



Zürcher Planungsgruppe Limmattal

Teilrevision Regionaler Richtplan

Kapitel 4 Verkehr

ERLÄUTERNDER BERICHT

Von der Delegiertenversammlung am 11. Juni 2009 verabschiedet:

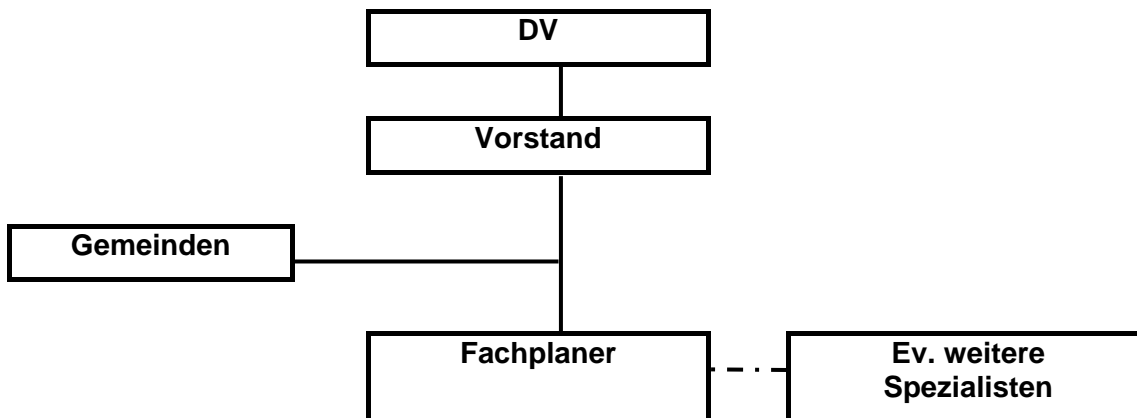
Willy Haderer
Präsident

Peter Thoma
Sekretär

Beschluss des Regierungsrates (RRB Nr. 738 / 2010)

1. Projektorganisation

Die Projektorganisation wird schlank gehalten und stützt sich auf die statutengemässen Gremien.



	Aufgaben
Projektleitung (Vorstand)	<ul style="list-style-type: none"> • Begutachtet den Input des Fachplaners • Fällt die richtungsweisenden Entscheide • Organisiert und moderiert die Informationen und die Öffentlichkeitsarbeit • Legt der DV die Vorlage zur Verabschiedung vor.
Fachplaner	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitet den materiellen Inhalt der Revision • Integriert die Inputs der Projektleitung in die Vorlage
Externe Experten	<ul style="list-style-type: none"> • Werden fallweise zu einzelnen Problemen beigezogen und liefern entsprechende Beiträge
Delegierten	<ul style="list-style-type: none"> • Werden laufend an den Delegiertenversammlungen informiert und steuern den Prozess mit • Verabschieden den Richtplan zu Handen der Festsetzung durch den Regierungsrat
Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> • Bringen ihre Interessen und Anliegen im Planungsprozess oder während den Gemeindegesprächen ein
Baudirektion	<ul style="list-style-type: none"> • Nimmt die Vorprüfung des Planes vor
Delegiertenversammlung (DV ZPL)	<ul style="list-style-type: none"> • Verabschiedet den regionalen Richtplan zu Handen der Festsetzung durch den Regierungsrat
Regierungsrat	<ul style="list-style-type: none"> • Setzt den regionalen Richtplan auf Antrag der Delegiertenversammlung der ZPL fest.

2. Revisionsgegenstand

Folgende Abschnitte des geltenden regionalen Richtplanes (RRB Nr. 2659 / 1997) werden revidiert:

- a. Kap. 4 „Verkehr“ des Berichtes
- b. Karte „Verkehr“; Mst. 1:25'000
- c. Karte „Verkehr, Fuss- und Wanderwege“; Mst. 1:25'000

Für eine Revision des Siedlungsplanes ist es noch zu früh, da der kantonale Richtplan im Moment überprüft wird und im Bereich „Siedlung“ gewichtige Änderungen zu erwarten sind.

3. Ziele der Richtplanrevision

Die Richtplanrevision „Verkehr“ strebt folgende Ziele an:

- Förderung der Entwicklung der Region ZPL als Verdichtungsraum innerhalb der Agglomeration von Zürich (unter Berücksichtigung von genügendem Freiraum).
- Integration der wesentlichen Elemente des Gesamtverkehrskonzeptes in den Richtplan
- Abstimmung des regionalen Verkehrsplanes auf den neuen kantonalen Verkehrsplan
- Bereinigung des Fuss- und Wanderwegnetzes
- Steigerung des ö.V. Modal Splits und Steigerung der intermodalen Gesamtleistung durch optimale Bewirtschaftung und Gestaltung des Strassennetzes, wobei der öffentliche Verkehr Priorität genießt.

Zusammen mit der späteren Revision des Siedlungsplanes sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Bessere Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung innerhalb der ZPL
- Gezieltes Verdichten sowie Steigerung der Attraktivität an Orten mit ausgezeichneter ö.V. - Erschliessung
- Regelung des Umgangs mit publikumsintensiven Einrichtungen → Positivplanung

4. Anhörung

Der Entwurf dieser Vorlage wurde den über-, den neben- und nachgeordneten Planungsträgern zur Stellungnahme eingereicht.

Die 5 benachbarten Regionalplanungsgruppen sowie der Kanton Aargau brachten gesamt- haft 19 Einwendungen an, von denen 7 ganz und 6 teilweise berücksichtigt werden konnten.

5. Vorprüfung

Der Entwurf dieser Vorlage wurde der Baudirektion zur Vorprüfung zugestellt. Im Vorprüfungsbericht vom 2. Februar 2009 macht die Festsetzungsbehörde insgesamt 22 Vorbehalte, von denen die meisten in der nun öffentlich aufliegenden Vorlage berücksichtigt wurden.

Nicht berücksichtigt wurden einige Vorbehalte, welche die Festsetzungsbehörde zu den „Präzisierungen zu kantonalen Festlegungen“ machte. Es geht um Präzisierungen wie z. Bsp. die Prüfung einer neuen S-Bahn Haltestelle Silbern in Dietikon, die Präzisierung einer Überdeckung beim Gubrist-Tunnelportal in Weiningen oder zu ergreifende Massnahmen auf kantonalen Strassen.

Der Vorstand ist der Auffassung, dass diese Präzisierungen keine Abänderungen von kantonalen Festlegungen vornehmen, sondern im Sinne von § 30 Abs. 2 PBG die räumlichen und sachlichen Ziele enger umschreiben oder dann als untergeordnete Abweichungen zu behandeln sind, welche nach § 16 Abs. 1 PBG ebenfalls zulässig sind.

Der Vorstand macht jedoch darauf aufmerksam, dass der regionale Richtplan vom Regierungsrat festgesetzt wird und die Delegiertenversammlung der ZPL lediglich ein Antragsrecht besitzt. Es kann daher nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass der Regierungsrat im Festsetzungsverfahren noch einzelne Korrekturen vornehmen könnte. Der Vorstand erachtet dieses Risiko jedoch als gering, zumal der kantonalen Behörde die Auslegung dieser Präzisierungen und damit auch ein Handlungsspielraum verbleibt.

6. Öffentliche Auflage

Die Vorlage wurde 60 Tage öffentlich aufgelegt. Der separate Bericht zu den Einwendungen gibt Auskunft über die eingegangenen Einwendungen und deren Behandlung.

7. Änderungen

7.1. Allgemeines

Formelle Ausgangslage:

- Der regionale Richtplan stammt aus dem Jahr 1997
- Der Kantonalen Verkehrsplan ist 2007 revidiert worden
- In den letzten Jahren sind unter Mitwirkung des Vorstandes der ZPL viele Konzepte und Studien in unserer Region entstanden. Diese Konzepte sind teilweise durch die ZPL erarbeitet worden, zum grössten Teil sind sie aber durch kantonale Fachinstanzen initiiert worden. Die formelle Integration dieser Konzepte in den regionalen Richtplan fehlte bisher.
- Das von der DV der ZPL verabschiedete Leitbild ist in den Richtplan zu integrieren.

Inhaltliche Ausgangslage:

- Der regionale Richtplan „Verkehr“ ist nicht mehr auf den neuen kantonalen Richtplan „Verkehr“ abgestimmt
- Zudem machen das regionale Gesamtverkehrskonzept Limmattal und das Konzept Siedlung und Verkehr der RZU mit seinem Raumentwicklungsleitbild konzeptionelle Aussagen, welche im gegenwärtigen regionalen Richtplan nicht abgebildet sind.
- Die Region ZPL weist ein hohes Entwicklungspotential auf, welches aber nur ungenügend genutzt werden kann, da insbesondere Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ungenügend koordiniert sind.
- Die genannten Konzepte haben gezeigt, dass eine koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung nur dann erreicht werden kann, wenn auf überörtlicher Ebene vermehrt Entwicklungsziele mit entsprechenden Vorgaben gesetzt werden.
- In den Entwicklungs- und Zentrumsgebieten von Schlieren und auch Dietikon sind auf örtlicher Ebene in der letzten Zeit grosse planerische Anstrengungen zur Umstrukturierung unternommen worden. Es gilt, diese Anstrengungen in einen überörtlichen Kontext einzubetten.

6.2 Die Änderungen im Überblick

Allgemein	<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Aufbau, angepasst an den kantonalen Verkehrsplan mit „Zielsetzungen“, „Karteneinträge“ und „Massnahmen zur Umsetzung“
Präzisierungen zu kantonalen Festlegungen	<ul style="list-style-type: none"> • Präzisierende Bemerkungen zu diversen kantonalen Festlegungen und planliche Darstellung dieser Präzisierungen in einem Anhang zum Bericht <p><small>Bemerkung: Einige dieser Präzisierungen sind in der Vorprüfung als Abweichung von der kantonalen Festlegung bemängelt worden.</small></p>
Gesamtverkehrskonzept (Kap. 4.1)	<ul style="list-style-type: none"> • Neues Kapitel
Bedeutung der Festlegungen (Kap. 4.2)	<ul style="list-style-type: none"> • Keine materielle Änderung
Strassenverkehr (Kap. 4.3)	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der übergeordneten Festlegungen an den revidierten kantonalen Verkehrsplan • Präzisierungen zu kantonalen Festlegungen → Funktionsbeschreibung, Massnahmen • Funktionsbeschreibung der Strassen • Bereinigung der abzuklassierenden Strassen • Beschreibung der Massnahmen zur Umsetzung • Neue Festlegung siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung
Öffentlicher Personenverkehr (Kap. 4.4)	<ul style="list-style-type: none"> • Präzisierungen zu kantonalen Festlegungen → S-Bahn Station Silber, Detaillinienführung Limmattalbahn • Darstellung der von den Regionalen Verkehrskonferenzen verabschiedeten neuen Buslinien als „geplante Buslinien“ • Nachgeführte Buslinienführung und neu Beschreibung der nö-

- tigen Massnahmen → Planungen resp. neue Buslinien
- Fuss- und Wanderwege (Kap. 4.5)
- Diverse Plankorrekturen aufgrund der tatsächlichen Führung der Wanderwege
 - Netzvereinfachungen im Sinne der Stellungnahme des Vorstandes ZPL zum Revisionsvorschlag des kantonalen Tiefbauamtes
 - Neuer Wanderweg Egelsee- Bruno Weber Park- Stadthalle Dietikon - Niderfeld – Viaduktstrasse – Limmat
 - Schliessung von Lücken in Urdorf für einen linksufrigen Fernwanderweg Üetliberg – Heitersberg - Baden
 - Verlängerung Wanderweg entlang der Reppisch in Dietikon von der Kirchstrasse bis zur Limmat
 - Wanderwegführung im Bereich Schönenwerd/Dietikon neu via Station Glanzenberg
 - Neuer Panoramaweg im Reppischraum
 - Nachführung des Standes der Realisierung der Fuss- und Wanderwege
- Radwege (Kap. 4.6)
- Abstimmung des Radwegnetzes auf die nationalen und interregionalen Radwegrouten, soweit dies als sinnvoll erachtet wurde
 - Berücksichtigung der Radwege gemäss Radwegstrategie des Regierungsrates (Ausnahme: Trassee Schöneeggstrasse in Dietikon, welches als nicht kompatibel mit der Stadtbahn erachtet wurde).
 - Wegfall reg. Radweg Hüttikerberg (keine Abnahme im Furtal)
 - Verlängerung der Radroute rechts der Reppisch in Dietikon von der Brücke Sonnenhofstrasse bis zur Überlandstrasse
 - Anbindung des Bahnhofes Dietikon mit einem neuen regionalen Radweg von Süden und von Nordwesten her
 - Trasseekorrektur regionaler Radweg im Bereich der neu gebauten Station Reppischhof
 - Verbindung Birmensdorf – Waldegg neu über die abklassierte Zürcherstrasse statt die alte Zürcherstrasse
 - Aufhebung des geplanten Radwanderweges längs den SBB zwischen Urdorf und Birmensdorf und Ersatz durch eine rückwärtige bestehende Verbindung
 - Neuer Panorama-Radweg im Reppischraum
 - Neuer Radweg Aesch- Kantonsgrenze
 - Nachführung des Standes der Realisierung der Radwege
- Reitwege (Kap. 4.7)
- Verzicht auf die Ausscheidung von Reitwegen
- Historische Verkehrswege (Kap. 4.8)
- Keine Änderung
- Parkieranlagen (Kap. 4.9)
- Neue Funktion für den P+R Dietikon
 - Neuer P+R in Schlieren (Bahnhof Urdorf)

- Streichung einer Parkierungsanlage für den Erholungsverkehr in der Fahrweid - Süd
 - Streichung Parkplatz Bezirksgebäude
 - Neue Parkplätze für Erholungssuchende (Bühl in Geroldswil und Bad in Oberengstringen)
 - Wie bisher keine regionale Festlegung
 - Präzisierung zur kantonalen Festlegung Ristet/Birmensdorf → Aufhebung bei nächster Revision
 - Wegfall der Anlage im Ifang, Schlieren
 - Kürzung im Gebiet Silbern, Dietikon
 - Textliche Bereinigung für das Gleis Gaswerk, Schlieren
- Güterumschlags- und Aushubumschlaganlagen (Kap. 4.10)
- Anschlussgeleise (Kap. 4.11)

8. Ausblick auf die Revision des Siedlungsplanes

Die später zu erfolgende Revision des Siedlungsplanes soll auch eine Positivplanung zu verkehrintensiven Einrichtungen enthalten.

Vorgesehen ist ein Kapitel, welches etwa so aussehen könnte (noch nicht Gegenstand dieser Teilrevision):

3.x Verkehrsintensive Einrichtungen

3.x.x Zielsetzungen

Verkehrsintensive Einrichtungen, das heisst solche, die an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten von Personenwagen erzeugen, sind gemäss kantonalem Richtplan in einem Einzugsbereich von 300 m um eine S-Bahnstation und in einem Einzugsbereich von 150 m um eine Bushaltestelle mit mind. 8 Halten pro Stunde zulässig.

Mit der regionalen Festlegung von zusätzlichen Gebieten für verkehrsintensive Einrichtungen werden solche Nutzungen standortgerecht gelenkt und die übrigen Gebiete können vom Druck solcher Gebiete entlastet werden.

3.x.x Karteneinträge

Objekt	Funktion
Dietikon, Silbern- West	<i>Gebiet für nicht zentrumsrelevante Nutzungen wie Engros-Märkte und Logistikzentren usw. Sicherung und Stärkung des Standortes für die bereits ansässigen Betriebe. Das Stadtzentrum konkurrenzierenden Nutzungen sind nicht weiter zu fördern</i>
Dietikon, Niderfeld-West	<i>Gebiet für nicht zentrumsrelevante Nutzungen wie Engros-Märkte und Logistikzentren usw. Vorbehalt: soweit dies die Strassenkapazität zulässt und die ö. V.-Erschliessung mindestens Güteklasse B aufweist.</i>

3.x.x Massnahmen zur Umsetzung

a) Kanton

Mit den kantonalen und regionalen Festlegungen im öffentlichen Verkehr und im Strassennetz sind die Voraussetzungen für die Festlegung dieses Gebietes mit Eignung für verkehrsintensive Einrichtungen gegeben.

Betrieblich berücksichtigt die Angebotsplanung des Zürcher Verkehrsverbundes die gestiegenen Anforderungen an die öffentliche Verkehrserschliessung. Ebenso wird die Verkehrsleistung der Mutschellenstrasse und des Autobahnanschlusses Dietikon auf die erhöhten Anforderungen ausgerichtet.

b) Region

Die Region koordiniert die Entwicklungsabsichten auf regionaler Stufe und stellt mit einer geeigneten Richtplanfestlegung die Verträglichkeit mit der bestehenden Siedlungsstruktur sicher.

c) Gemeinden

Die Gemeinden richten ihre Bau- und Zonenordnungen auf die kantonalen und regionalen Festlegungen aus und unterbinden verkehrsintensive Einrichtungen ausserhalb der ausgewiesenen Standorte.

9. Weiteres Vorgehen

- | | |
|--|-----------------------|
| • <i>Behandlung der Vorlage im Vorstand</i> | <i>April /Mai 08</i> |
| • <i>Parallel dazu informelle Meinungseinholung beim ARV</i> | <i>April / Mai 08</i> |
| • <i>Gemeindeggespräche</i> | <i>Sommer 08</i> |
| • <i>Information der DV</i> | <i>Herbst 08</i> |
| • <i>Anhörung/Vorprüfung</i> | <i>Herbst 08</i> |
| • <i>Öffentliche Auflage</i> | <i>Winter 08</i> |
| • <i>Verabschiedung DV</i> | <i>Frühjahr 09</i> |