gestaltet.



8. Handlungsempfehlungen zur Entwicklung der Lebensraumqualität

8.1 Einleitung

Die Prinzipien (Kap. 6. 3) und die darauf aufbauenden Leitsätze (Kap. 7) bilden die Basis für die nachfolgend aufgeführten Handlungsempfehlungen zur Entwicklung der Lebensraumqualität. Die wichtigsten Zusammenhänge zwischen den Prinzipien, den Leitsätzen und den Handlungsempfehlungen sind in der unten stehenden Abbildung dargestellt.



Die Handlungsempfehlungen sind nach einem einheitlichen Raster aufgebaut. Der fett gedruckte Kernsatz beschreibt den Inhalt der Empfehlung. Dann folgen Ausführungen zum Vorgehen, und schliesslich sind die Ausgangslage und die Begründung dargelegt.

8.2 Handlungsempfehlungen

Empfehlung 1

Die heutige Gesamtfläche des Siedlungsgebiets und des Bauentwicklungsgebiets bleibt konstant. Anzustreben sind Umlagerungen, die eine verbesserte räumliche Anordnung mit sich bringen. Für von der Umlagerung des Siedlungsgebiets betroffene Bauzonen ist ein überkommunal wirksames Abtausch- und Ausgleichssystem zu entwickeln. Damit die Siedlungsentwicklung innerhalb des Siedlungsgebiets auch tatsächlich stattfinden kann, ist die Verfügbarkeit der Bauzonen zeitgerecht zu gewährleisten (Baulandverflüssigung).

Vorgehen: Der Kanton erarbeitet ein überkommunal wirksames Abtausch- und Ausgleichssystem sowie Instrumente und Massnahmen zur Baulandverflüssigung und schafft dafür die gesetzlichen Grundlagen.

Ausgangslage + Begründung:

- Die räumliche Anordnung des richtplanerisch festgesetzten Siedlungs- und Bauentwicklungsgebiets und der rechtskräftigen Bauzonen ist verschiedentlich nicht in Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung.
- Die mit Umzonungen verbundenen hohen Entschädigungsforderungen an die Gemeinden erschweren grundsätzlich raumplanerisch sinnvolle Nutzungsplanänderungen.
- Die heutige Verteilung der Bauzonenreserven auf die Gemeinden korrespondiert oftmals nicht mit den übergeordneten Entwicklungszielen.
- Nicht verfügbare Bauzonen stehen für die Entwicklung im öffentlichen Interesse nicht zur Verfügung. Dies führt zu unnötigen Bauzonenerweiterungen und damit längerfristig zur Ausdehnung des Siedlungsgebiets.

Empfehlung 2

Die geographische Verteilung des Siedlungs- und Bauentwicklungsgebiets ist auf die Einzugsbereiche der Haltestellen des Schienenverkehrs auszurichten. Ausserhalb dieser Einzugsbereiche sind das Siedlungs- und das Bauentwicklungsgebiet zu reduzieren und keine neuen Bauzonen auszuscheiden. Die Einzugsbereiche der Haltestellen des Schienenverkehrs sind, abgestimmt auf die örtliche Situation, in hoher Qualität für Wohnen und Arbeiten baulich zu verdichten.

Vorgehen: Der Kanton, die Regionen und die Gemeinden überprüfen ihre Richtpläne und die kommunalen Nutzungsplanungen und passen diese gegebenenfalls an. Der Kanton legt für die Einzugsbereiche des Schienenverkehrs hohe, aber differenzierte Mindestdichten im kantonalen Richtplan fest. Diese werden auf regionaler Ebene im Richtplan und auf kommunaler Ebene mittels geeigneter Zonenbestimmungen konkretisiert.

Ausgangslage + Begründung:

- Die räumliche Anordnung des richtplanerisch festgesetzten Siedlungs- und Bauentwicklungsgebiets und der rechtskräftigen Bauzonen ist verschiedentlich nicht auf den leistungsfähigen Schienenverkehr ausgerichtet.
- Zur Minimierung des Siedlungsdrucks nach «ausser» sind möglichst grosse Nutzflächen «am richtigen Ort» zu schaffen. Dies bedeutet, dass die Siedlungsentwicklung an Orten konzentriert werden muss, wo ein leistungsfähiges Verkehrssystem besteht und der Verkehr möglichst umweltverträglich abgewickelt werden kann.



- Kurze Distanzen zwischen Arbeits- bzw. Wohnort und den Haltestellen des Schienenverkehrs entsprechen dem Grundsatz einer «Agglomeration der kurzen Wege» und fördern die Benützung des öffentlichen Verkehrs.

Empfehlung 3

Im dicht besiedelten Gebiet wird ein attraktives System von vernetzten Naherholungs- und Naturräumen erhalten und gefördert. Der Übergang vom bebauten Gebiet zur offenen Landschaft ist ein sensibler Bereich und muss als Grenze bewusst gestaltet werden.

Vorgehen: Die Regionen entwickeln auf der Basis konzeptioneller Grundlagen regionale Freiflächennetze und setzen diese um. Dabei sind niederschwellige naturnahe Elemente zur kurzfristig realisierbaren, gestalterischen und ökologischen Aufwertung des Siedlungsgebiets wichtig.

Ausgangslage + Begründung:

- Die sehr gute Lebensqualität mit den vorhandenen hohen Umweltstandards zählt zu den Hauptunterscheidungsmerkmalen des Grossraums Zürich gegenüber den Konkurrenzstandorten.
- Da strategische Erfolgspositionen in Zukunft immer wichtiger werden, kommt dem Standortfaktor «Natur» und damit dem qualitativ hochstehenden Freiflächennetz im dicht besiedelten Gebiet eine sehr grosse Bedeutung zu.
- Ein attraktives Freiflächennetz bietet eine hervorragende Chance, stark zersiedelte Räume zu strukturieren, gestalterisch «zu klammern» und im Standortwettbewerb zu positionieren.
- Dieses Freiflächennetz ist bezüglich Erholungswert, Ästhetik und Image sowie biologisch-ökologischer Vielfalt im Agglomerationsraum von grosser Bedeutung.
- Gewässer sind dabei wichtige Elemente der räumlichen Grundstruktur und bieten insbesondere in der «Glattalstadt» und in der «Limmattalstadt» gute Anknüpfungspunkte für ein Freiflächennetz.
- Qualitativ hochstehende, vernetzte Naherholungsmöglichkeiten laden zum lokalen Verweilen ein und helfen so, den Freizeitverkehr zu minimieren.
- Es bestehen bereits überkommunal ausgeschiedene Schutzgebiete, die von den Regionen ergänzt und vernetzt werden können.

Empfehlung 4

Die Orts- und Quartierzentren sind als Begegnungs- und Identifikationsorte zu stärken und als Einkaufsorte für den täglichen Bedarf – wenn aufgrund ihres Potentials möglich - zu erhalten und zu fördern.

Vorgehen: Die Gemeinden analysieren die Problemstellungen und die Potenziale der Orts- und Quartierzentren sorgfältig. Gegebenenfalls leiten die Gemeinden gezielte und angemessene Aufwertungsmassnahmen ein.

Der Kanton schafft zur Durchsetzung von im öffentlichen Interesse stehenden Entwicklungen in Orts- und Quartierzentren ein Enteignungsrecht.

Ausgangslage + Begründung:

- Ortszentren respektive Zentrumsanlagen sind innerhalb des Siedlungsgebietes ganz allgemein von grosser Bedeutung. Sie haben als Einkaufs- und Arbeitsschwerpunkte, als Begegnungsräume, als Veranstaltungs- und Identifikationsorte wichtige soziale, wirtschaftliche und kulturelle Funktionen.

- In den Orts- und Quartierzentren hat der Detailhandel eine Schlüsselrolle. Eine verarmte Detailhandelsstruktur führt zu tiefen Besucher- und Kundenfrequenzen. Dies hat Auswirkungen auf die Erscheinung und die «Aufenthaltsqualität» des öffentlichen Raumes, und der Ort verliert an «Identität».
- Unter dem Gebot der «Agglomeration der kurzen Wege» und zur Sicherstellung der Grundversorgung der nicht motorisierten Bevölkerung muss die Attraktivität der traditionellen Orts- und Quartierzentren gesteigert und ihr Funktionieren gewährleistet werden.
- Damit von Gemeinden erarbeitete Zentrumsplanungen nicht durch einzelne Grundeigentumsinteressen blockiert werden, sind griffige Einflussmöglichkeiten auf das Grundeigentum erforderlich.

Empfehlung 5

Ein Verhältnis von rund zwei Einwohnern pro Arbeitsplatz trägt im Gebiet der RZU zu einem minimalen Pendleraufkommen bei und ist demzufolge im Hinblick auf die «Agglomeration der kurzen Wege» als Richtwert anzustreben.

Vorgehen: Die Regionen und die Gemeinden überprüfen koordiniert ihre Richtpläne respektive ihre Nutzungsplanungen im Hinblick auf die Zielsetzung der Minimierung des Pendlerverkehrs und passen diese gegebenenfalls an. Regionale Eigenheiten bezüglich Siedlungs- und Nutzungsstrukturen sind im anzustrebenden Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen angemessen zu berücksichtigen.

Ausgangslage + Begründung:

- Die RZU-Studie «Regionale Siedlungspolitik zur Minimierung des Pendlerverkehrs» aus dem Jahre 1997 hat die Abhängigkeit der Durchmischung von Arbeiten und Wohnen und dem Pendleraufkommen deutlich aufgezeigt.
- Gegenwärtig macht der Pendlerverkehr rund ein Viertel des Gesamtverkehrs aus. In den Spitzenstunden führt dieser Verkehrszweck allerdings sowohl im Strassenverkehr als auch beim ÖV regelmässig zu Kapazitätsengpässen.

Empfehlung 6

In Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten ist ein Nutzungsmix mit Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholung zu realisieren. Dabei ist ein Anteil für das Wohnen von mindestens 30% anzustreben.

Vorgehen: Die Regionen identifizieren Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete. Kanton und Regionen legen in den Richtplänen entsprechende Grundsätze fest, welche die Gemeinden in den Nutzungsplänen weiter umsetzen.

Ausgangslage + Begründung:

- Da stark störende Arbeitsnutzungen heute kaum mehr vorkommen, ist Wohnen heute in durch Arbeitsplätze geprägten Gebieten möglich.
- Ein angemessener Anteil für das Wohnen ist für die Vielfalt und Urbanität, für die Sicherheit im öffentlichen Raum und für eine möglichst gute und gleichmässige Auslastung der ÖV-Infrastruktur erforderlich.
- Für diese erwünschten Effekte ist erfahrungsgemäss ein Anteil für das Wohnen von mindestens 30% notwendig.



Empfehlung 7

Für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr werden kurz- und langfristige Vorhaben entwickelt, die aufzeigen, wie mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses vom öffentlichen Verkehr und ein zusätzlicher Anteil vom Langsamverkehr übernommen werden kann.

Vorgehen: Der Kanton und die Regionen erarbeiten gemeinsam ein Konzept, das insbesondere dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr in den Umlandregionen einen massgebenden neuen Impuls verleiht.

Ausgangslage + Begründung:

- Für den Verkehr von und nach der Stadt Zürich steht mit der S-Bahn ein hervorragendes öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung, das zu einer namhaften Verbesserung des Modal-Splits geführt hat. Innerhalb der Umlandregionen jedoch ist der Modal-Split noch bescheiden.
- Die gewünschte und zu erwartende Siedlungsentwicklung in den stark wachsenden Gebieten kann nur mit Infrastrukturausbauten auch des öffentlichen Verkehrs und einer deutlichen Angebotsattraktivierung beim Fuss- und Veloverkehr realisiert werden. Strassenprojekte allein sind nicht in der Lage, die vorhersehbaren Kapazitätsengpässe zu beseitigen.
- Neben den bereits fortgeschrittenen Projekten der Stadtbahnen im Glattal und im Limmattal braucht es Konzepte mit kurz- und mittelfristigen Massnahmen (vgl. weitere Empfehlungen im Anhang zur Verlässlichkeit des Busbetriebes und zu Park and Ride) wie auch langfristige Visionen, wie zum Beispiel direkte Tangentialverbindungen Limmattal–Glattal, Oberland–Flughafen und Pfannenstil–Glattal.
- Das Zürcher S-Bahnnetz soll in erster Linie auf die Stärkung der engeren Agglomeration Zürich und weniger auf die Erschliessung weiterer ausserkantonaler Gebiet ausgerichtet werden.
- Für die vielfach nur kurzen Wege innerhalb der Regionen liegt ein grosses, noch ungenutztes Potenzial beim Fuss- und Veloverkehr.
- Zu diesem Zweck sind sichere Radwegnetze für den Alltags- und Freizeitverkehr zu fördern.

Empfehlung 8

Die Steuerung der Zufahrten zu den Hochleistungsstrassen muss ausserhalb des inneren Agglomerationsraumes, möglichst weit weg von den Staugebieten, beginnen. Flankierend dazu ist der Verkehr auf dem Hauptstrassennetz zeitabhängig so zu regeln, dass eine zusätzliche Belastung der Ortsdurchfahrten vermieden wird.

Vorgehen: Der Kanton und die Regionen arbeiten zusammen mit den Nachbarkantonen arbeiten ein entsprechendes Konzept aus.

Ausgangslage + Begründung:

- Es ist absehbar, dass selbst bei einer Realisierung aller Strassenprojekte die Kapazitäten nicht ausreichen werden, die steigende Nachfrage zu decken.
- Der Bund, respektive der Kanton Zürich, fasst eine Bewirtschaftung der Zufahrtsrampen ins Auge, um den Zufluss zu den Hochleistungsstrassen zu dosieren. Dies bedeutet, dass der Verkehr, der bereits auf der Autobahn ist, gegenüber dem Verkehr, der auf die Autobahn will, bevorzugt wird.
- Eine solche Zuflussbeschränkung läuft darauf hinaus, dass Autofahrende aus

weit vom Agglomerationszentrum entfernten Gebieten und damit ausgerechnet lange Fahrten begünstigt werden. Damit werden eine weitere Ausdehnung des Agglomerationsraumes und die Zersiedelung gefördert.

- Dies widerspricht den Hauptzielen der Agglomerationspolitik des Bundes, die nachhaltige Entwicklung zu fördern, die bestehende polyzentrische Siedlungsstruktur zu bewahren und die räumliche Ausdehnung der Agglomerationen zu begrenzen.
- Eine Rampenbewirtschaftung zu den Autobahnen muss deshalb primär weit ausserhalb des inneren Agglomerationsraumes ansetzen.
- Eine wichtige Begleitmassnahme ist für das übrige Strassennetz entscheidend: Wenn die Rampenbewirtschaftung in Betrieb ist, muss die Durchflusssgeschwindigkeit auf dem Hauptstrassennetz so verlangsamt werden, dass ein Ausweichen auf die Strassen durch die Ortschaften keinen zeitlichen Vorteil mit sich bringt.

Empfehlung 9

Für die Infrastrukturvorhaben im Strassenbau wird aus einer Gesamtsicht des RZU-Raums ein Realisierungsprogramm mit Angaben über die Reihenfolge, den Finanzbedarf und die Realisierungszeitpunkte aufgesetzt.

Vorgehen: Der Kanton und die Regionen erarbeiten gemeinsam ein solches Realisierungsprogramm.

Ausgangslage + Begründung:

- Die Realisierung der zahlreichen Infrastrukturvorhaben hat einen sehr langen Zeithorizont.
- Die Reihenfolge, in der die Vorhaben zur Realisierung gelangen, übt einen Einfluss auf die Siedlungsentwicklung im RZU-Gebiet aus.
- Sollen das Verkehrssystem und das Siedlungssystem tatsächlich aufeinander abgestimmt werden, ist eine verbindliche Festlegung der Reihenfolge mit zeitlichen und finanziellen Angaben unverzichtbar.
- Die regionale Entwicklung des Siedlungssystems benötigt verlässliche Festlegungen über den Ausbau des Verkehrsnetzes.

Empfehlung 10

Die Hauptverkehrsstrassen sind innerorts aufzuwerten, indem Gestaltung und Betrieb auf die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und auf die Bedürfnisse der Anwohner ausgerichtet sind.

Vorgehen: Die Regionen analysieren im Auftrag des Kantons die Problemstellungen, klassieren die betreffenden Streckenabschnitte und arbeiten Aufwertungsvorschläge aus. Diese finden ihren Niederschlag in den regionalen Richtplänen.

Ausgangslage + Begründung:

- Die Strassenräume sind innerorts oft noch zu einseitig auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und beeinträchtigen durch ihre Trennwirkung und gestalterischen Mängel die anderen Verkehrsteilnehmer und die Siedlungsqualität.
- Solche Massnahmen der Strassenraumgestaltung üben einen positiven Einfluss auf eine den Verhältnissen angepasste Fahrweise und damit auf die Sicherheit aus.
- Bei der Umgestaltung der Hauptverkehrsstrassen ist darauf zu achten, dass sie ihre Funktion, insbesondere ihre Kanalisierungsaufgabe, beibehalten.



Empfehlung 11

Der Planungsdachverband RZU arbeitet an seiner Weiterentwicklung bezüglich Gebietsumfang und Organisationsform. Hierzu wird einerseits eine institutionelle Verflechtung mit angrenzenden Regionen gesucht. Andererseits spielt die RZU eine aktive Rolle in der Agglomerationspolitik, indem sie die organisatorischen und inhaltlichen Anliegen einer regional begründeten, agglomerationsorientierten Raumplanung erörtert und mit Nachdruck in die laufenden Diskussionen einbringt.

Vorgehen: Der RZU-Vorstand analysiert die Schwachstellen der heutigen Situation bezüglich Gebietsumfang, kontaktiert die Nachbarregionen und sucht nach geeigneten Zusammenarbeitsformen. Er formuliert die Anliegen einer modernen Regionalplanung auf der Ebene Agglomeration und tritt in einen intensiven Diskurs mit den anderen Akteuren der Agglomerationspolitik.

Ausgangslage + Begründung:

- Seit der Gründung der RZU 1958 haben sich die räumlichen Gegebenheiten und Problemstellungen sowie die organisatorischen und instrumentellen Anforderungen zu deren Bewältigung grundlegend verändert. Dieser Sachverhalt muss vor dem Hintergrund der laufenden Entwicklungen zur Agglomerationspolitik aktiv thematisiert, diskutiert und als Ausgangspunkt für die Erneuerung der seit ihrer Gründung unveränderten RZU genommen werden.
- Die RZU hat mit ihrem Status als nicht hoheitlicher, formal machtloser Planungsträger und aufgrund ihrer Gesellschaftsform als Verein grundsätzlich die Möglichkeit und das Potenzial für «unkonventionelle» Zusammenarbeitsformen in einem «unkonventionellen» territorialen Rahmen. Eine solche «unkonventionelle» Plattform ist angesichts der staatspolitischen Realität mittelfristig aller Voraussicht nach die einzige Möglichkeit, die Agglomeration Zürich im Bereich der Raumplanung institutionell abzubilden.

Weitere Empfehlungen

Weitere Handlungsempfehlungen, die im Verlaufe des Erarbeitungsprozesses als weniger bedeutsam eingestuft wurden, sind im Anhang 3 wiedergegeben.