

Sandra Bosshard
Leiterin RUV / Bausekretärin
direkt 044 835 82 32
sandra.bosshard@dietlikon.org

Protokollauszug vom 21.03.2017

57 04.03.0 Kantonale Planung

Kantonaler Richtplan; Teilrevision 2016; Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger und öffentliche Auflage; Vernehmlassung

a) Ausgangslage

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2016 informierte die Baudirektion des Kantons Zürich über Teilrevision des kantonalen Richtplans 2016 und bittet um Stellungnahme bis am 31. März 2017. Die öffentliche Auflage zur Richtplanvorlage findet vom 16. Dezember 2016 bis 31. März 2017 statt.

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument der Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten (Art. 6 Bundesgesetz über die Raumplanung, RPG). Gemäss Art. 9 Abs. 2 RPG ist der kantonale Richtplan zu überprüfen und anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthafte bessere Lösung möglich ist.

Um sicherzustellen, dass mit dem kantonalen Richtplan zeitgerecht auf neue Entwicklungen reagiert werden kann, erfolgt dessen Überprüfung und Nachführung künftig in der Regel mit jährlichen Teilrevisionen, was den Vorteil bringt, dass der jeweilige Umfang begrenzt bleibt und dass dringliche Vorhaben vergleichsweise rasch in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden können. Die Teilrevision 2016 weist daher einen deutlichen geringeren Umfang als die Teilrevision von 2015 auf.

b) Inhalt der Revisionsvorlage 2016

Die Richtplanvorlage der Teilrevision 2016 besteht nur aus jenen Teilkapiteln, in denen sich Änderungen ergeben haben. Somit werden für die öffentliche Auflage nicht sämtliche Richtplandokumente aufgelegt, da es sich nicht um eine gesamthafte Überarbeitung handelt. Geänderte Inhalte werden in der Vorlage rot dargestellt. Diese besteht aus dem Richtplantext und der Richtplankarte Blatt Nord.

Die Auflistung der wesentlichen Anpassungen und weiterführende Hinweise zur Teilrevision 2016 können der Ermächtigung zur Durchführung der öffentlichen Auflage durch den Regierungsrat (RRB Nr. 1108/16) entnommen werden.

c) Stellungnahme Gemeinde Dietlikon zur Teilrevision 2016

Für die Teilrevision 2016 ist positiv hervorzuheben, dass gemäss Kapitel Siedlung vermehrt die gesetzlichen Rahmenbedingungen so anzupassen seien, dass Autobahnen und Eisenbahnlinien in städtischen Gebieten überdeckt und erleichtert für Wohn-, Industrie- und Gewerbebezüge genutzt

werden können. Unter dem Kapitel Landschaft sollen mit den im kantonalen Richtplan eingetragenen Landschaftsverbindungen die Zerschneidung und Absonderung von Lebens- und Erholungsräumen sowie die trennende Wirkung von Verkehrswegen und anderen Hindernissen vermindert werden. Dies entspricht auch der kantonalen Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU), welche im zwischenzeitlich erfolgten Antrag dem Kantonsrat eine weitgehend unterirdische Linienführung der Glattalbahn empfiehlt.

Antrag 1

Überdeckte Infrastrukturen, sowohl geplante als auch bestehende, sollen im Rahmen einer nächsten Teilrevision im Richtplan festgelegt und priorisiert werden.

d) Kommende Richtplanrevisionen

Gemäss Mitteilung der Baudirektion besteht für die nach- und nebengeordneten Planungsträger bei den jährlichen Richtplanrevisionen im Rahmen der Anhörung und gleichzeitig stattfindenden öffentlichen Auflage auch die Möglichkeit, Anpassungen oder Vorhaben, die Eingang in den kantonalen Richtplan finden sollen, dem Amt für Raumentwicklung (ARE) zur Prüfung zu melden. Sofern eine beantragte Änderung die entsprechenden Kriterien erfüllt, wird sie in einer der nächsten Teilrevisionen aufgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass eine Richtplanvorlage nach einer Bearbeitungsdauer von rund sechs bis sieben Quartalen zur Beratung und Festsetzung an den Kantonsrat überwiesen werden kann.

Antrag 2

Die im Richtplan festgesetzte und eingetragene Linienführung der Glattalbahnverlängerung vom Bahnhof Dietlikon bis nach Bassersdorf (grün gepunktet) soll gestrichen werden.



Planausschnitte Kantonaler Richtplan Blatt Nord



Begründungen:

Der Ast der Erweiterung der Glattalbahnverbindung Bahnhof Dietlikon – Bahnhof Bassersdorf wird im Richtplan (Festsetzung Stand 18. September 2015) mit einer gepunkteten und keiner durchgezogenen grünen Linie dargestellt, was auf eine Differenzierung der Gewichtung dieser Verbindung schliessen lässt. Zudem wird dieser Zusammenschluss als langfristiger Realisierungshorizont angesehen, für welchen das Nachfragepotential und die Linienführung zu prüfen ist.

Bei der Glattalbahn handelt es sich um das gleiche Verkehrssystem (Fahrzeuge, Spurbreite, Fahrleitung, Signalisierung) wie das Tram der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich. Die Glattalbahn ist also als Strassenbahn anzusprechen, welche für den innerstädtischen Verkehr geeignet ist. Der Vorteil der Strassenbahn (des Trams) besteht darin, dass pro Fahrzeug und Tramchauffeur mehr Passagiere als bei einem Bus transportiert werden können. Als weiterer Vorteil sind beim Tram die Fahrzeug- und Trassenkosten günstiger als bei einer normalen S-Bahn. Da das Tram weniger schnell als eine S-Bahn verkehrt, können bei Traminien die Haltestellen in dichtem Abstand angeordnet werden als bei einer Bahn.

Die geplante Verbindung zwischen Bahnhof Dietlikon und Bahnhof Bassersdorf, welche weitgehend durch unbebautes Gebiet führt, ist aus den erwähnten Überlegungen für eine Strassenbahn ungeeignet: Erstens werden gar keine Haltestellen inmitten der Landschaft benötigt. Der Vorteil des dichteren Tramnetzes im Vergleich zur S-Bahn ist nicht gegeben. Zweitens ist die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr in diesem Gebiet aufgrund der geringeren, nicht-städtischen Dichte wesentlich kleiner und kann mit Bussen ausreichend abgedeckt werden. Drittens besteht auf der Bahnhofstrasse bzw. Bassersdorferstrasse von Dietlikon nach Bassersdorf eine ausreichende Kapazität der Strasse für den Busverkehr; eine eigene Trasse für das Tram ist unnötig und unwirtschaftlich. Viertens zeigt der Richtplan auf, dass der Landschaftskorridor zwischen Bassersdorf und Dietlikon erhalten bleiben und nicht als Siedlungsgebiet eingezont werden soll; ein städtisches Verkehrsmittel in dieses Gebiet vorzusehen, würde also den Zielen des Landschaftsschutzes zuwiderlaufen.

Haltung VBG / ZVV

Mit einer durch den ZVV erstellten Marktstudie (Stadtbahnstrategie) zum Kundenpotential wurde auch dieser Abschnitt betrachtet. Anlässlich der künftig wenig zu erwartenden Verdichtung auf diesem Streckenabschnitt (Landwirtschaftszone, Kulturlandinitiative), kann davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage auch langfristig nicht gegeben sein wird.

Haltung Gemeinde Bassersdorf:

Die Gemeinde Bassersdorf hat sich bisher noch nicht konkret zur Streichung geäussert. Zum heutigen Zeitpunkt möchte sie noch daran festhalten (Ringbahnschluss) und wird einen entsprechenden Entscheid voraussichtlich bis Ende 2017 fällen.

Haltung ZPG:

Gemäss der Vorlage des Regionalen Richtplans (Stand 29.06.2016, Fassung öffentliche Auflage), werden gemäss Leitlinien D, „Dimensionierung Verkehrsnetz auf mutmassliches Wachstum“ folgende prioritären Infrastruktur-Grossprojekte, auf welche es die Siedlungsentwicklung und Landschaftsgestaltung vorrangig auszurichten gibt, definiert:

- GlattalBahnPLUS, Ast Flughafen Kloten – Bahnhof Bassersdorf
- GlattalBahnPLUS, Ast Dübendorf Giessen – Dübendorf Bahnhof – Flugplatzareal Dübendorf – Bahnhof Dietlikon
- Glattalautobahn, parallele Transitachse zur bestehenden Autobahn A1

Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Verlängerung der GlattalBahnPLUS, Ast Bahnhof Dietlikon – Bahnhof Bassersdorf, aufgrund der für das Tram unzureichenden Nachfragepotentials nicht als vorrangiges Tramprojekt erachtet wird.

Weitere Bemerkungen

Da der Eintrag im Richtplan behördenverbindlich ist, muss auch diese Linienführung der GlattalBahn in Planungen berücksichtigt werden. Konkret betrifft das zum heutigen Zeitpunkt den Masterplan „Zentrum Mitte“ und die nachfolgenden Planungen (Gestaltungsplanpflicht), da die Raumsicherung nachgewiesen werden muss. Dies kann zu erheblichen Planungsschäden führen, indem für die künftige Trasse der dazu notwendige Raum gesichert werden muss, obwohl er höchstwahrscheinlich gar nie für eine Tramverbindung genutzt wird. Richtplaneinträge, welche nicht mit der langfristigen Strategie des ZVV und der VBG in Übereinstimmung stehen, sollten daher vermieden werden.

Eine Verbesserung des ÖV-Angebotes zwischen beiden benachbarten Gemeinden ist dennoch wünschenswert, da bislang keine direkten Verkehrsverbindungen bestehen. Aus diesen Gründen wird eine direkte Busverbindung zwischen dem Bahnhof Dietlikon und dem Bahnhof Bassersdorf angestrebt. Damit soll für Dietlikon auch ein besserer Anschluss an die Flughafenlinie via Bahnhof Bassersdorf ermöglicht und im Gegenzug für Bassersdorf ein schlankerer Anschluss an die S-Bahnlinie nach Stettbach realisiert werden. Beispielsweise ist es kurz- bis mittelfristig denkbar, die Buslinie 749 (Ortsbus) weiter nach Bassersdorf zu verlängern.

Beschluss:

1. Im Sinne der Erwägungen c) sind Überdeckte Infrastrukturen, sowohl geplante als auch bestehende im Rahmen einer nächsten Teilrevision im Richtplan festzulegen und zu priorisieren.
2. Im Sinne der Erwägungen d), ist in der nächsten Teilrevision die im Richtplan festgesetzte und eingetragene Linienführung der GlattalBahnverlängerung (Abschnitt Bahnhof Dietlikon bis nach Bassersdorf) zu streichen.
3. Im Übrigen schliesst sich die Gemeinde Dietlikon der Stellungnahme der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) an.

4. Mitteilung an:

- Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung, Daniela Wegner, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich
- Zürcher Planungsgruppe Glattal, Neuhofstrasse 34, Postfach, 8600 Dübendorf
- Baubehörde
- OE Raum, Umwelt + Verkehr
- Akten

Gemeinderat

Edith Zuber
Gemeindepräsidentin

Martin Keller
Gemeindeschreiber

Versand: