

Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU
Seefeldstrasse 329
8008 Zürich

Telefon 044 381 36 36
E-Mail info@rzu.ch

31. März 2005

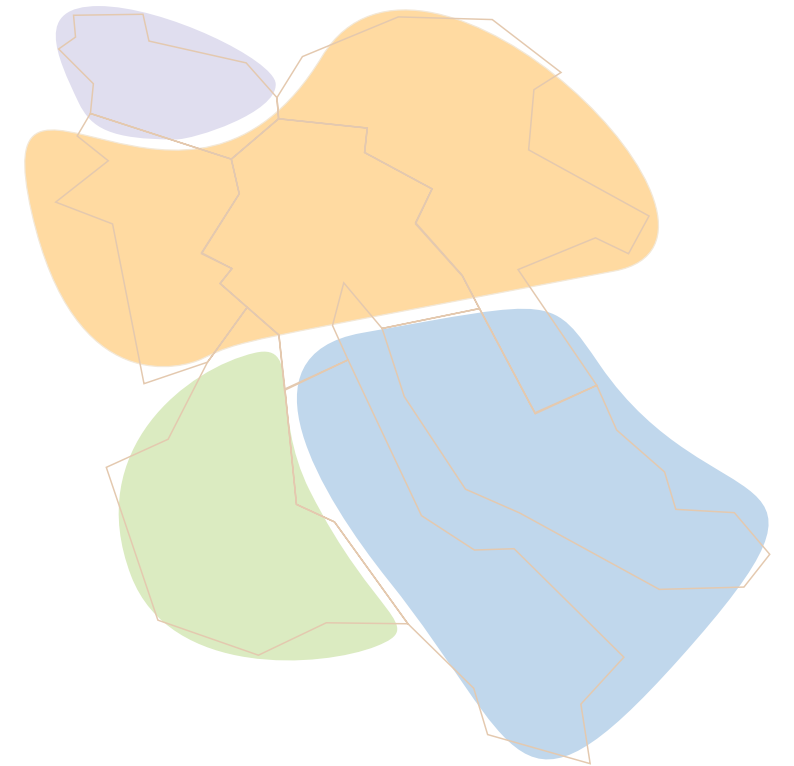


Inhalt

- 3 Zweck des Raumentwicklungsleitbilds
- 4 Ausgangslage
- 5 Prinzipien der Raumentwicklung
- 6 Ziele für das RZU-Gebiet
- 8 Verdichtungsraum mit Kernstadt
- 10 Knonaueramt
- 11 Seebecken
- 12 Furttal
- 13 Erarbeitung des Raumentwicklungsleitbilds
- 14 Prozessbeteiligte

Zweck des Raumentwicklungsleitbilds

Das Raumentwicklungsleitbild stellt die grundsätzlichen Ziel- und Entwicklungsvorstellungen für das RZU-Gebiet dar. Es ist das Resultat des Modellvorhabens «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung», das im Rahmen der Agglomerationspolitik der Bundes lanciert wurde. Sein Inhalt wurde von über achzig VertreterInnen des Kantons, der Stadt und der Umlandregionen an vier ganztägigen Konferenzen bestimmt und war Gegenstand einer breiten Vernehmlassung. Die Konferenzteilnehmenden haben das Raumentwicklungsleitbild am 11. Februar 2005 im Sinne einer Empfehlung an die Planungsverantwortlichen gutgeheissen. Es soll als Grundlage für die Planungen aller Stufen dienen und ist ein denkbarer Ausgangspunkt eines umfassenden Raumordnungskonzepts für den gesamten Ballungsraum von Zürich.



Raumstruktur, Mobilität und bauliche Entwicklung sind zu einem grossen Teil Ausdruck gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen. Einschneidende Veränderungen sind diesbezüglich nicht in Sicht.

Rahmenbedingungen

Die sozioökonomische Triebkraft «räumliche Konzentration und Differenzierung» bleibt auf absehbare Zeit wirksam. Die Agglomeration Zürich, als schweizweit wichtigster und auch international bedeutsamer Ballungs- und Wirtschaftsraum, wird demnach weiterhin Unternehmen und Leute anziehen: Hochwertige Arbeitsplätze, Bildungsinstitutionen und gut qualifizierte ArbeitnehmerInnen bedingen sich gegenseitig und beeinflussen die Bevölkerungszahl und die Entwicklungen im Dienstleistungs- und Konsumbereich.

Dieser absehbar anhaltende Wachstumsdruck bietet eine grosse Chance, weil nur seinetwegen die räumliche Anordnung der Funktionen und Nutzungen überhaupt erst gesteuert werden kann. Er ist aber zugleich eine grosse Verpflichtung, denn es müssen planungspolitische Entscheide getroffen werden, welche langfristig eine möglichst hohe Lebensqualität für die Bevölkerung gewährleisten.

Grossräumige Perspektive

Das Gebiet der RZU umfasst mit der Kernstadt Zürich und den sechs umliegenden Planungsregionen den zentralen Agglomerationsraum. Zwischen diesem inneren Agglomerationsraum und seinem näheren und weiteren Umland bestehen sehr intensive Mobilitätsbeziehungen, welche die fortgeschrittene räumliche Ausdifferenzierung widerspiegeln. Die Agglomeration Zürich und insbesondere das Gebiet der RZU in ihrem Herzen können folglich immer mehr als «Stadtraum», die einzelnen Gemeinden dementsprechend als «Stadtquartiere» und die vorhandenen Grünräume als «urbanes Park-» respektive «Freiflächensystem» verstanden werden.

Aus dieser grossräumigen Perspektive betrachtet, besteht das RZU-Gebiet im Wesentlichen aus einem «Verdichtungsraum», der sich im Osten wie im Westen weit über die Kernstadt hinaus erstreckt, sowie aus einem «Wohn-gürtel» im Süden und Nordwesten.

Verkehrsinfrastrukturvorhaben

Im Gebiet der RZU sind eine Reihe von grossen Schienen- und Strassenverkehrsprojekte entweder im Bau oder formal beschlossen oder es besteht eine dezidierte Realisierungsabsicht seitens der Behörden. Sie gelten als «gesetzt» und werden die räumliche Entwicklung mitprägen.

> Öffentlicher Verkehr

Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, Dietlikon oder Kloten – Bassersdorf – Winterthur (Tunnel), Glattalbahn, Tram Zürich West, Affoltern a. A. – Zürich, Limmattalbahn, Thalwil – Littli (Zimmerbergtunnel)

> Motorisierter Individualverkehr

N 4.1.6 Knonaueramt, N 20 Üetlibergtunnel und Westumfahrung Zürich, Ausbau Nordumfahrung Zürich, Pfingstweidstrasse (Stadt Zürich), K10 Baltenswil – Bassersdorf – Kloten – Zürich Seebach

> Flughafen

Mit dem Flughafen Zürich liegt eine Verkehrsdrehscheibe von grösster Bedeutung für die Schweiz und den Grossraum Zürich am nördlichen Rand des RZU-Gebiets. Entwicklung und zukünftiger Betrieb dieser Schlüsselinfrastruktur sind äusserst umstritten und zur Zeit ungewiss, da der Prozess zur Erarbeitung des alles entscheidenden Betriebsreglements erst angelaufen ist. Aus dem definitiven Betriebsreglement wird dann ersichtlich sein, wo welche direkten und indirekten Auswirkungen des Flughafens in seinem näheren und weiteren Umfeld anfallen. Die Aussagen im Raumentwicklungsleitbild sind derart grundsätzlicher Natur, dass sie nicht durch unterschiedliche Flugregimes in Frage gestellt werden.

Internationale Vergleichsstudien attestieren dem Raum Zürich eine sehr hohe Lebensqualität. Der Zustand der Umwelt, die Qualität der Naherholungsgebiete, das Angebot des öffentlichen Verkehrs und die Verhältnisse beim Privatverkehr spielen dabei eine bedeutende Rolle.

Die hohe Lebensqualität und der attraktive Lebensraum sind wichtig für die Bevölkerung und sie geben dem Grossraum Zürich – und damit dem RZU-Gebiet – ein unverkennbares Profil im Vergleich zu den im internationalen Kontext konkurrenzierenden Ballungszentren.

Diese Qualitäten sind im herrschenden Kräftefeld der zahlreichen partikulären, kleinräumigen oder kurzfristigen Interessen keineswegs gesichert. Sie müssen für die Einwohnerschaft und aus dem Blickwinkel der wirtschaftlichen Standortlogik aktiv gepflegt und entwickelt werden. Gemäss dem kantonalen Legislatorschwerpunkt «Standortförderung» ist die gute Standortqualität zu erhalten und gezielt auszubauen, indem die nachhaltige Entwicklung in Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft gefördert, der attraktive Lebensraum erhalten und die natürlichen Ressourcen geschont werden. Im RZU-Gebiet sind zur langfristigen Sicherung seiner Qualitäten als Lebens- und Wirtschaftsraum folgende vier Prinzipien richtungsweisend:

Nachhaltigkeit

Bei räumlichen Eingriffen und Aktivitäten sind die ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekte sorgfältig untereinander abzuwägen.

Stärken stärken

Positive Entwicklungen und vorhandene Qualitäten sollen erhalten, 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» räumlich und zeitlich möglichst kurz ausfallen.

Ziele für das RZU-Gebiet

Für die räumliche Entwicklung des RZU-Gebiets gelten die anschliessend aufgeführten Ziele. Einzelne ihrer Aspekte werden auf den nachfolgenden Seiten teilraumspezifisch verdeutlicht oder ergänzt.

Grundsatz Koordination Siedlung und Verkehr

Innerhalb des «Verdichtungsraums mit Kernstadt» (siehe Karte unten) bestimmt die erwünschte Siedlungsentwicklung (in den Quantitäten gemäss den Aufgaben in der Karte Seite 8), welche Verkehrskapazitäten geschaffen werden sollen. In diesem Raum sind Erweiterungen des Siedlungsgebiets möglich, falls die vorhandenen Verkehrskapazitäten dies erlauben oder neue ÖV-Verkehrsträger angelegt werden.

Ausserhalb des «Verdichtungsraums» bestimmen die vorhandenen und heute bereits geplanten (siehe Ausgangslage) Verkehrskapazitäten, in wie weit das Potential des heute geltenden Siedlungsgebiets ausgeschöpft werden kann.

Die Prioritätenordnung der Verkehrsvorhaben richtet sich nach dieser räumlichen Differenzierung.

Lage des Siedlungsgebiets

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

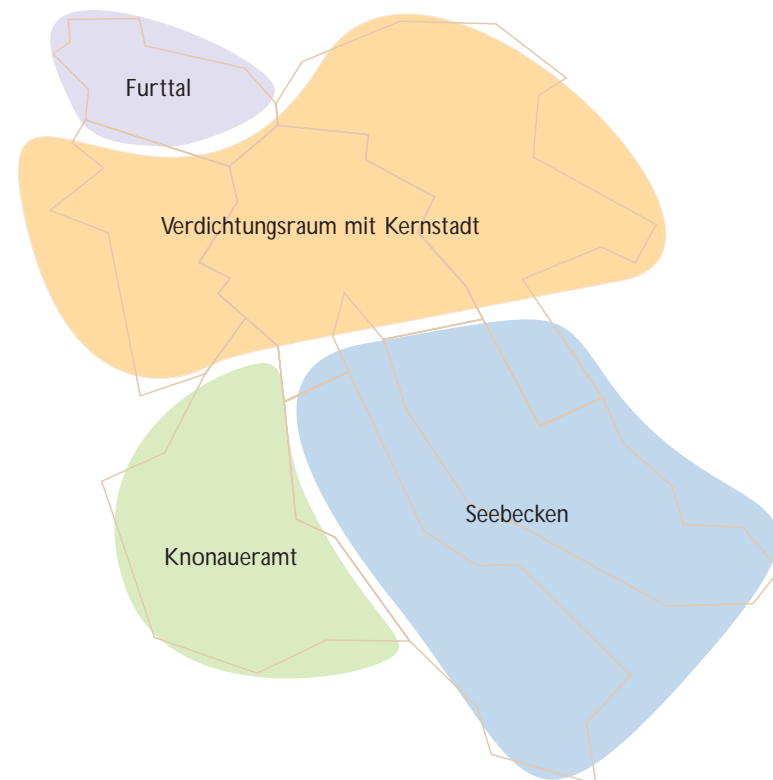
Verkehrsinfrastrukturbauten

Verkehrsinfrastrukturbauten müssen im Kontext der Bedeutung des RZU-Gebiets im Grossraum Zürich sowie seiner nationalen und internationalen Stellung geplant und gewichtet werden. Innerhalb des RZU-Gebiets haben Verkehrsinfrastrukturbauten im «Verdichtungsraum» Vorrang. Die Dringlichkeiten der flankierenden Massnahmen zu den Hochleistungsstrassen ausserhalb des «Verdichtungsraums» müssen gesondert betrachtet werden.

Die Realisierung und der Betrieb der notwendigen Infrastruktur setzt eine sachgerechte Verwendung der vorhandenen Mittel, sowie neue Finanzierungsquellen und -instrumente voraus. Zu diesem Zweck sind die Finanzierungsprioritäten zu klären und geeignete Finanzierungsmodelle zu entwickeln.

Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr

Für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr werden kurz- und langfristige Vorhaben und ein Realisierungsprogramm entwickelt, die aufzeigen, wie deutlich mehr als die Hälfte des Verkehrszuwachses vom öffentlichen Verkehr (ÖV) und ein gegenüber heute grösserer Anteil vom Langsamverkehr (LV) übernommen werden kann. Nur wenn die innere Agglomeration mit ihrem grossen ÖV-Potential einen überdurchschnittlichen Beitrag leistet, ist das gesamtkantonale gesetzte Ziel erreichbar.



Übergeordnetes Strassennetz

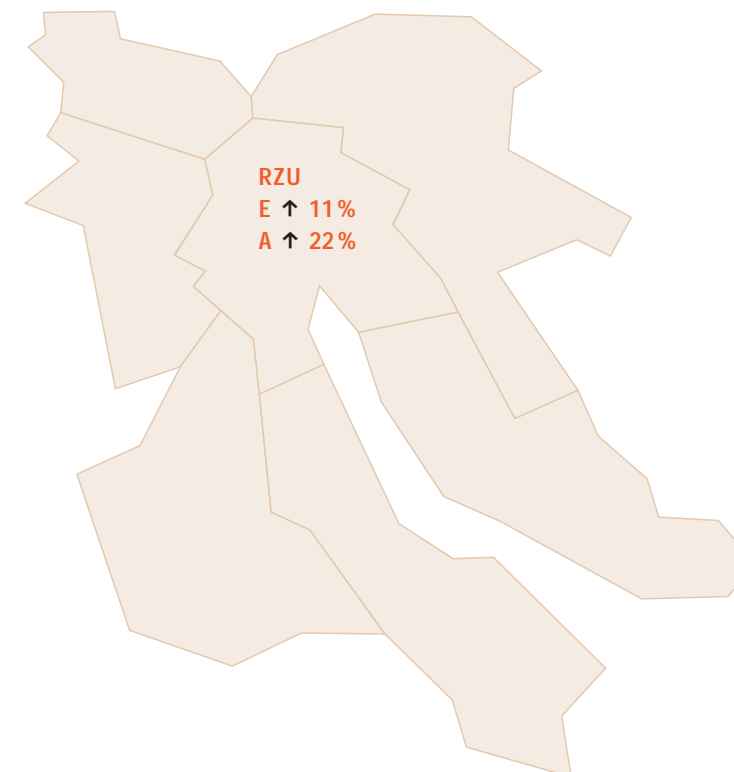
Das RZU-Gebiet als innere Agglomeration – und da insbesondere der «Verdichtungsraum» – ist für sein wirtschaftliches Prosperieren auf die Hochleistungsstrassen als «Stadtautobahnen» angewiesen. Deshalb ist es sehr wichtig, dass die Steuerung der Zufahrten zu den Hochleistungsstrassen ausserhalb davon und damit möglichst weit weg von den Staugebieten beginnt. Flankierend dazu ist der Verkehr auf dem Hauptstrassennetz zeitabhängig so zu regeln, dass eine zusätzliche Belastung der Ortsdurchfahrten vermieden wird.

Durchmischung Wohnen – Arbeiten

Ein ausgewogenes Verhältnis von EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen trägt grundsätzlich zu einem minimalen Pendleraufkommen bei. Auf regionaler und teilregionaler Ebene ausserhalb der Kernstadt hat sich gezeigt, dass ein Verhältnis von rund 70 Arbeitsplätzen zu 100 wohnhaften Erwerbstätigen optimal ist.

Das RZU-Gebiet liegt nun aber im Herzen des Ballungsraumes und ist damit als Ganzes mit seinem grossen Arbeitsplatzangebot zwangsläufig ein Zupendlerraum. Gleichzeitig weist der Wohngürtel im Süden des RZU-Gebiets einen eindeutigen Überhang an EinwohnerInnen auf.

Im Hinblick auf eine «Agglomeration der kurzen Wege» sollten weitere einseitige Entwicklungen in Richtung EinwohnerInnen oder Arbeitsplätzen sowohl gross- als auch teilräumlich vermieden werden.



Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete

In grösseren Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebieten ist im Hinblick auf belebte Quartierstrukturen und kurze Wege ein Nutzungsmix mit Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholung zu realisieren. Dabei ist ein Anteil für das Wohnen von mindestens 30% anzustreben.

Orts- und Quartierzentren

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

Publikumsintensive Einrichtungen und Einkaufsschwerpunkte sind in den Siedlungszentren anzusiedeln. Ist dies nicht möglich, sind spezielle Gebiete für solche Anlagen auszuscheiden. Diese Gebiete müssen auf die bestehende Zentren- und Versorgungsstruktur sowie auf die Verkehrskapazitäten in ihrem Umfeld abgestimmt sein.

Aufwertung von Hauptverkehrsstrassen

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

Freifächensystem

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 Freifächensystems sind die zahlreichen kleinen und grossen Naturschutzgebiete, die erhalten und entwickelt werden sollen.

Institutioneller Rahmen für die Planung

Für eine bessere, sach- und zeitgerechte Raumplanung ist die Agglomeration Zürich auf geeignete, leistungsfähige Institutionen und Zusammenarbeitsformen angewiesen. Dies gilt sowohl agglomerationsintern als auch in Bezug auf die Einbettung der Agglomeration Zürich im über- und nebergeordneten institutionellen Gefüge.

Da sich Art und Komplexität der Planungsaufgaben in Kernstadt und Umland weitgehend angeglichen haben, sind auch die Ressourcen der Planungsinstitutionen im Umland entsprechend anzupassen.

Angestrebte Zunahme bis 2025
(Bezugsjahr: 2001)

RZU Regionalplanung Zürich und Umgebung

EinwohnerInnen E + 88'050

Arbeitsplätze A + 129'500

Verdichtungsraum mit Kernstadt

Der «Verdichtungsraum mit Kernstadt» wird geprägt von einer sehr dynamischen Arbeitsplatz- und Einwohnerentwicklung. Er zeichnet sich durch Vielfalt, Dichte und Mischung als urbaner Raum aus. Die Kernstadt ist dabei als wirtschaftliches, gesellschaftliches und kulturelles Zentrum die Imageträgerin des Grossraumes Zürich und sein «Fenster zur Welt».

Allgemeine Zielsetzung für den Teilraum

Der urbane Arbeits- und Wohnraum mit seinen nationalen und international bedeutsamen Zentrumsfunktionen ist durch die Schaffung von geeigneten Infrastrukturen und die Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für Innovation und Kreativität (u. a. Orte mit Führungsvorteilen) zu stärken.

Teilraumspezifische Ergänzungen zu den Zielen für das RZU-Gebiet

Grundsatz Koordination Siedlung und Verkehr sowie Lage des Siedlungsgebiets

Um dem aus übergeordneter Perspektive wichtigen «Verdichtungsraum» Entwicklungsmöglichkeiten zu geben und um weitere Kosten der grossräumigen Zersiedlung zu vermeiden, kann das Siedlungsgebiet dort erweitert werden, wo a) die vorhandenen Verkehrskapazitäten dies erlauben und wo b) neue urbane ÖV-Verkehrsträger (Glattalbahn mit Ringbahn-Erweiterung, Limmattalbahn u. ä.) neue Kapazitäten schaffen.

Verkehrsinfrastrukturbauten

In diesem Raum sind die Verkehrskapazitäten in dem Mass bereitzustellen, wie es die erwünschte Siedlungsentwicklung erfordert. Verkehrsinfrastrukturbauten mit Bedeutung für den Verdichtungsraum oder für die übergeordnete Anbindung des Grossraumes Zürich haben Priorität.

Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr

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.

Übergeordnetes Strassennetz

Für den «Verdichtungsraum» mit seinen wichtigen Zentrumsfunktionen ist das Funktionieren der Hochleistungsstrassen als «Stadtautobahnen» von vitaler Bedeutung.

Durchmischung Wohnen – Arbeiten

Um dem Ziel einer «Agglomeration der kurzen Wege» gerecht zu werden, ist im «Verdichtungsraum» die Wohnfunktion zu fördern.

Orts- und Quartierzentren

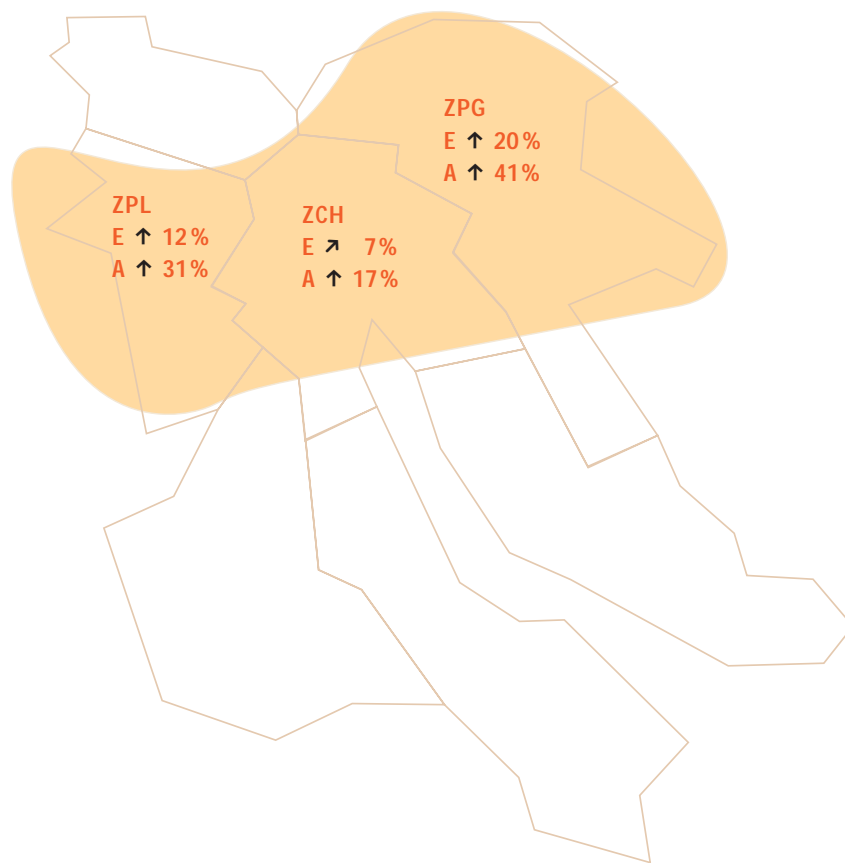
sowie Aufwertung von Hauptverkehrsstrassen

Attraktive Orts- und Quartierzentren und aufgewertete Hauptverkehrsstrassen spielen gerade auch im Verdichtungsraum eine wichtige Rolle für die Identifikation der Bevölkerung.

Freifächensystem

Die Aufwertung und Vernetzung der Freiflächen ist im «Verdichtungsraum» von essentieller Bedeutung. Ein solches Freifächensystem bietet die Chance, dem fragmentiert gewachsenen Siedlungsgefüge eine identitätsstiftende Klammer zu geben sowie der Bevölkerung attraktive Naherholungsgebiete zur Verfügung zu stellen.

8



Angestrebte Zunahme in den Regionen bis 2025 (Bezugsjahr: 2001)

ZPL Zürcher Planungsgruppe Limmattal
EinwohnerInnen E + 9'000
Arbeitsplätze A + 12'000

ZCH Stadt Zürich
EinwohnerInnen E + 25'000
Arbeitsplätze A + 59'300

ZPG Zürcher Planungsgruppe Glatttal
EinwohnerInnen E + 25'600
Arbeitsplätze A + 45'800

9

Das «Knonaueramt» ist ein auf die Wohnnutzung ausgerichteter Raum mit ländlicher Prägung, welcher durch den Bau der Autobahn zunehmendem Siedlungsdruck ausgesetzt ist.

Allgemeine Zielsetzungen für den Teilraum

In diesem Teilraum ist insbesondere das Angebot für familienfreundliches Wohnen in ländlicher Umgebung zu fördern. Die offenen Landschaftsräume mit ihrem grosszügigen Naherholungsangebot für die Bevölkerung sind ein wichtiger Standortfaktor für den Grossraum Zürich und daher zu erhalten und zu pflegen.

Bezüglich Arbeitsplätzen steht die Bestandespflege der ansässigen Unternehmen sowie die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen im Vordergrund.

Teilraumspezifische Ergänzungen zu den Zielen für das RZU-Gebiet

Grundsatz Koordination Siedlung und Verkehr

Die Siedlungsentwicklung erfolgt im Rahmen des bestehenden Siedlungsgebiets und nur dort, wo es die vorhandenen oder die heute bereits geplanten Verkehrskapazitäten zulassen.

Verkehrsinfrastrukturbauten

Der Bau von Verkehrsinfrastrukturen mit rein regionaler Bedeutung für das «Knonaueramt» hat keine Priorität. Eine Ausnahme bilden die flankierenden Massnahmen zur A4. Diese sind für die Lebensqualität im «Knonaueramt» von grosser Wichtigkeit.

Durchmischung Wohnen – Arbeiten

Die Region soll vorrangig ihre Stärke als Wohnstandort betonen. Die Ansiedlung von Arbeitsplätzen ist deshalb von untergeordneter Bedeutung.

Orts- und Quartierzentren sowie Aufwertung von Hauptverkehrsstrassen

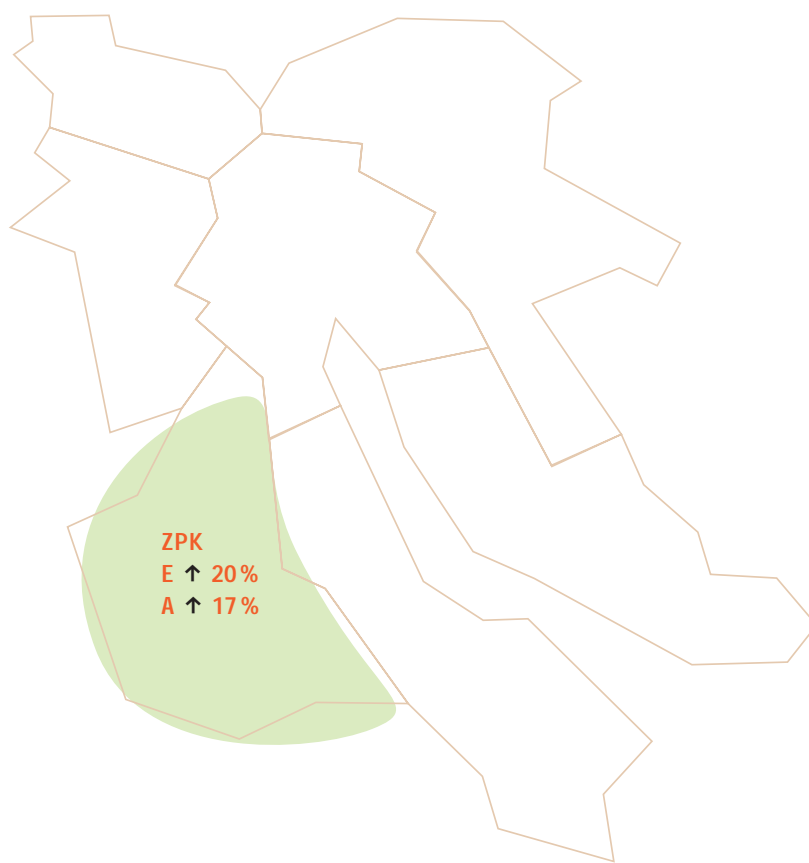
Attraktive Ortszentren sind für die lokale Versorgung und unter sozialen Gesichtspunkten wichtig für die Lebensqualität im «Knonaueramt». Die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit im Strassenraum sind insbesondere für Familien bedeutsam.

Freifächensystem

Die Schaffung eines Freifächensystems im Siedlungsraum ist von untergeordneter Bedeutung, da die Siedlungen in einen grossen Naherholungsraum eingebettet sind.

Angestrebte Zunahme bis 2025 (Bezugsjahr: 2001)

ZPK Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt
EinwohnerInnen **E** + 8'500
Arbeitsplätze **A** + 2'000



ZPK
E ↑ 20 %
A ↑ 17 %

Das «Seebecken» ist ein weitgehend stabiler, auf Wohnen und Naherholung ausgerichteter Raum mit einem grossen Angebot im gehobenen Wohnsegment.

Allgemeine Zielsetzungen für den Teilraum

Das Wohnangebot für eine zahlungskräftige Kundschaft und die grosszügigen Naherholungsgebiete für die Bevölkerung sind wichtige Standortfaktoren des Grossraumes Zürich und daher zu erhalten und zu pflegen.

Bezüglich Arbeitsplätzen steht die Bestandespflege der ansässigen Unternehmen sowie die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen im Vordergrund.

Teilraumspezifische Ergänzungen zu den Zielen für das RZU-Gebiet

Grundsatz Koordination Siedlung und Verkehr

Die Siedlungsentwicklung erfolgt im Rahmen des bestehenden Siedlungsgebiets und nur dort, wo es die vorhandenen oder die heute bereits geplanten Verkehrskapazitäten zulassen.

Verkehrsinfrastrukturbauten

Der Bau von Verkehrsinfrastrukturen mit rein regionaler Bedeutung für das «Seebecken» hat keine Priorität.

Durchmischung Wohnen – Arbeiten

Die Region soll vorrangig ihre Stärke als Wohnstandort betonen. Die Ansiedlung von Arbeitsplätzen ist deshalb von untergeordneter Bedeutung.

Orts- und Quartierzentren sowie Aufwertung von Hauptverkehrsstrassen

Gerade auch für die vergleichsweise vielen älteren BewohnerInnen im «Seebecken» sind attraktive Zentren und aufgewertete Hauptverkehrsstrassen besonders wichtig.

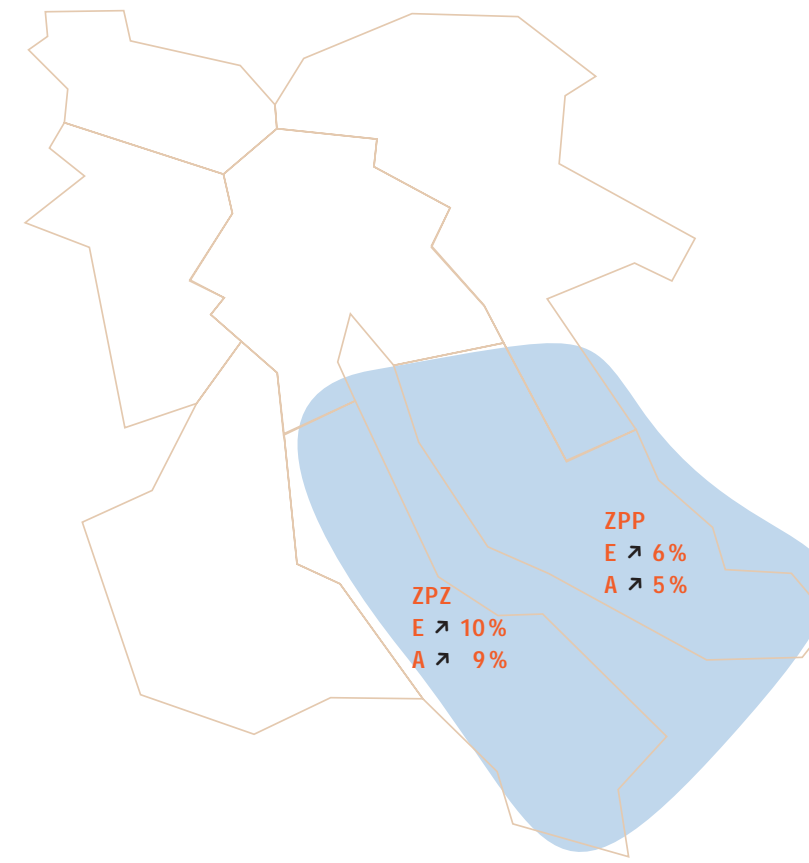
Freifächensystem

Die Schaffung eines Freifächensystems im Siedlungsraum ist von untergeordneter Bedeutung, da grosse Naherholungsräume direkt an das kompakte Siedlungsband angrenzen.

Angestrebte Zunahme in den Regionen bis 2025 (Bezugsjahr: 2001)

ZPZ Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg
EinwohnerInnen **E** + 10'200
Arbeitsplätze **A** + 3'250

ZPP Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil
EinwohnerInnen **E** + 5'250
Arbeitsplätze **A** + 1'650



ZPK
E ↑ 20 %
A ↑ 17 %

ZPZ
E ↗ 10 %
A ↗ 9 %

ZPP
E ↗ 6 %
A ↗ 5 %

Das «Furttal» ist eine noch zu einem grossen Teil ländlich und dörflich geprägte Geländekammer mit bedeutenden Arbeitsplatzgebieten im Nahbereich der Kernstadt.

Allgemeine Zielsetzungen für den Teilraum

Im «Furttal» ist vor allem das familienorientierte Wohnangebot in der weitgehend ländlich geprägten Umgebung auszubauen.

Die vorhandenen dörflichen und landwirtschaftlichen Strukturen sind als Naherholungsgebiet im Nordwesten der Kernstadt zu wahren.

Das «Furttal» ist als Arbeitsplatzstandort zu stärken.

Teilraumspezifische Ergänzungen zu den Zielen für das RZU-Gebiet

Grundsatz Koordination Siedlung und Verkehr

Die Siedlungsentwicklung erfolgt im Rahmen des bestehenden Siedlungsgebiets und nur dort, wo es die vorhandenen oder die heute bereits geplanten Verkehrskapazitäten zulassen.

Verkehrsinfrastrukturbauten

Der Bau von Verkehrsinfrastrukturen mit rein regionaler Bedeutung für das «Furttal» hat keine Priorität. Eine Ausnahme bilden die flankierenden Massnahmen zur Nordumfahrung Zürich. Sie sind für die Lebensqualität im «Furttal» von grosser Wichtigkeit.

Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete

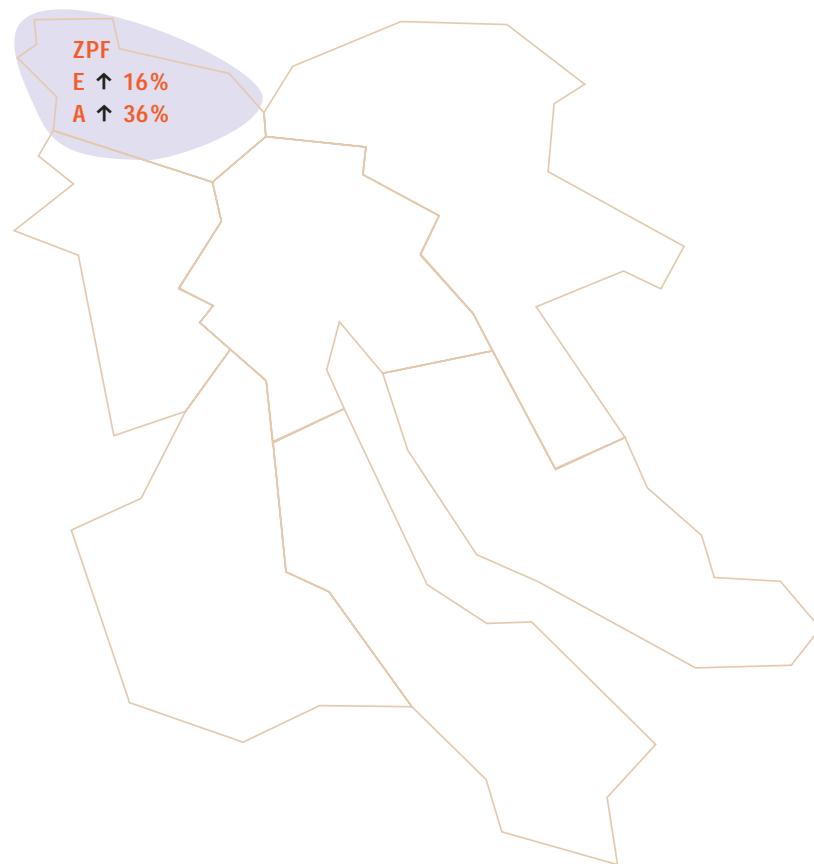
Falls im Zuge des Strukturwandels für die grossen Arbeitsplatzgebiete im «Furttal» zukünftig neue Nutzungen festgelegt werden müssen, kommt einem ausgewogenen Nutzungsmix und einem hohen Wohnanteil grosse Bedeutung zu.

Orts- und Quartierzentren sowie Aufwertung von Hauptverkehrsstrassen

Attraktive Ortszentren sind für die lokale Versorgung und unter sozialen Gesichtspunkten wichtig für die Lebensqualität im «Furttal». Die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit im Strassenraum sind insbesondere für Familien bedeutsam.

Angestrebte Zunahme bis 2025 (Bezugsjahr: 2001)

ZPF Zürcher Planungsgruppe Furttal
 EinwohnerInnen **E** + 4'500
 Arbeitsplätze **A** + 5'500



Die im Raumentwicklungsleitbild dargestellten grundsätzlichen Ziel- und Entwicklungsvorstellungen für das Gebiet der RZU sind das Ergebnis eines rund zweijährigen, breit abgestützten Prozesses mit Beteiligung der nachstehend aufgeführten VertreterInnen des Kantons, der Stadt Zürich und der Umlandregionen.

Angelpunkte dieses Erarbeitungsprozesses waren die vier eintägigen Konferenzen am 19. September 2003, 27. Januar 2004, 11. Mai 2004 und 11. Februar 2005. An diesen Veranstaltungen beschäftigten sich die TeilnehmerInnen mit fachlichen Grundlagen und formulierten Zielvorstellungen zur räumlichen Entwicklung im RZU-Gebiet. Die Diskussionen an den Konferenzen wurden durch verschiedene Arbeitsgruppen der involvierten Planungsträger und durch das Technische Büro der RZU begleitet.

Die im Verlauf des Prozesses erarbeiteten Inhalte waren Gegenstand einer Vernehmlassung, welche allen Gemeinden, den Planungsregionen sowie ausgewählten Verwaltungsstellen von Kanton und Stadt Zürich die Möglichkeit zur Stellungnahme bot.





Kanton Zürich _ Kantonsrat

RETO CAVEGN _ Kommission Energie, Verkehr und Umwelt
GERHARD FISCHER _ Kommission Energie, Verkehr und Umwelt
HANS FREI _ Kommission für Planung und Bau
WILLY FURTER _ Kommission für Planung und Bau
WILLY GERMANN _ Kommission Energie, Verkehr und Umwelt
THOMAS HARDEGGER _ Kommission Energie, Verkehr und Umwelt
RUEDI LAIS _ Kommission Energie, Verkehr und Umwelt
KURT SCHREIBER _ Kommission Energie, Verkehr und Umwelt
PETER WEBER _ Kommission Energie, Verkehr und Umwelt
THOMAS WEIBEL _ Kommission Energie, Verkehr und Umwelt
CARMEN WALKER SPÄH _ Kommission für Planung und Bau
SABINE ZIEGLER _ Kommission Energie, Verkehr und Umwelt

Kanton Zürich _ Verwaltung

FELIX BLINDENBACHER _ Amt für Raumordnung und Vermessung
DOMINIK BRÜHWILER _ Zürcher Verkehrsverbund
HANSRUEDI DIGGELMANN _ Amt für Raumordnung und Vermessung
BERNARD CAPEDE _ Amt für Raumordnung und Vermessung
THOMAS EIERMANN _ Amt für Raumordnung und Vermessung
CHRISTIAN GABATHULER _ Amt für Raumordnung und Vermessung
ROLF GERBER _ Amt für Landschaft und Natur
ANDREAS HURTER _ Tiefbauamt
RETO LORENZI _ Amt für Verkehr
YVONNE MEIER-BUKOWIECKI _ Amt für Verkehr
SIMONE RANGOSCH _ Amt für Verkehr
CHRISTIAN SCHÄRLI _ Amt für Verkehr
PETER SPÖRRI _ Amt für Verkehr
ULRICH STIEGER _ Amt für Raumordnung und Vermessung
HEINZ VETTER _ Amt für Raumordnung und Vermessung
WALTHER WÜRTH _ Amt für Raumordnung und Vermessung

Zürcher Planungsregionen

HERMANN ALB _ Pfannenstil
THOMAS BÄNNINGER _ Pfannenstil
MAX BAUR _ Pfannenstil
FELIX BIASIO _ Glatttal
HANS-RUDOLF BLÖCHLINGER _ Glatttal
HANS BOHNENBLUST _ Limmattal
FREDI BOLLINGER _ Furttal
HANS BURCH _ Zimmerberg
KURT DUTLER _ Zimmerberg
MAX EBERHARD _ Glatttal
KATHRIN ELMIGER _ Knonaueramt
WALTER EPLI _ Glatttal
WALTER ESS _ Knonaueramt
MAGNUS FREI _ Zimmerberg
HORST FUHRMANN _ Zimmerberg
WERNER GUTKNECHT _ Limmattal
WILLY HADERER _ Limmattal
JEAN-PAUL JÄGER _ Zimmerberg
SILVER HESSE _ Furttal
URS MEIER _ Glatttal
HANS MÖHR _ Zimmerberg
CLAUDE REINHARDT _ Pfannenstil
ROLF SCHÄFER _ Limmattal
PETER SCHLEUNIGER _ Knonaueramt
LUZIUS SCHÖB _ Furttal
HEINZ SCHRÖDER _ Limmattal
SUSANNA STÄHELIN EGLIN _ Limmattal
PETER STAUB _ Furttal
ERNST STOCKER _ Zimmerberg
PAUL STUDER _ Limmattal
PETER VOSER _ Limmattal
HUGO WANDELER _ Knonaueramt und Limmattal
WILLY WEISS _ Knonaueramt
RUEDI WERDER _ Knonaueramt
VERENA ZBINDEN _ Limmattal

Stadt Zürich _ Gemeinderat

HANS BACHMANN _ Kommission Verkehr
PIERINO CERLIANI _ Stadtentwicklungskommission
BRUNO GARZOTTO _ Stadtentwicklungskommission
BERNHARD IM OBERDORF _ Kommission Verkehr
CHRISTINA ISELE _ Stadtentwicklungskommission
MARKUS KNAUSS _ Kommission Verkehr
DANIEL LEUPI _ Kommission Verkehr
CLAUDIA NIELSEN _ Kommission Verkehr
ROBERT SCHÖNBÄCHLER _ Kommission Verkehr
DORIS WEBER _ Kommission Verkehr

Stadt Zürich _ Verwaltung

PAUL BAUER _ Grün Stadt
FELIX CHRISTEN _ Hochbaudepartement
JÜRIG CHRISTEN _ Polizeidepartement
FRANZ EBERHARD _ Amt für Städtebau
MORITZ EGGENSCHWILER _ Verkehrsbetriebe
BRUNO HOHL _ Umwelt- und Gesundheitsschutz
RUEDI OTT _ Tiefbauamt
BRIGIT WEHRLI-SCHINDLER _ Stadtentwicklung

Regionalplanung Zürich und Umgebung

KATHRIN MARTELLI _ Vorstand
PETER MÜLLER _ Vorstand
MARTIN LENZLINGER _ Vorstand
DONALD KELLER _ Technisches Büro
GUENTHER ARBER _ Technisches Büro
CHRISTIAN BACHOFNER _ Technisches Büro
MANFRED EGGENBERGER _ Technisches Büro
ROGER STREBEL _ Technisches Büro
ANITA WEBER _ Technisches Büro

Bund _ Strategiegruppe Agglomerationspolitik

PIETRO CATTANEO _ ARE