

Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

Teilrevision 2016

2.1.2 **Karteneinträge**

In der Richtplankarte ist das Siedlungsgebiet abschliessend festzulegen. In der Karte sind schutzwürdige Ortsbilder darzustellen.

Verkehr Versorgung, Entsorgung

2.1.3 **Massnahmen**

a) **Kanton**

Der Kanton setzt die regionalen Richtpläne fest und erlässt die kantonalen Massnahmen gemäss §§ 32 und 89 PBG. Er sorgt dabei für die harmonische Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen (vgl. 2.1.1).

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, namentlich zur zonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zu den vorhandenen Baudenkmäler, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie zur Umgestaltung der Planungsträgern aller Stufen zugänglich.

Der Kanton Zürich setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit dafür ein, dass im gesamten Wirtschaftsraum Zürich dieselben Massnahmen zur Nutzung des Bodens angewandt werden.

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsberichts einen Bericht über den erreichten Stand der Siedlungsentwicklung sowie über die gegenwärtigen Massnahmen.

b) **Gemeinden**

Die Gemeinden erarbeiten Grundlagen für eine auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen und sorgen durch entsprechende Festlegungen im Richtplan für eine gemeindeübergreifende Koordination in aufgabenbezogenen Bezugsräumen.

Die Gemeinden erarbeiten eine langfristige Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet aus und koordinieren diese mit den kommunalen Planungen der Nachbargemeinden. Sie planen in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden die Durchführung grösserer öffentlicher Vorhaben.

5427 a
Beschluss des Kantonsrates
über die Teilrevision 2016
des kantonalen Richtplans

Antrag der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt
vom 30. Oktober 2018

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt* vom 30. Oktober 2018

5427 a
Beschluss des Kantonsrates
über die Teilrevision 2016 des kantonalen Richtplans,
Kapitel 4 «Verkehr» und Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung»

(vom)

Der Kantonsrat,
nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 9. Januar 2018 und der Kommission für Energie,
Verkehr und Umwelt vom 30. Oktober 2018,

beschliesst:

- I. Die Teilrevision 2016 des kantonalen Richtplans, Kapitel 4 «Verkehr» und Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung», wird festgesetzt.
- II. Vom Erläuterungsbericht wird Kenntnis genommen.
- III. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.

Zürich, 30. Oktober 2018

Im Namen der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

Die Präsidentin:
Rosmarie Joss

Die Sekretärin:
Franziska Gasser

*Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern:
Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Thomas Forrer, Erlenbach; Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Martin Haab, Mettmenstetten; Felix Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen am Albis; Ruedi Lais, Wallisellen; Thomas Lamprecht, Bassersdorf; Christian Lucek, Dänikon; Ulrich Pfister, Egg; Martin Romer, Dietikon; Barbara Schaffner, Otelfingen; Christian Schucan, Uetikon am See; Daniel Sommer, Affoltern am Albis; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska Gasser.

Übersicht Inhalte Richtplanteilrevisionen

Richtplanteilrevision 2015 Stand des Verfahrens (November 2018):
Die Vorlage wurde am 22. Oktober durch den Kantonsrat festgesetzt.

Inhalt

Kapitel 1, Raumordnungskonzept:

- Pt. 1.2: Präzisierung Bevölkerungsprognose

Kapitel 2, Siedlung:

- Pt. 2.2: Planen und Bauen am Zürichseeufer
- Pt. 2.2: Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung
- Pt. 2.4: Solaranlagen auf Kultur- und Naturdenkmälern

Kapitel 3, Landschaft:

- Pt. 3.4: Gewässerrevitalisierung
- Pt. 3.5: Seerestaurant Bürkliplatz
- Pt. 3.11: Entlastungsstollen Hochwasserschutz Sihl–Zürichsee–Limmat

Kapitel 4, Verkehr:

- Pt. 4.5: Anforderungen an regionale Arbeitsplatzgebiete

Kapitel 5, Versorgung, Entsorgung:

- Pt. 5.2: Aktualisierung Grundwasserfassungen
- Pt. 5.3: Aktualisierung Materialgewinnungsgebiete
- Pt. 5.4: Anpassung Eintrag Unterwerk Rümlang (realisiert)
- Pt. 5.4: Streichung von bereits realisierten Erdgastransportleitungen
- Pt. 5.4: Aktualisierung von Energiepotenzialen bei Kehrlichtverbrennungsanlagen
- Pt. 5.7: Aktualisierung der Tabelle mit Karteneinträgen für Abfallanlagen

Kapitel 6, Öffentliche Bauten und Anlagen:

- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung Sihlquai, Zürich
- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung Universität Zürich-Irchel
- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung Hochschulstandort Winterthur
- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau
- Pt. 6.3: Erweiterung Kantonsschule Zürich Nord
- Pt. 6.3: Bildungszentrum für Erwachsene (BIZE), Standortfestlegung Kasernenareal
- Pt. 6.3: Eintrag Schulhaus Riesbach als Rochadeschulhaus
- Pt. 6.3: Kantonsschule Pfannenstil, Uetikon a.S., Standortfestlegung Provisorium Rossweid
- Pt. 6.3: Neubau Kantonsschule Uster
- Pt. 6.3: Erweiterung und Sanierung Bildungszentrum Uster
- Pt. 6.3: Neubau Wirtschaftsschule Wetzikon
- Pt. 6.3: Neubau Berufsfachschule Winterthur
- Pt. 6.4: Erweiterung Spital Uster
- Pt. 6.4: Neubau Klinik für Rehabilitation der Höhenklinik Wald
- Pt. 6.4: Sanierung und Erweiterung Spital Wetzikon
- Pt. 6.4: Erweiterung und Standortverlagerung Integrierte Psychiatrie Winterthur–Zürcher Unterland (IPW)
- Pt. 6.5: Umbau und Erweiterung Kongresshaus Zürich; Streichung Kongresszentrum Zürich
- Pt. 6.6: Neubau Ausbildungsgebäude Polizeiliche Schiess- und Ausbildungsanlage Reppischtal
- Pt. 6.6: Erweiterung Seepolizei und Schifffahrtskontrolle Oberrieden

Richtplanteilrevision 2016 Stand des Verfahrens (November 2018):

Die Vorlage befindet sich in der kantonsrätlichen Kommissionsberatung.

Inhalt**Kapitel 2, Siedlung:**

- Pt. 2.2: Überdeckung von Autobahnen und Bahnlinien
- Pt. 2.4: Aktualisierung der Ortsbilder von überkommener Bedeutung gemäss den Objekten im ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung)

Kapitel 3, Landschaft:

- Pt. 3.9: Aktualisierung Funktionen Landschaftsverbindungen
- Pt. 3.10: Anpassung Freihaltegebiet Gemeinde Feuerthalen (nur Karte)
- Pt. 3.11: Aktualisierung von geplanten und bestehenden Hochwasserrückhaltebecken

Kapitel 4, Verkehr:

- Pt. 4.2: Aufnahme Rosengartentunnel und Streichung Waidhaldetunnel
- Pt. 4.2: Streichung Ortsdurchfahrt Egg
- Pt. 4.3: Aufnahme Rosengartentram

Kapitel 5, Versorgung, Entsorgung:

- Pt. 5.7: Änderung Festlegung Kompostieranlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets
- Pt. 5.7: Aktualisierung Deponie- und Restvolumen Grüningen/Gossau, Tägernauer Holz

Kapitel 6, Öffentliche Bauten und Anlagen:

- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung ETH Hönggerberg, Zürich
- Pt. 6.2: Aufnahme Gebietsplanung Kasernenareal, Zürich
- Pt. 6.3: Standortfestlegung Kantonsschule Pfannenstil, Uetikon a.S.
- Pt. 6.5: Erweiterung und Erneuerung Wildnispark Zürich Langenberg, Langnau a.A.
- Pt. 6.5: Anpassung Realisierungshorizont Eishockey und Sportzentrum Zürich
- Pt. 6.6: Erweiterung äusserer Sicherheitsperimeter Justizvollzugsanstalt Pöschwies, Regensdorf

Rot: Änderungen gegenüber dem festgesetzten Richtplan

| **Änderungen der Mehrheit der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt gegenüber dem Antrag des Regierungsrates vom 9. Januar 2018 (Vorlage 5427)**

[...] **Minderheitsanträge**

Kanton Zürich **Richtplan**

Inhalt

4	Verkehr	4.2-1
4.2	Strassenverkehr	4.2-1
4.2.1	Ziele	4.2-1
4.2.2	Karteneinträge	4.2-1
4.2.3	Massnahmen	4.2-10
5	Versorgung, Entsorgung	5.7-1
5.7	Abfall	5.7-1
5.7.1	Ziele	5.7-1
5.7.2	Karteneinträge	5.7-1
5.7.3	Massnahmen	5.7-5

4 Verkehr

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ziele

Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten Individualverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Transport von Gütern wie auch dem Fuss- und Veloverkehr. Zusammen und in Abstimmung mit dem Schienennetz (vgl. Pt. 4.3) stellt es die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete sicher und verknüpft diese untereinander sowie mit ausserkantonalen Gebieten. Das Strassennetz ist unter dem Gesichtspunkt der Siedlungs- und Landschaftsqualität, der Umweltvorsorge, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität, der Sicherheit und der reibungslosen Verkehrsabwicklung zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen. Netzergänzungen und Ausbauten zur Beseitigung von Stausituationen und zur Entlastung belasteter Gebiete haben Priorität.

Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist in erster Linie mit *organisatorischen Massnahmen* zu gewährleisten. Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. Wo erforderlich, ist die intermodale Gesamtleistung durch Kapazitätserweiterungen für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu steigern.

Der langfristigen Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur wird bei der Planung von künftigen Infrastrukturvorhaben Rechnung getragen. Die entsprechenden Interventionszeiträume sowie die dafür notwendigen Mittel werden mit den Neubauvorhaben koordiniert. Neu- und Ausbauten von Strassen haben sich in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen.

4.2.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte sind Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen abschliessend festgelegt. Während bei Hochleistungsstrassen die möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des Verkehrs im Vordergrund steht, sind an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen, soweit die Verkehrsbelastung das zulässt.

Hochleistungsstrassen sowie Hauptverkehrsstrassen, die als national bedeutende Verbindungsachsen gelten, sind gemäss Abb. 4.1 als Nationalstrassen vorzusehen. Die Übernahme in das Nationalstrassennetz setzt die Aufnahme in den entsprechenden Netzbeschluss des Bundes voraus.

Die Zuordnung und Funktion der Strassen wird wie folgt festgelegt:

Strassenklassierung	Funktion	Instrument für Festlegung
Hochleistungsstrassen (HLS)	Übergeordnete Achsen mit hoher Leistungsfähigkeit: <ul style="list-style-type: none"> • Möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des MIV; • Umfassende Lärmschutzmassnahmen im Bereich von Wohngebieten. 	Kantonaler Richtplan (Für Nationalstrassen ist zudem die Aufnahme in den Netzbeschluss des Bundes erforderlich)
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Wichtige Achsen, die zusammen mit den HLS das übergeordnete Strassennetz bilden: <ul style="list-style-type: none"> • Kanalisieren des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen; • Strassenraum dient MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr; • Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität. 	
Verbindungsstrassen	Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung. 	Regionaler Richtplan

Zur vorsorglichen Trasseesicherung wurden insgesamt mehr Strassenbauvorhaben in den Richtplan aufgenommen, als innerhalb des Planungshorizonts von 25 Jahren realisiert werden können. Auf Grund begrenzter finanzieller Mittel ist eine Priorisierung der einzelnen Vorhaben unumgänglich. Erste Priorität kommt dabei – neben dem Unterhalt und der Lärmsanierung bestehender Strassen – den vom Bund beschlossenen Hochleistungsstrassen zu, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des übergeordneten Netzes erforderlich sind. Umfahrungsstrassen wurden nach Massgabe ihrer Gesamtwirkung im Sinne der Zielsetzungen (vgl. Pt. 4.2.1) priorisiert.

Für Neuanlagen werden lediglich die generelle Lage und der voraussichtliche Realisierungshorizont bestimmt. Die konkrete Linienführung und die bauliche Ausgestaltung ist Sache der Projektierung gemäss Strassen-gesetzgebung. Begleitmassnahmen, die für das Erreichen und dauerhafte Sichern der Entlastungswirkung oder zur Begrenzung negativer Auswirkungen eines Strassenbauvorhabens erforderlich sind, bilden einen integralen Projektbestandteil und sind spätestens mit der Inbetriebnahme der Neuanlage zu realisieren. Mit Neubauvorhaben verknüpfte Abklassierungen von Strassenabschnitten werden in der Karte bezeichnet, soweit sie bereits lokalisiert werden können.

In der Richtplankarte sind zudem die Autobahnraststätten gemäss Art. 6 der Nationalstrassenverordnung (NSV) festgelegt.

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
1a	Stadttunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau– Anschluss Dübendorf– Neuguet	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse / als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifigem Tunnel mit unterirdischem Halbanschluss in den tiefergelegten Sihlquai (Nr. 5), abzustimmen mit Grundwasserschutz. Keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz, Halb- anschluss Sihlhölzli als solchen bei- behalten, Abbruch Sihlhochstrasse, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik (vgl. Pt. 4.5.2)	kurzfristig, primär weiter zu verfolgen- des Vorhaben
1b	Seetunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau– Anschluss Dübendorf– Neuguet	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse / als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifigem Tunnel, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik	Ersatzvariante, falls Nr. 1a nicht realisierbar
1c	Seebeckentunnel Zürich	Städtische Hochleistungsstrasse	Neubau von Tunnel, um den Grossraum Bellevue zu entlasten; stadtverträgliche Begleitmassnahmen, evtl. Parkhaus mit Parkhauseinfahrt beim Kongresshaus, evtl. neue Parkhauseinfahrt zum Opera- Parkhaus	mittelfristig (Realisierung unabhängig von 1a und 1b)
2	Adlisbergtunnel, Anschluss Zürich-Tiefen- brunnen–Unterirdische Verzweigung Zürichberg	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung an den Stadttunnel (Nr. 1a), Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig (bis ca. 2030)
3	A52, Wehrenbachtobel- tunnel, Anschluss Zürich- Burgwies–Anschluss Waltikon	Hochleistungsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung an Adlisbergtunnel (Nr. 2) bzw. Seetunnel (Nr. 1b), Abklassierung Forchstrasse, Begleitmassnahmen	langfristig (nach 2035)
4	Lärmsanierung Grünau, Zürich	Hauptverkehrsstrasse (Nationalstrasse)	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	kurzfristig (bis ca. 2016)
5	Westast Zürich	Hauptverkehrsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau Westast, unterirdischer Halbanschluss Sihlquai, tiefergelegtes Sihlquai und Begleitmassnahmen in Koordination mit Stadttunnel (Nr. 1a)	kurz- bis mittelfristig
6	Waidhaldetunnel Zürich, Toni-Knoten– Hirschwiesenstrasse	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel mit unterirdischer Limmatquerung; Abklassierung Rosengarten- und Buecheggstrasse, Begleitmassnahmen zur Verhinderung von Mehrverkehr über Duttweilerbrücke; Linienführung in Prüfung	kurz- bis mittelfristig
7	A1L, Einhausung Schwamendingen, Zürich	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	kurzfristig (bis ca. 2018–2022)
8	Verlängerung Glattalstrasse, Zürich	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schaffhauserstrasse (Zürich Seebach und Opfikon), Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
9	Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung Binzmühle- und Schaffhauserstrasse, Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig
10	A1, Nordumfahrung Zürich (Gubrist), Limmattaler Kreuz–Anschluss Zürich-Seebach	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf 6 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz), Ausbau Niederholzstrasse (Weiningen) als Verbindungsstrasse, Überdeckungen bei beiden Gubristtunnel-Portalen, bei Äbnet (Zürich-Affoltern/Regensdorf, vgl. Pt. 3.9.2 Nr. 4), bei Chöschenrüti (Zürich/Rümlang, vgl. Pt. 3.9.2 Nr. 3) sowie zwischen Anschluss Zürich-Seebach und Stelzen (Opfikon), Begleitmassnahmen	Inbetriebnahme 3. Röhre kurzfristig, anschliessend Instandsetzung 1. und 2. Röhre
11	A1, Limmattal, Anschluss Dietikon–Limmattaler Kreuz	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf 8 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz), Überdeckungen im Bereich der Wohn- und Naherholungsgebiete sowie weitere Massnahmen zum grossräumigen Lärmschutz	langfristig (nach 2030)
12	Westumfahrung Dietikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Begleitmassnahmen in Koordination mit Kt. AG	mittel- bis langfristig
13	Ortsdurchfahrt Bickwil, Obfelden	Hauptverkehrsstrasse	Tieferlegung mit Überdeckung im Kernbereich, Begleitmassnahmen	kurzfristig
14	Umfahrung Ottenbach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Muri- und Obfelderstrasse, Begleitmassnahmen	kurzfristig
15	Nordumfahrung Adliswil	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung Zürichstrasse, Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig
16	A3, Lärmsanierung Zürich-Wollishofen–Anschluss Thalwil	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Bau von Wänden, Dämmen und Galerien, Überdeckungen im Bereich der Wohngebiete	kurz bis-mittelfristig
17	Hirzeltunnel	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Möglichkeit für späteren Vollausbau auf 4 Fahrstreifen, Abklassierung Zuger- und Rückbau Sihltalstrasse (in Koordination mit Pt. 3.7.2 Nr. 5), Begleitmassnahmen	mittelfristig
18	A52, Lärmsanierung Forchautostrasse, Zumikon–Egg	Hochleistungsstrasse	Bau von Wänden und Dämmen zum Schutz von Wohn- und Erholungsgebieten	kurzfristig
19	Ortsdurchfahrt Egg	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Meilener- und Forchstrasse	kurzfristig
20	Umfahrung Binz, Maur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel als Zubringer zum Wehrenbachtobel-tunnel (Nr. 3), Abklassierung Zollikon- und Binzstrasse, Anpassung Siedlungsgebiet und Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
21	Umfahrung Schwerzenbach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierungen, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)
22	Glattalautobahn, Verzweigung Zürich-Nord- Verzweigung Baltenswil	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Neubau von 4-streifigem Tunnel zur Entlastung der A1 im mittleren Glattal (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 3); Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und der städtebaulichen Einordnung des Verflechtungsbauwerks bis über Autobahneinfahrt 62/Zürich-Seebach; ab östlichem Tunnelende Überdeckung des oberirdisch geführten Abschnitts bis zur Verknüpfung mit der A1 im Raum Baltenswil; landschaftsverträgliche Einbettung der Bauwerke in Koordination mit der Zulaufstrecke zum geplanten Brüttenertunnel (Pt. 4.3.2 Nr. 27a); Ausbau A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttsellen auf 6 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz); Ausbau A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Anschluss Flughafen auf 6 Fahrstreifen sowie Umgestaltung der Halbanschlüsse Werft und Flughafen; zweiter Halbanschluss Opfikon, Begleitmassnahmen	mittelfristig
23	A1, Verzweigung Baltenswil- Anschluss Töss	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau A1 zwischen Verzweigung Baltenswil und Anschluss Töss auf 8 Fahrstreifen (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nrn. 28 und 39)	mittel- bis langfristig
24	Flughofstrasse Rümlang	Hauptverkehrsstrasse	Verlegung Flughafenstrasse in Abstimmung mit Plangenehmigungsverfahren für Flug- hafenausbauten, Verlegung und Überbrückung der Glatt und Gewässer- revitalisierung Glatt (vgl. Pt. 3.4.2 Nr. 7)	mittel- bis langfristig
25	Wehntalerstrasse, Regensdorf-Anschluss Affoltern	Hauptverkehrsstrasse	Ausbau der bestehenden Strasse auf drei Fahrstreifen, abzustimmen mit Moorschutz	mittel- bis langfristig

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
26	A53, Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster-Kreisel Betzholz	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn zwischen Anschluss Uster-Ost und Verzweigung mit der Forchautostrasse beim Anschluss Ottikon sowie Ausbau der Forchautostrasse zwischen Anschluss Ottikon und Anschluss Betzholz zur Nationalstrasse (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 31); landschafts- und siedlungsverträgliche Einbettung insbesondere im Bereich der Tunnelportale; im Bereich Isert Weiher in Koordination mit dem Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Nr. ZH 322; Anschluss Wetzikon-West in Koordination mit geplantem Parkhaus für die Spinnerei Floos (oberirdische Parkierung als Übergangslösung); Prüfung einer Integration der Übertragungsleitung Heusberg-Betzholz in das neu zu erstellende Autobahntrasse; Rückbau Kreisel Betzholz, Abklassierung Aathalstrasse (Uster), Zürichstrasse (Seegräben), Zürcher- und Rapperswilerstrasse (Wetzikon) sowie Zürichstrasse (Hinwil), Begleitmassnahmen	mittelfristig
27	Westtangente Wetzikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse als flankierende Massnahme zur Oberlandautobahn (Nr. 26), Begleitmassnahmen	kurzfristig
28	Ortsdurchfahrt Pfäffikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)
29	Westtangente Pfäffikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Uster-, Tumbelen- und Pilatusstrasse	mittel- bis langfristig
30	Moosackerstrasse Uster	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
31	Uster-West	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, abzustimmen mit Moorschutz, Abklassierung Berchtold- und Winterthurerstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
32	A1, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss-Anschluss Oberwinterthur	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf bis zu 8 Fahrstreifen zur Leistungssteigerung und Entlastung der Stadt Winterthur, Überdeckung Wülflingen und Begleitmassnahmen (besserer Lärmschutz)	mittel- bis langfristig
33	Tieflegung Untere Vogelsangstrasse, Winterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse in Tiefelage mit Umnutzung Zürcherstrasse, u.a. zur Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 6 (vgl. Pt. 2.3.2)	kurz- bis mittelfristig
34	Heiligbergtunnel Winterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel im Anschluss an tiefergelegte Untere Vogelsangstrasse (Nr. 33), Abklassierung Breitstrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
35	Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse zur Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 7 (vgl. Pt. 2.3.2); Querung der SBB-Anlagen mittels Brückenbauwerk (Führung über Riet- und Bahndammstrasse als Ersatzvariante, falls Brückenlösung nicht realisierbar); genaue Lage der Tunnelportale in Prüfung, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
36	Äussere Nordumfahrung (Teil Ost), Verzweigung Winterthur-Nord- Verzweigung Bülach	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn, Linienführung zu prüfen in Koordination mit Nr. 32, Abklassierungen, Begleitmassnahmen	langfristig, primär weiter zu ver- folgendes Vorhaben (Ersatzvarianten: Nrn. 38, 39, 42, 43)
37	Äussere Nordumfahrung (Teil West), Verzweigung Bülach- Verzweigung Wettingen	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn, Linienführung zu prüfen in Koordination mit Kt. AG; abzustimmen mit Moorschutz, Abklassierungen, Rückbau im Bereich Neeracherried, Begleitmassnahmen	langfristig, (Trasseesicherung), primär weiter zu ver- folgendes Vorhaben (Ersatzvariante: Nrn. 47 [Bereich Höri] und 48)
38	Taggenbergtunnel	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
39	Untertunnelung Pfungen	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
40	A4, Weinland, Verzweigung Winterthur- Nord-Anschluss Kleinandelfingen	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf 4 Fahrstreifen	mittel- bis langfristig
41	Umfahrung Ossingen	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Andelfinger- und Steinerstrasse, Begleitmassnahmen; Linienführung und mögliche Tunnelvariante prüfen	mittelfristig
42	Umfahrung Embrach	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Winterthurerstrasse	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
43	Dettenbergtunnel	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung Weiacherstrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
44	A51, Lärmsanierung Bülach	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Bau von Wänden und Dämmen, Überdeckung im Bereich der Wohngebiete	kurzfristig (ca. 2015)
45	A50/A51, Autobahn- zusammenschluss Bülach- Glattfelden	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Ausbau auf 4 Fahrstreifen (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 50)	kurz- bis mittelfristig

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
46	Umfahrung Eglisau	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schaffhauser- und Zürcherstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
47	Umfahrung Höri- Neeracherried	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Wehntalerstrasse (Höri) und Dielsdorferstrasse (Neerach), Ausbau Dielsdorferstrasse zwischen Riedt und Neerach als Verbindungsstrasse, etappiertes Vorgehen für schnellstmöglichen Rückbau aller Strassen im Bereich Neeracherried	kurzfristig (Bereich Höri: Ersatzvariante zu Nr. 37)
48	Umfahrung Dielsdorf- Sünikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, (abzustimmen mit Moorschutz), Abklassierung Wehntalerstrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig (Ersatzvariante zu Nr. 37)

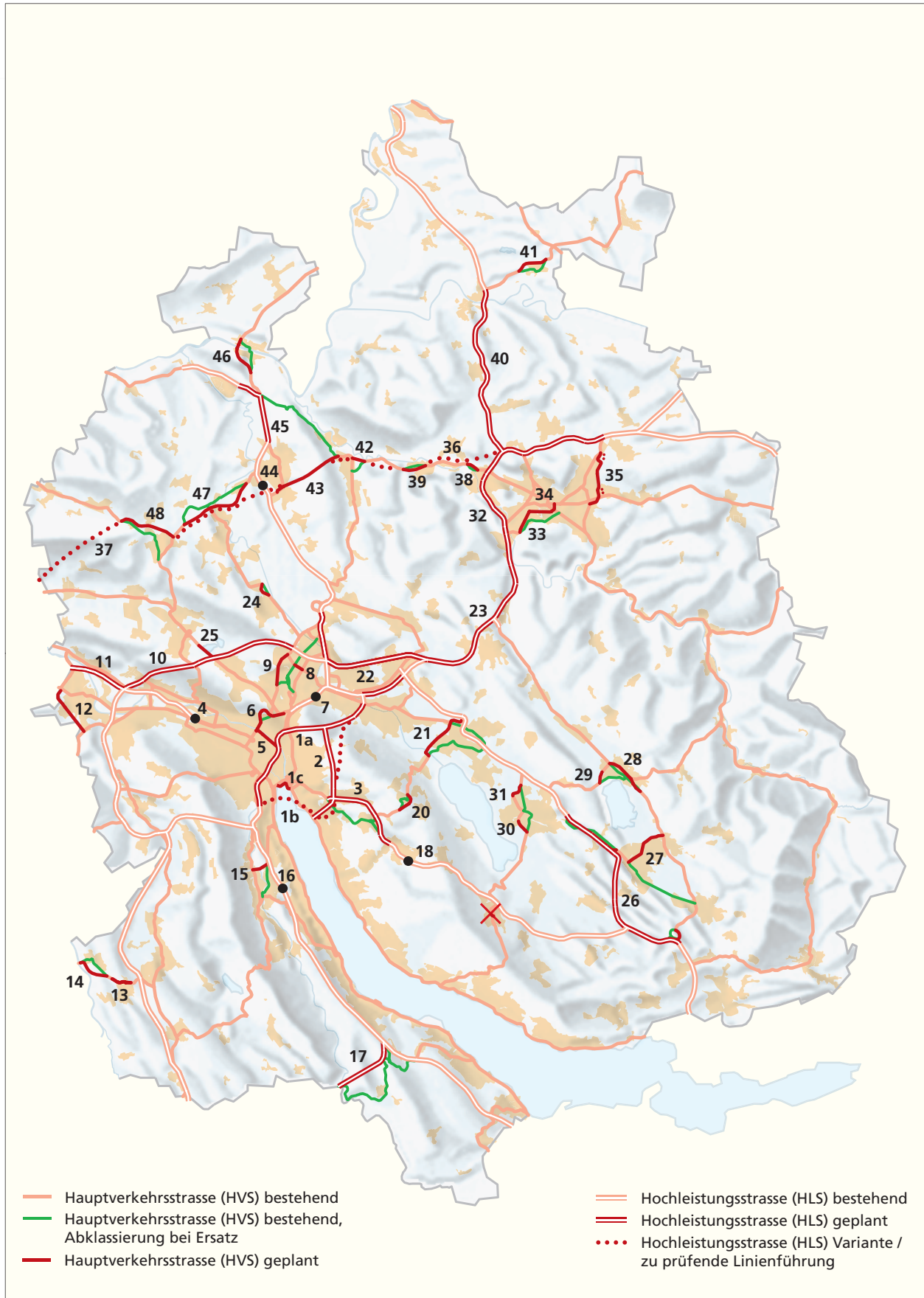


Abb. 4.1: Übergeordnetes Strassennetz und geplante Infrastrukturvorhaben
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

4.2.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton steuert den Ausbau und die Erneuerung des Strassennetzes über das mit der Gesamtverkehrsplanung abzustimmende Strassenbauprogramm (vgl. Pt. 4.1.3 a). Er erarbeitet im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten die erforderlichen Grundlagen zur Beurteilung von Zweckmässigkeit und Dringlichkeit baulicher und betrieblicher Massnahmen (Strategie HVS) und passt das übergeordnete Strassennetz gegebenenfalls den neuen Erkenntnissen an. Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Fertigstellung des Zürcher Hochleistungsstrassennetzes, der wirtschaftlichen Bedeutung des Kantons entsprechend, kurz-, mittel- und langfristig konsequent vorangetrieben wird.

Der Kanton realisiert und betreibt in Zusammenarbeit mit dem Bund ein *integriertes Verkehrsmanagement* mit den Elementen Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen, regionale Verkehrssteuerung und Parkraummanagement und sorgt damit für eine optimierte Nutzung des Strassennetzes im Sinne der Ziele (vgl. Pte. 4.1.1 und 4.2.1). Zur Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen ist mit der Steuerung der Zufahrten bereits ausserhalb des inneren Agglomerationsraumes zu beginnen. Priorität kommt der Gewährleistung eines möglichst homogenen Verkehrsflusses auf den Hochleistungsstrassen, der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie dem Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu. Der Kanton überwacht die laufende Entwicklung und den Stand der Zielerreichung im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings (vgl. Pt. 4.1.3).

Der Bund realisiert bauliche Massnahmen an *Hochleistungsstrassen* zur Leistungssteigerung bzw. zur Beseitigung von Engpässen, sofern betriebliche Massnahmen allein zur Aufrechterhaltung ihrer Leistungsfähigkeit und Sicherheit nicht ausreichen. Bund und Kanton sorgen für eine Minimierung der negativen Auswirkungen von Ausbauten durch entsprechende Begleitmassnahmen, insbesondere innerhalb von Wohngebieten. Sie planen und realisieren diese Begleitmassnahmen gleichzeitig mit den Ausbauten und stellen den Einbezug der betroffenen Regionen und Gemeinden sicher.

Der Kanton gewährleistet durch bauliche Gestaltung und betriebliche Massnahmen den sicheren und angepassten Verkehr auf den *Hauptverkehrsstrassen*. Er sorgt mit entsprechenden Sanierungsprogrammen für eine Minimierung der schädlichen Auswirkungen, insbesondere des Lärms. An sensiblen Streckenabschnitten können besondere Lärmvorschriften erlassen werden. Der Kanton sorgt durch regelmässige Kontrollen für deren Einhaltung. Auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen steigert er die intermodale Gesamtleistung durch eine angemessene Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Er fördert den Fuss- und Veloverkehr durch die Bereitstellung sicherer, attraktiver und zusammenhängender Wege (vgl. Pt. 4.4.3).

b) Regionen und Gemeinden

In den regionalen Richtplänen sind – in Ergänzung zum übergeordneten Strassennetz – Verbindungsstrassen zu bezeichnen.

Regionen und Gemeinden wirken im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten bei der Überprüfung und Konkretisierung von Richtplanvorhaben mit, insbesondere bei der Planung von Begleitmassnahmen. Sie entwickeln Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung, vor allem in städtisch geprägten Räumen, bei Ortsdurchfahrten und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, und bezeichnen diese in den regionalen Richtplänen.

5 Versorgung, Entsorgung

5.7 Abfall

5.7.1 Ziele

Der Kanton sorgt für eine Reduktion der Abfallmenge sowie für eine möglichst hohe stoffliche und energetische Verwertung der Abfälle. Nicht mehr verwertbare Rückstände sind so zu behandeln, dass sie ohne Umweltgefährdung deponiert werden können. Bei der Deponierung soll eine allfällige künftige Verwertung der Stoffe nicht ausgeschlossen werden. Die Kapazitäten und die Funktionsfähigkeit der Anlagen für das Sammeln, das Rezyklieren, die Behandlung und die Ablagerung von Abfällen sind langfristig zu sichern.

Im Kanton Zürich anfallende zu deponierende Abfälle sowie unverschmutzter Aushub sollen innerhalb des Kantonsgebiets abgelagert werden können.

5.7.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden bestehende Kehrlichtverbrennungsanlagen sowie bestehende und geplante Deponien festgelegt (vgl. Abb. 5.5). Damit sollen langfristig genügend Verbrennungskapazitäten sowie geeignete Standorte mit ausreichendem Deponievolumen gesichert werden. Das Festlegen eines Deponiestandorts im kantonalen oder einem regionalen Richtplan ist eine notwendige jedoch nicht hinreichende Voraussetzung für die Festsetzung eines Gestaltungsplans (vgl. § 44a PBG). Dem Landschaftsschutz und der siedlungsschonenden Verkehrsanbindung wird besondere Beachtung geschenkt. Nach der Rekultivierung sind die Böden in ihrer vor der Deponienutzung vorhandenen Qualität und Fläche wiederherzustellen sowie deren ökologischer Wert möglichst zu erhöhen.

~~Andere Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs- und Betriebsabfällen – dazu gehören auch Bauabfallanlagen – sind grundsätzlich innerhalb des Siedlungsgebiets zu realisieren.~~

~~Anlagen zur Behandlung von organischen Abfällen unterstehen der Planungspflicht, wenn die Gesamtkapazität (Gülle, landwirtschaftliche Abfälle, Siedlungs- und Betriebsabfälle) mehr als 5'000 t/a beträgt.~~

Andere Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs-, Betriebs- und Bauabfällen (Kompostier-, Vergärungs- und Bauabfallanlagen, Recyclingbetriebe und Abfallsammelstellen) sind grundsätzlich innerhalb des Siedlungsgebiets **[1]** zu realisieren.

Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität (Gülle, landwirtschaftliche Abfälle, Siedlungs- und Betriebsabfälle) von mehr als 5'000 t/a können bei ausgewiesenem Bedarf auch ausserhalb des Siedlungsgebietes realisiert werden, benötigen hierfür aber einen Eintrag im regionalen Richtplan sowie einen kommunalen Gestaltungsplan.

Vergärungsanlagen mit einer Gesamtkapazität (Gülle, landwirtschaftliche Abfälle, Siedlungs- und Betriebsabfälle) von mehr als 5'000 MWh/a können bei ausgewiesenem Bedarf auch ausserhalb des Siedlungsgebietes realisiert werden und benötigen in jedem Fall einen Eintrag im regionalen Richtplan (vgl. Pte. 5.4.1, 5.4.2 d und 5.4.3 b). Wenn sie ausserhalb des Siedlungsgebiets erstellt werden, ist zusätzlich ein kommunaler Gestaltungsplan nötig.

1

Minderheitsantrag: Thomas Forrer, Barbara Schaffner:

Abs. 3 und 4 streichen, neuer 3. Absatz

... zu realisieren.

Anlagen zur Behandlung von organischen Abfällen unterstehen der Planungspflicht, wenn die Gesamtkapazität mehr als 5'000 t/a (Kompostieranlagen), bzw. 5'000 MWh/a (Vergärungsanlagen) beträgt.

(Folgeminderheitsantrag bei 5.7.3 b.)

Nr.	Objekt	Verbrennungskapazität (t/a)	Vorhaben
1	KVA Zürich-Hagenholz	240'000	Kapazitätsausbau auf 360'000 t/a
2	KVA Zürich-Josefstrasse	120'000	Stilllegung voraussichtlich 2020; Weiterbetrieb Wärmeverbund sicherstellen
3	KVA Limmattal, Dietikon	90'000	Kapazitätsausbau auf 160'000 t/a bis 2018
4	KVA Horgen	60'000	Stilllegung voraussichtlich 2018; Weiterbetrieb Wärmeverbund sicherstellen
5	KVA KEZO, Hinwil	190'000	–
6	KVA Winterthur	150'000	Kapazitätsausbau auf 160'000 t/a bis 2018; Bahnanschluss vorhanden



[2]
[3]

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Fläche total (ha)	Deponie- volumen total (m ³)	Voraus- sichtlicher Deponietyp nach VVAE	Rest- volumen Stand 2014 (m ³)	Realisierungsstand; Bedingungen
7	Maschwanden/Obfelden, Fuchsloch	4	300'000	B	300'000	geplant
8	Maschwanden/Obfelden, Holzweid	13	1'300'000	B	1'300'000	geplant
9	Obfelden, Tambrig	13	2'500'000	C, D, E	1'200'000	bestehend
10	Horgen, Längiberg	4	450'000	C, D, E	450'000	geplant
11	Wädenswil, Luggenbüel	5	650'000	C, D, E	650'000	geplant
12	Wädenswil, Neubühl	6	650'000	B	650'000	geplant
13	Egg, Büelholz	4	600'000	B	600'000	geplant
14	Oetwil a.S./Egg, Chrüzlen	6	1'000'000	B, D, E	600'000	bestehend
15	Gossau/Egg, Lehrüti	5	500'000	B	500'000	geplant; Erschliessung über A52, Anschluss Oetwil a.S.
16	Grünigen/Gossau, Tägernauer Holz	6 10	750'000 1'500'000	D	750'000 1'500'000	geplant; Realisierung in mindestens drei Etappen; offene Betriebsfläche maximal 4 ha; Erschliessung über A52, Anschluss Oetwil a.S.
17	Gossau, Wissenbüel	2	500'000	C, D, E	100'000	bestehend
18	Rüti, Goldbach	3	400'000	B	400'000	geplant; nur nach vorherigem Materialabbau; Erschliessung nach Möglichkeit vom Grundtal
19	Wiesendangen, Ruchegg	10	850'000	B	850'000	geplant; Erschliessung von Nordosten
20	Winterthur, Riet	16	3'000'000	B, C, D, E	900'000	bestehend
21a	Henggart, Egg	7	700'000	Deponietyp zu klären	700'000	geplant; primär weiter zu verfolgendes Vor- haben
21b	Neftenbach, Fuchsbüel	7	700'000	B	700'000	geplant; Ersatzvariante, falls Nr. 21a nicht realisierbar
22	Pfungen, Bruni	6	1'100'000	B	100'000	bestehend
23	Eglisau, Schwanental	4	800'000	B	400'000	bestehend
24	Lufingen, Leigrueb	5	800'000	-	0	bestehend
25	Lufingen, Häuli	26	2'000'000	B, C, D, E	1'600'000	bestehend

2

Minderheitsantrag: Martin Romer, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Daniel Sommer:

Bisheriges Deponievolumen beibehalten

Restvolumen Stand 2014 (m³): 75'000.

3

Minderheitsantrag Thomas Forrer:

Objekt Nr. 16, Grüningen/ Gossau, Tägernauer Holz, wird aus dem Richtplan gestrichen.

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Fläche total (ha)	Deponie- volumen total (m ³)	Voraus- sichtlicher Deponietyp nach VVEA	Rest- volumen Stand 2014 (m ³)	Realisierungsstand; Bedingungen
26	Rümlang, Chalberhau	5	500'000	B	500'000	geplant; Erschliessung über Umfahrungsstrasse maximal ein Standort in Betrieb
27	Niederhasli, Feldmoos	33	4'000'000	B, C, D, E	4'000'000	geplant; Bahnanschluss vor- sehen
28	Weiach, Hardrüteneu	8	1'300'000	B	900'000	bestehend; Bahnanschluss vor- handen

Abkürzungen
VVEA: Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Deponietyp B = Inertstoffe; C = Reststoffe;
D = Schlacke; E = Reaktorstoffe)

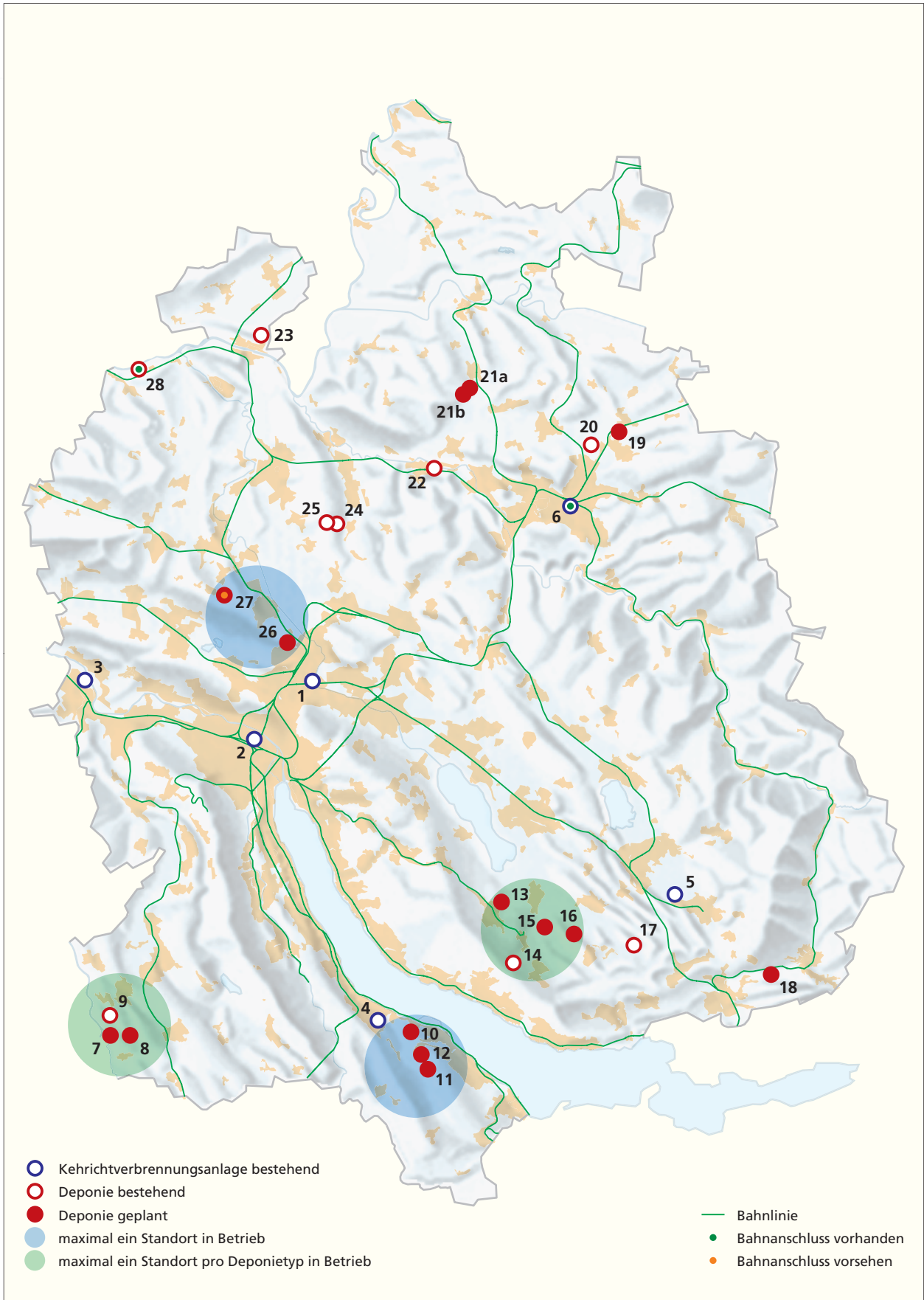


Abb. 5.5: Anlagen für die Abfallentsorgung
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

5.7.3 Massnahmen

a) Kanton

In Zusammenarbeit mit den Betreibern sorgt der Kanton für einen sicheren Betrieb und Unterhalt, für eine ausreichende Verbrennungskapazität sowie für die Erneuerung der Kehrichtverbrennungsanlagen. Dabei sind insbesondere die technischen Voraussetzungen zu schaffen für die vollständige Verbrennung, für die Umwandlung der Verbrennungsrückstände zu reaktionsträgen Stoffen (Inertisierung) und für die Nutzung der Abwärme zur Stromerzeugung und Wärmeversorgung, die Rückgewinnung von Wertstoffen aus Rückständen und die Behandlung nicht verwertbarer Rückstände, damit diese möglichst emissionsfrei abgelagert werden können. zu schaffen. Im Kanton Zürich soll demzufolge kein zusätzliches Volumen in Reaktordeponien (vgl. TVA) bewilligt werden.

Der Kanton sorgt für die Überwachung der Deponien während des Baus und des Betriebs und stellt die Nachsorge sicher. Er sorgt für die langfristige Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der nötigen Informationen über Standort und Inhalt der Deponien im Kataster der belasteten Standorte (vgl. Pt. 5.8.2).

Bei bestehenden Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Abfällen, die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen, prüft der Kanton in Zusammenarbeit mit den Betreibern angemessene Lösungen zu deren Verlegung.

Zur Förderung der kreislauforientierten Abfallwirtschaft erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren Akteuren innovative Entsorgungskonzepte. Insbesondere bei überkantonalen Abfalltransporten ist die Zweckmässigkeit von Bahntransporten zu prüfen.

Biogene Abfälle werden grundsätzlich separat gesammelt und kompostiert oder der Energiegewinnung zugeführt.

Im Kanton Zürich wird, bis im Rahmen des Sachplans geologische Tiefenlager der Standortentscheid gefallen ist, kein Standort für ein geologisches Tiefenlager zur Entsorgung radioaktiver Abfälle festgelegt. Sollte vom Bund ein Entscheid getroffen werden, der sich in räumlicher Hinsicht auf den Kanton Zürich auswirkt, sind die Verfahren für den Sachplan des Bundes und die erforderliche Anpassung des kantonalen Richtplans aufeinander abzustimmen. Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat jährlich Bericht über das Auswahlverfahren für geologische Tiefenlager.

b) Regionen

Die Planungsregionen Oberland, Pfannenstil, Zimmerberg, Knonaueramt und Limmattal setzen in ihren regionalen Richtplänen bei ausgewiesenem Bedarf an regionalen Aushubdeponien entsprechende Standorte fest.

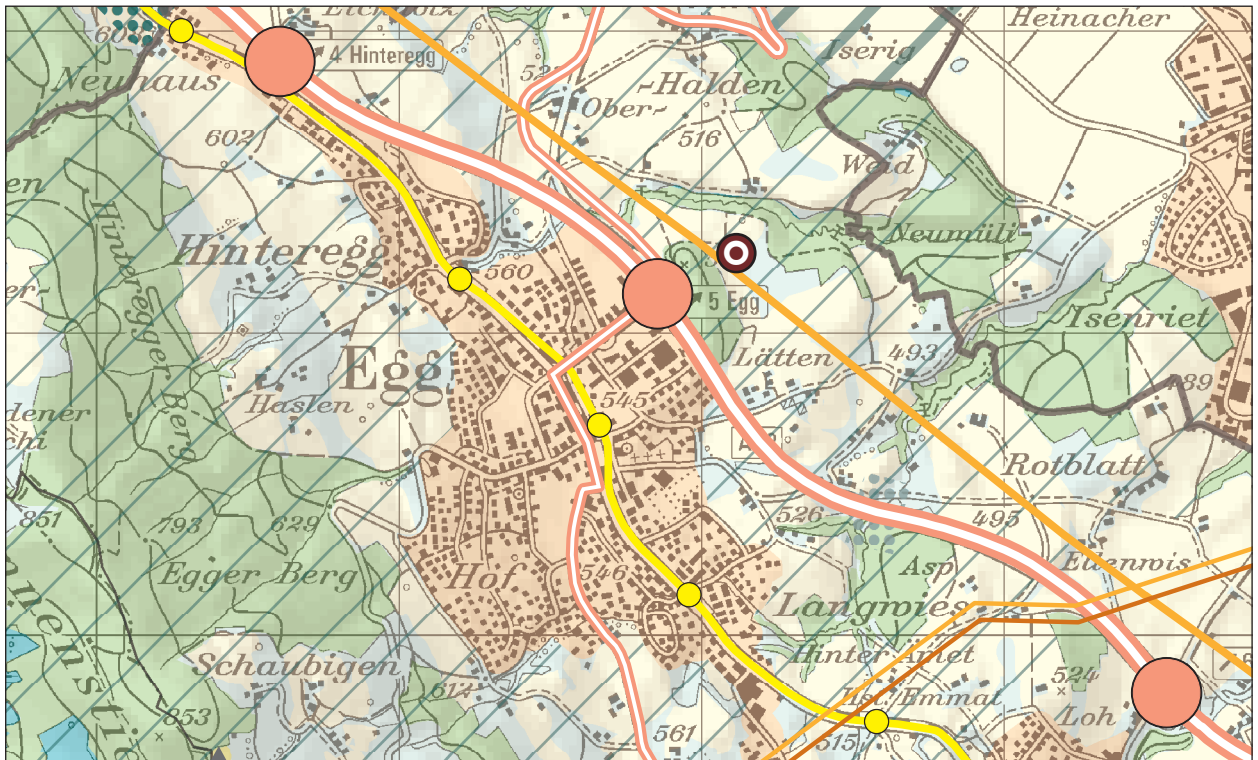
[4] Standorte für Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 t/a, die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen, sind in den regionalen Richtplänen festzulegen. Für solche Anlagen ist zudem ein kommunaler Gestaltungsplan erforderlich.

4

Folgeminderheitsantrag zu Antrag 1: Thomas Forrer, Barbara Schaffner:

b) Regionen, Abs. 2 streichen.

Richtplankarte (vergrößerter Ausschnitt)



Ortsdurchfahrt Egg

