

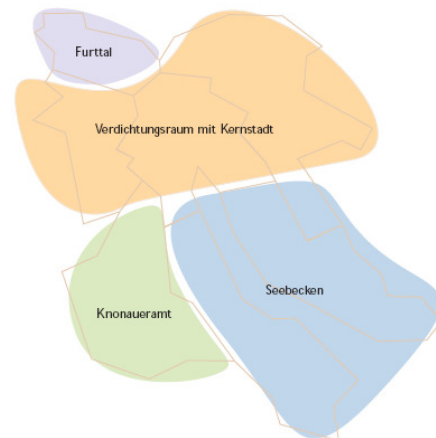
## Überregionaler Kontext

### Leitlinien der räumlichen Entwicklung aus kantonaler Sicht

- 1) Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.
- 2) Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
- 3) Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern.
- 4) Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen (Gemeinden, Regionen, benachbarte Kantone und Ausland) zu intensivieren und zu unterstützen.
- 5) Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit.

### Raumentwicklungsleitbild Regionalplanung Zürich und Umgebung

#### Ziele für das RZU-Gebiet (Auswahl)



- Für den öffentlichen Verkehr ist ein Realisierungsprogramm zu entwickeln, damit deutlich mehr als die Hälfte des Verkehrszuwachses vom öffentlichen Verkehr und ein gegenüber heute grösserer Anteil vom Langsamverkehr übernommen werden kann.
- Ein ausgewogenes Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen trägt grundsätzlich zu einem minimalen Pendleraufkommen bei. Auf regionaler Ebene ausserhalb der Kernstadt hat sich gezeigt, dass ein Verhältnis von 100 zu 70 optimal ist.
- Für eine bessere, sach- und zeitgerechte Raumplanung ist die Agglomeration Zürich auf geeignete, leistungsfähige Institutionen und Zusammenarbeitsformen angewiesen.

#### Verdichtungsraum mit Kernstadt (Auswahl)

- Der urbane Arbeits- und Wohnraum mit seinen national und international bedeutsamen Zentrumsfunktionen ist durch die Schaffung von geeigneten Infrastrukturen und die Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für Innovation und Kreativität zu stärken.
- Um dem aus übergeordneter Perspektive wichtigen „Verdichtungsraum“ Entwicklungsmöglichkeiten zu geben und um weitere Kosten einer grossräumigen Zersiedelung zu vermeiden, kann das Siedlungsgebiet dort erweitert werden, wo
  - a) die vorhandenen Verkehrskapazitäten dies erlauben
  - b) neue urbane ÖV-Verkehrsträger (Glattalbahn mit Ringbahn Erweiterung, Limmattalbahn u.ä.) neue Kapazitäten schaffen.

- Innerhalb des „Verdichtungsraumes“ bestimmt die erwünschte Siedlungsentwicklung, welche Verkehrskapazitäten geschaffen werden sollen. Siedlungsgebietserweiterungen sind möglich, falls die vorhandenen Verkehrskapazitäten dies erlauben oder neue ÖV-Verkehrsträger angelegt werden.
- Ausserhalb des „Verdichtungsraumes“ bestimmen die vorhandenen Verkehrskapazitäten, wie weit das Potential des Siedlungsgebietes ausgeschöpft werden kann.
- Das RZU-Gebiet und da insbesondere der Verdichtungsraum ist für sein wirtschaftliches Prosperieren auf die Hochleistungsstrassen als „Stadt-autobahnen“ angewiesen. Steuerungen der Zufahrten zu den Hochleistungsstrassen sind damit möglichst weit weg von den Staugebieten vorzunehmen.
- 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 bewusst gestaltet werden. Ein wichtiger Bestandteil dieses Freiflächensystems sind die zahlreichen kleinen und grossen Naturschutzgebiete, die erhalten und entwickelt werden sollen.

- In diesem Raum sind die Verkehrskapazitäten in dem Mass bereit zu stellen, wie es die erwünschte Siedlungsentwicklung erfordert. Verkehrsinfrastrukturbauten mit Bedeutung für den Verdichtungsraum oder für die übergeordnete Anbindung des Grossraumes Zürich haben Priorität.
- Im ganzen „Verdichtungsraum“ ist ein integrales urbanes ÖV-Verkehrssystem analog der Stadt Zürich zu entwickeln. Dadurch soll der Modalsplit deutlich gesteigert und ein ÖV/LV-Anteil erreicht werden, der klar über dem gesamtkantonalen Ziel liegt.
- Attraktive Orts- und Quartierzentren und aufgewertete Hauptverkehrsstrassen spielen gerade auch im Verdichtungsraum eine wichtige Rolle für die Identifikation der Bevölkerung

# LEITBILD 2025



### Von der Delegiertenversammlung beschlossen:

13. November 2007

Der Präsident:

Der Sekretär:

Willy Haderer

Peter Thoma

# LEITBILD 2025

## Ziele der räumlichen Entwicklung

### Bevölkerung

Die Bevölkerung soll von 74'400 (2005) um etwa 11% auf 83'000 zunehmen. Das Wohnen ist an gut geeigneten Lagen zu fördern, um das günstige Verhältnis zwischen der Anzahl Arbeitsplätze und der Bevölkerung zu bewahren.

### Arbeitsplätze

Die Zahl der Beschäftigten soll von 38'000 (2005) um etwa 33 % auf 50'700 zunehmen. Es ist eine Struktur mit vielfältigen Branchen und hoher Wertschöpfung zu erhalten, wobei die Logistik-Branche nur so weit gefördert werden soll, wie die Verkehrsverhältnisse es erlauben

### Siedlungsstruktur

Die Zentren Dietikon und Schlieren sind zu erhalten und in ihrer Attraktivität als urbane Begegnungs-, Umsteige- und Einkaufsorte zu stärken.

Hohe Baudichten sind, soweit die Wohnqualität sichergestellt werden kann, an gut mit dem ö.V. erschlossenen Lagen anzustreben. An den Hanglagen ist die lockere Bebauung für gutsituierte Bewohner zu erhalten. Umstrukturierungsgebiete sollen neu positioniert und vielfältigen Nutzungen unter Einschluss der Wohnnutzung zugeführt werden.

Die Wohnqualität in den Siedlungen soll gefördert und es sollen, soweit noch Siedlungsreserven bestehen, an guten Lagen auch Potentiale für individuelle Wohnformen wie verdichteter Einfamilienhausbau usw. geschaffen werden. Eine Ausdehnung des Siedlungsgebietes ist im Ausnahmefall und unter den im RZU-Leitbild genannten Voraussetzungen möglich und Verlagerungen des Siedlungsgebietes an bessere Lagen sind im Einzelfall anzustreben.

Publikumsintensive Einrichtungen, die der regionalen Versorgung dienen, sind in den Zentren anzusiedeln. Verkehrsintensive Einrichtungen sollen sich an den im Plan bezeichneten Gebieten ansiedeln. Voraussetzung ist eine genügende Erschliessung mit dem ö.V., die Nähe von leistungsfähigen Strassen und keine Gefährdung der Zentrumsentwicklung.

### Landschaft und Erholung

Der Limmattal- und Reppischraum ist bezüglich Landschaft, Naturschutz und Naherholung aufzuwerten und mit der Siedlung besser zu verzahnen. Landschaftsreste sind besser zu vernetzen. Dazu sind die bestehenden Landschaftsentwicklungskonzepte mit Vernetzungsprojekten zu ergänzen und auf freiwilliger Basis umzusetzen. Die Region unterstützt und fördert die kommunalen Arbeiten.

Die Qualitäten der begleitenden Höhenzüge sind zu erhalten und zu schützen.

In den Landschaftsförderungsgebieten soll insbesondere deren Eigenart erhalten und noch gestärkt werden.

### Land- und Forstwirtschaft

An geeigneten Standorten sollen die Landwirtschaft und der Weinbau als Produzenten nach wie vor gefördert werden. Die Landwirtschaft übernimmt vermehrt landschaftspflegerische Aufgaben. Die Forstwirtschaft soll nicht nur den Anliegen der Produktion, sondern auch der Erholung und Ökologie Rechnung zu tragen.

### Öffentlicher Verkehr

Die S-Bahn Vision des ZVV mit zusätzlichen Linien im Limmattal und Verdichtungen bestehender Linien wird unterstützt. Der Schnellzugshalt in Dietikon ist auszubauen.

Die Stadtbahn Limmattal ist mit Nachdruck und hoher Priorität zu realisieren und das Busnetz ist insbesondere als Zubringer zur S-Bahn/Limmattalbahn zu ergänzen und optimal darauf abzustimmen. Es ist im Übrigen auch laufend betrieblich wie auch betreffend Bevorzugung auf dem Strassennetz zu optimieren.

### Individualverkehr

Auf der Autobahn sind ausreichende Kapazitäten für den regionalen Verkehr zu erhalten und langfristig zu sichern. Der Gubrist-Tunnel ist samt flankierenden Massnahmen auszubauen und die Autobahnen sind so zu betreiben, dass kein unerwünschter Verkehr auf das untergeordnete Netz abfließt.

Der Regionalverkehr ist auf die verkehrsorientierten Strassen zu konzentrieren und die übrigen Regionalstrassen sind, soweit nötig, siedlungsorientiert zu gestalten. Kapazitätssenkende und verkehrsverlangsamende Massnahmen an ausgewählten Strassenteilstücken sind im Dienste der Siedlungsentwicklung anzustreben.

Der Verkehr ist aus dem Zentrum Dietikon zu Gunsten des ö.V. soweit nötig zu verlagern. Dazu ist aus Sicht der Region eine neue Strassenverbindung nötig.

### Langsamverkehr

Die Zentren sind mit dem Langsamverkehr optimal zu erschliessen. Die Zugänglichkeit zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist attraktiv zu gestalten und die bestehenden Netze für den Fussgänger und Velofahrer sind zu optimieren und noch bestehende Lücken sind zu schliessen.

### Ver- und Entsorgung

Es ist eine autarke Infrastruktur zu erhalten und laufend entsprechend der wirtschaftlichen Bedeutung der Region den Bedürfnissen und Anforderungen aus dem Umweltschutz anzupassen.

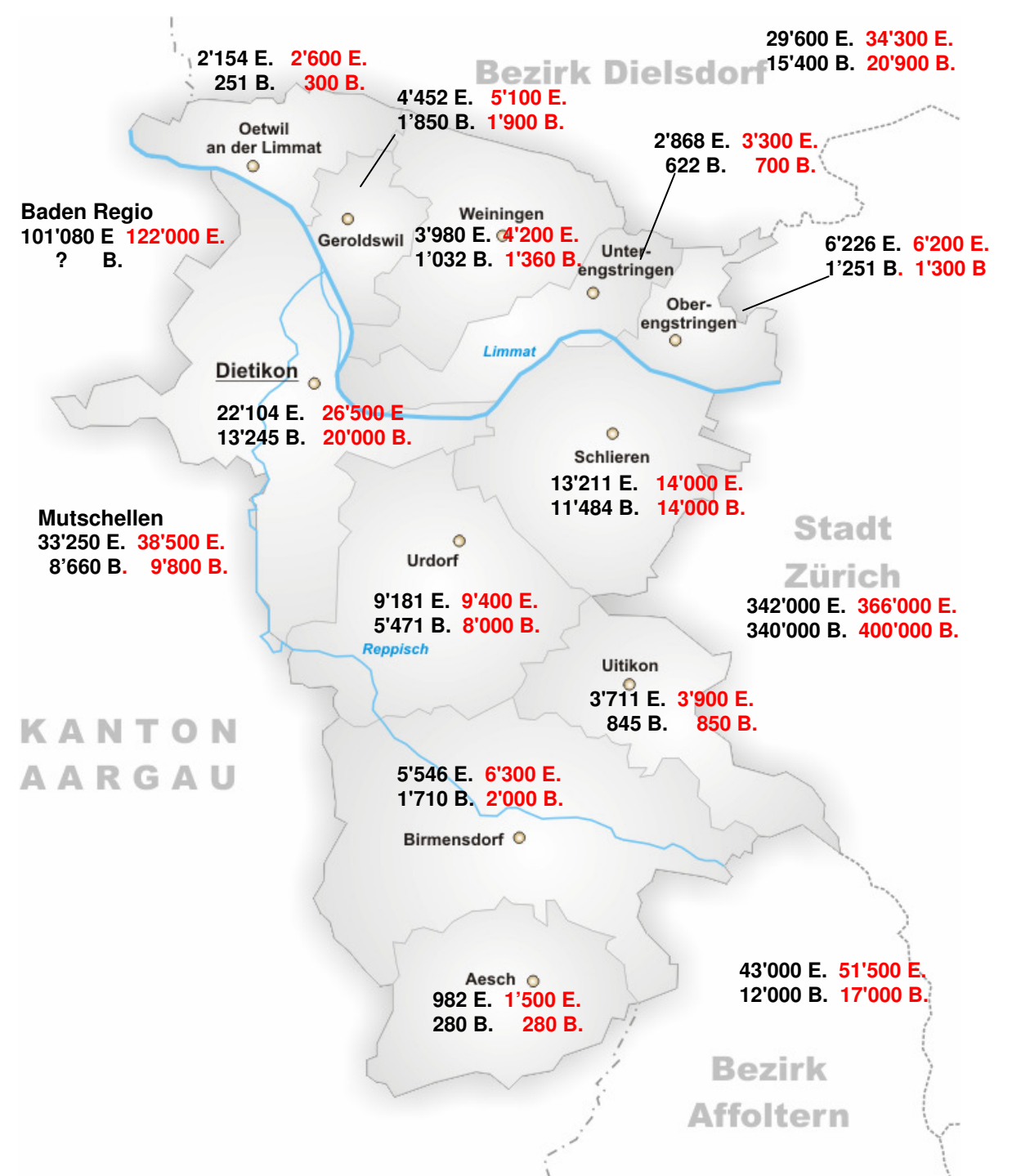
### Umwelt

Die vielfältige Umweltbelastung ist, soweit technisch möglich und für das Funktionieren der Region nötig, zu reduzieren.



Zürcher Planungsgruppe Limmattal

## Quantitative Entwicklung



ZPL TOTAL	2005	2025	Zuwachs
Einwohner	74'415	83'000	8'585 + 11 %
Beschäftigte	38'041	50'700	12'659 + 33 %

Quellen: RZU: Raumentwicklungsleitbild 2005  
Angaben der Gemeinden  
Kanton Aargau: Bevölkerungsprognose 2002; Bericht zu Entwicklungsstrategien für