



Kanton Zürich
Kantonsrat

Kantonaler Richtplan

Mitwirkungsbericht

einschliesslich Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Teilrevision 2020

Kapitel 4: Verkehr

Kapitel 5: Versorgung, Entsorgung

5871

**Antrag des Regierungsrates vom
26. Oktober 2022**

Inhalt

A	Anhörung und öffentliche Auflage	5
B	Aufgelegte Anpassungen	6
C	Umgang mit den Einwendungen	7
4	Verkehr	7
	4.1–4.2 Massnahmen zur Minderung der sommerlichen Hitzebelastung	7
	4.2 Strassenverkehr	9
	Weitere Einwendungen zum Kapitel 4.2 Strassenverkehr (nicht Gegenstand der Vorlage)	9
	4.3 Öffentlicher Verkehr	12
	Weitere Einwendungen zum Kapitel 4.3 Öffentlicher Verkehr (nicht Gegenstand der Vorlage)	15
	4.4 Fuss- und Veloverkehr	17
	4.6 Güterverkehr	17
	Weitere Einwendungen zum Kapitel 4.6 Güterverkehr (nicht Gegenstand der Vorlage)	19
	Weitere Einwendungen zum Kapitel 4 Verkehr (nicht Gegenstand der Vorlage)	19
5	Versorgung, Entsorgung	20
	5.1 Gesamtstrategie	20
	5.2 Wasserversorgung	20
	5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung	20
	Weitere Einwendungen zum Kapitel 5 Versorgung, Entsorgung (nicht Gegenstand der Vorlage)	22
	Allgemeine Einwendungen	24

A Anhörung und öffentliche Auflage

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 PBG sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG). Der vorliegende Mitwirkungsbericht gibt Auskunft über den Umgang mit den Einwendungen.

Die öffentliche Auflage der Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplans und die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger wurden vom 14. Dezember 2020 bis zum 31. März 2021 durchgeführt.

Im Rahmen der Anhörung und öffentlichen Auflage gingen insgesamt rund 2'260 Einwendungen ein, davon 90 von Behörden, 90 von Verbänden und weiteren Organisationen sowie 2'080 von Privatpersonen. Insgesamt liegen rund 3'600 Anträge vor. Rund 3'000 teilweise gleichlautende Anträge beziehen sich auf die Abstell- und Serviceanlagen, knapp 600 beziehen sich auf die übrigen Themen bzw. Kapitel.

In der Folge wurden die Festlegungen zu den Abstell- und Serviceanlagen zur Klärung der noch offenen Fragen aus der Teilrevision 2020 herausgelöst. Dieser Entscheid erfolgte in Absprache mit den SBB und wurde an einer Medienkonferenz vom 14. September 2021 öffentlich bekannt gegeben. Dies ermöglicht eine Überprüfung und Vertiefung der Standortevaluation der für den Betrieb der Zürcher S-Bahn benötigten zusätzlichen Abstell- und Serviceanlagen. Die Festlegung dieser Standorte erfolgt im Rahmen einer späteren Teilrevision des kantonalen Richtplans.

Gegenstand des Mitwirkungsberichts zur Teilrevision 2020 sind somit die knapp 600 Anträge, die sich nicht auf die Abstell- und Serviceanlagen beziehen. Sie teilen sich wie folgt auf die einzelnen Kapitel auf: Kapitel 1 ROK 3%, Kapitel 2 Siedlung 29%, Kapitel 4 Verkehr 42%, Kapitel 5 Versorgung, Entsorgung 16% sowie Kapitel 6 Öffentliche Bauten und Anlagen 10%.

Die folgenden Abschnitte dokumentieren die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens erhobenen Einwendungen. Der Mitwirkungsbericht ist gleich strukturiert wie die Richtplanvorlage. Die Verweise darin beziehen sich auf den Text der Richtplanvorlage oder den Erläuterungsbericht. Zum Schluss des Berichts sind die Einwendungen zu nicht aufgelegten Kapiteln aufgeführt, sowie allgemeine Einwendungen, die keinem Kapitel zugeordnet werden konnten.

B Aufgelegte Anpassungen

Übersicht

Die Richtplanteilrevision 2020 umfasst die Revisionsinhalte in den Kapiteln 1 Raumordnungskonzept, 2 Siedlung, 4 Verkehr, 5 Versorgung, Entsorgung und 6 Öffentliche Bauten und Anlagen. In diesem Berichtsteil erläutert wird der Umgang mit den eingegangenen Einwendungen zu den Kapiteln 4 und 5. Betroffen sind die nachfolgend aufgeführten Unterkapitel, deren Bezeichnung und Inhaltsangaben der Fassung der öffentlichen Auflage entspricht.

4 Verkehr

- 4.1–4.2 Umsetzung Massnahme K2 des Massnahmenplans «Anpassung an den Klimawandel»
- 4.2 Verlegung Baltenswilerstrasse (Bassersdorf)
- 4.3 Doppelspurausbauten Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn (SZU)
- 4.3 Aufnahme Güterumfahrungslinie Limmattal-Furttal
- 4.3 Aufnahme Meilibachtunnel (Horgen)
- 4.3 Streichung des Eintrags Zusammenschluss der Glattalbahn
- 4.3 Streichung des Eintrags Station Winterthur-Töss, Försterhaus
- 4.3 Aufnahme bestehende sowie neu geplante Abstell- und Serviceanlagen für Personenzüge
- 4.4 Nachführung Radrouten von nationaler Bedeutung (nur Karte)
- 4.6 Aufnahme Aushubverladeanlage Regensdorf, Büel

5 Versorgung, Entsorgung

- 5.2 Anpassung Perimeter Grundwasserschutzgebiete Rheinau und Rafzerfeld
- 5.6 Gesamtüberarbeitung Kapitel Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

C Umgang mit den Einwendungen

4 Verkehr

4.1 Gesamtstrategie

4.2 Strassenverkehr

Massnahmen zur Minderung der sommerlichen Hitzebelastung

1 Begrünung und Beschattung des Strassenraums

- Mehrere Einwendende begrüssen die Ergänzungen betreffend Anpassung an den Klimawandel und namentlich auch die Festlegungen zu hitzemindernden Massnahmen im Strassenraum.
- Mehrere Einwendende beantragen, die unter Pt. 4.1.1 c) aufgenommene Textpassage betreffend «Begrünung und Beschattung von Strassenräumen mit hohem Fuss- und Veloverkehrspotential» sei weniger absolut zu formulieren. Entsprechende Massnahmen seien dort voranzutreiben, wo dies unter Berücksichtigung des Aufwandes verhältnismässig erscheint und die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibe.
- Mehrere Einwendende beantragen, dass alle Flächen, deren Funktion nicht zwingend eine Versiegelung erfordert, grundsätzlich versickerungsfähig auszugestalten seien. Entsprechend sei die Formulierung «nach Möglichkeit» zu streichen.
- Jemand fordert, dass zu erörtern sei, welche Funktionen eine Versiegelung bedingen würden.

Unter Pt. 4.1.1 sind die übergeordneten Ziele genannt, die für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen wegleitend sind. Der Abschnitt «Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern» wird neu mit einer Textpassage betreffend Verminderung der sommerlichen Hitzebelastung ergänzt. Im kantonalen Richtplan werden die entsprechenden Grundsätze festgelegt. Den nachgelagerten Planungsträgern ist ein Spielraum offenzulassen, damit eine umfassende Interessenabwägung durchgeführt werden kann. Dabei sind auch Aspekte der Verhältnismässigkeit und der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. Eine explizite Nennung dieser beiden Aspekte ist daher nicht erforderlich. Auch eine Auflistung sämtlicher Funktionen, die eine Versiegelung zwingend bedingen, wäre weder stufengerecht noch zielführend.

2 Minderung des Hitzeinseleffekts

- Mehrere Einwendende beantragen, dass die Begrünung und Beschattung von Strassenräumen nicht nur dort voranzutreiben seien, wo ein hohes Fuss- und Veloverkehrspotential vorhanden sei, da Strassen als versiegelte Flächen den Hitzeinseleffekt unabhängig von ihrer Nutzung fördern würden.

Hinsichtlich der Hitzeminderung dienen die Begrünung und Beschattung des Strassenraums in zweifacher Art und Weise. Einerseits wird die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrerinnen und Velofahrer erhöht. Zudem kann in dichtbesiedelten Gebieten durch eine Begrünung und Beschattung des Strassenraums der Hitzeinseleffekt gemindert werden. In erster Linie sind jedoch Strassenräume mit hohem Fuss- und Veloverkehrspotential zu begrünen und zu beschatten.

3 Klimaschutz und Klimaanpassung beim Gesamtverkehrscontrolling berücksichtigen

- Jemand beantragt, die unter Pt. 4.1.3 a) genannten Aspekte, die für Gesamtverkehrscontrolling des Kantons massgeblich sind, um die Themen Klimaschutz sowie Anpassung an den Klimawandel zu ergänzen.

Die Aufzählung der für das Gesamtverkehrscontrolling massgeblichen Aspekte wurde antragsgemäss um den Punkt «Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel» ergänzt.

4 Überprüfung der Zielsetzungen

- Jemand beantragt, die Zielsetzungen betreffend CO₂-Ausstoss und Modalsplit zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Mit der Volksabstimmung vom 15. Mai 2022 wurde der Klimaschutz und das Ziel der Treibhausgasneutralität in der Kantonsverfassung verankert. Der Regierungsrat hat sich bereits davor zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen möglichst rasch, aber spätestens bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Zur Umsetzung dieses Vorsatzes legte der Regierungsrat die langfristige Klimastrategie fest (RRB Nr. 128/2022). Die unter Pt. 4.1.1 a) genannten Zielsetzungen betreffend CO₂-Ausstoss werden entsprechend aktualisiert.

Die Überprüfung und Anpassung der obenstehenden Zielsetzungen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Teilrevision. Mit der Überweisung des Postulats betreffend Zeitgemässer Modal Split (KR-Nr. 356/2018) beauftragte der Kantonsrat den Regierungsrat, eine grundsätzliche Neudefinition des Modal Splits zu erarbeiten und die daraus resultierenden Anpassungen in den planungsrechtlichen Grundlagen vorzunehmen. Der Regierungsrat hat das Postulat mit Beschluss vom 24. November 2021 beantwortet (Vorlage 5771). Eine Anpassung des kantonalen Richtplans erfolgt gegebenenfalls im Rahmen einer kommenden Teilrevision.

5 Klimaangepasste Gestaltung von Linien und Haltestellen des ÖV

- Jemand beantragt, ergänzend seien auch unter Pt. 4.3.1 Aussagen zur Anpassung an den Klimawandel aufzunehmen, namentlich betreffend Hitzeminderung bei ÖV-Drehscheiben sowie zur klimaangepassten Gestaltung von Tramlinien, Stadtbahnen und deren Haltestellen.

Massnahmen zur Hitzeminderung und zur klimaangepassten Gestaltung des Strassenraums wurden in Kapitel 4.2 Strassenverkehr aufgenommen. Haltestellen sowie Trassees von Tramlinien und Stadtbahnen liegen ebenfalls im Strassenraum und sind bei den entsprechenden Gestaltungsmassnahmen einzubeziehen. Eine gesonderte Erwähnung im Kapitel 4.3 erscheint daher nicht zielführend.

6 Karten des kantonalen Klimamodells

- Jemand beantragt unter Pt 4.2.3 aufzuführen, dass der Kanton Karten zur Hitzebelastung im Strassenraum zur Verfügung stelle.
- Jemand beantragt, dass die Berücksichtigung der Karten zur Hitzebelastung im Strassenraum zu relativieren sei, sofern die Genauigkeit und Korrektheit der Karten nicht verifiziert werden könne. Zudem sei die Karte nachzuführen.

Neben der Karte «Hitzebelastung im Strassenraum», welche auf dem kantonalen Klimamodell basiert und im GIS-Browser frei abgerufen und bezogen werden kann, stellt der Kanton weitere Grundlagen für eine hitzemindernde Gestaltung von Verkehrsflächen zur Verfügung. Im April 2021 wurde die Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten publiziert. Die Wegleitung umfasst neben der Analyse der Hitzebelastung anhand des kantonalen Klimamodells auch konkrete Massnahmen und bauliche Elemente für eine hitzemindernde Gestaltung des Strassenraums. Die Wegleitung ist somit umfassender als die Karte «Hitzebelastung im Strassenraum» und wird deshalb im Grundlagenverzeichnis aufgenommen. Eine explizite Nennung unter Pt. 4.2.3 ist nicht notwendig.

Es ist vorgesehen, die Karte «Hitzebelastung im Strassenraum» bei Bedarf nachzuführen. Die Karte basiert wie alle Klimakarten auf flächendeckenden Modellsimulationen, die mit dem mesoskaligen Klimamodell FITNAH 3D durchgeführt wurden. Die räumliche Auflösung beträgt 25 m mal 25 m. Das Raster ist feingliedrig genug, um für grössere Gebiete oder für ganze Zonen planerische Festsetzungen treffen zu können. Zugleich wurde es so gewählt, dass das gesamte Kantonsgebiet untersucht werden konnte. Für einzelne Planungs- und Bauvorhaben kann es angezeigt sein, die Auswirkungen auf das Lokalklima anhand eines mikroskaligen Klimamodells mit einem feineren räumlichen Raster zu analysieren.

7 Massnahmen von Kanton, Regionen und Gemeinden

- Mehrere Einwendende beantragen, dass unter Pt. 4.2.3 auch der Kanton zur Förderung eines angenehmen Lokalklimas im Strassenraum zu verpflichten sei.
- Mehrere Einwendende beantragen, dass die Massnahmen, welche von den Regionen und Gemeinden umzusetzen sind, zu konkretisieren seien.

Die unter Pt. 4.1.1 genannten Zielsetzungen sind behördenverbindlich und gelten auch für den Kanton. Zudem ist unter Pt. 4.2.3 bereits vorgesehen, dass der Kanton verpflichtet wird, die Hitzebelastung durch versiegelte Flächen zu minimieren. Neben dem Kanton erstellen Gemeinden Strassen, nicht aber die Regionen. Entsprechend wurden den Regionen keine umzusetzenden Massnahmen zugewiesen. Die Gemeinden werden dazu angehalten, alle unter Pt. 4.1.1 aufgeführten Massnahmen umzusetzen. Eine erneute Auflistung der Massnahmen ist aufgrund des Querverweises nicht notwendig. Hingegen wird wie auch im Grundlagenverzeichnis nicht mehr auf die Karte «Hitzebelastung im Strassenraum» verwiesen, sondern auf die Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten, die im April 2021 veröffentlicht wurde. Die Wegleitung umfasst neben der Analyse der Hitzebelastung auch konkrete Massnahmen und bauliche Elemente für eine hitzemindernde Gestaltung des Strassenraums.

8 Parkplätze im Strassenraum

- Jemand stellt den Antrag, die Begrünung habe hauptsächlich auf jenen Flächen zu erfolgen, die bisher für die Parkierung von privaten Motorfahrzeugen reserviert seien.
- Jemand beantragt, dass die Begrünung des Strassenraums nicht zu einer Reduktion der Anzahl Parkplätze führen dürfen.

Die beiden Anträge zeigen auf, dass es betreffend Parkplätzen und Begrünung zu einem Interessenskonflikt kommen kann. Eine Vorwegnahme der Interessenabwägung durch eine abschliessende Regelung im kantonalen Richtplan ist nicht zielführend. Den Anträgen wird daher nicht stattgegeben.

9 Synergien zwischen Hitzeminderung, Lärmschutz, Biodiversität u.a.

- Mehrere Einwendende beantragen, dass durch gezielte Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum neben der Trennwirkung auch die Lärmbelastung zu minimieren sei.
- Jemand beantragt, dass Synergien zwischen einer klimaangepassten Gestaltung des Strassenraums mit anderen Zielsetzungen wie Ökologie, Biodiversität, Lärmschutz, Sicherheit oder Siedlungsqualität mehr zu thematisieren und auszuarbeiten seien.

- Mehrere Einwendende beantragen, dass auch die Begrünung von Strassenräumen einen Beitrag zur Biodiversität zu leisten habe und dass einheimische Gehölze zu berücksichtigen seien.
- Mehrere Einwendende beantragen, dass die Gemeinden neben Massnahmen zur Förderung eines angenehmen Lokalklimas im Strassenraum auch solche zur Förderung der ökologischen Vernetzung im Strassenraum zu ergreifen hätten.

Die Minderung der Lärmbelastung wird bereits im Richtplan verfolgt. Einerseits wird unter Pt. 4.1.1 aufgeführt, dass durch Aufwertungsmassnahmen die Aufenthaltsqualität der Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern ist, was auch die Minderung der Lärmbelastung miteinschliesst. Andererseits wird unter Pt. 4.2.3 der Kanton dazu verpflichtet, durch Sanierungsprogramme die schädlichen Auswirkungen, insbesondere des Lärms, zu minimieren.

Mit der vorliegenden Teilrevision sind betreffend der Hitzeminderung Anpassungen in unterschiedlichen Kapiteln vorgesehen. Im Kapitel Siedlung wird unter Pt. 2.1.1 definiert, dass das Synergiepotenzial einer hitzemindernden, biodiversitätsfördernden und schallabsorbierenden Aussenraumgestaltung zu nutzen ist. In der Gesamtstrategie des Kapitels Verkehr (Pt. 4.1) wird definiert, dass wichtige Werte wie Landschaftsqualität, Boden, Wasser, Biodiversität, Luft und Ruhe in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen sind.

4.2 Strassenverkehr

Verlegung Baltenswilerstrasse, Bassersdorf

10 Aufnahme des Vorhabens in den kantonalen Richtplan

- Mehrere Einwendende begrüssen die Aufnahme des Vorhabens zur Verlegung der Baltenswilerstrasse in den kantonalen Richtplan. Die durchgeführten Untersuchungen hätten gezeigt, dass die gewählte Variante in der regionalen Gesamtbetrachtung die ausgewogenste Lösung für die Verlegung der Baltenswilerstrasse darstelle.
- Jemand beantragt eine Optimierung des Strassenverlaufs, um den Verlust von Fruchtfolgeflächen zu minimieren.

Die Minimierung der beanspruchten Fruchtfolgeflächen war ein wichtiges Kriterium bei der Wahl der Linienführung und bei der Definition des Querschnitts der neuen Strasse. So wird die Strasse über einen bestehenden Flurweg geführt. Unter Berücksichtigung aller Kriterien hat sich die gewählte Variante im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung als die beste erwiesen. Die beanspruchten Fruchtfolgeflächen werden mit Aufwertungen an einem anderen Ort kompensiert.

11 Abstimmung mit dem lokalen öffentlichen Verkehr

- Jemand beantragt eine Textergänzung, wonach das Vorhaben nicht nur mit dem Zulauf zum Brüttenertunnel, sondern auch mit dem lokalen öffentlichen Verkehr abzustimmen sei. Im Zusammenhang mit dem Strassenprojekt seien Massnahmen zu realisieren, welche die Fahrplanstabilität des lokalen ÖV massgeblich verbessern.

Die neue Strasse wird über eine durchgehende Busspur verfügen und der Knoten an der Verzweigung mit der Zürichstrasse wird mit einer Busbevorzugungsanlage ausgestattet. Diese Strassenausrüstungen sowie weitere betriebliche Massnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

12 Ausbau zur Südumfahrung von Bassersdorf

- Mehrere Einwendende beantragen den Ausbau des Vorhabens zu einer Südumfahrung von Bassersdorf. Mit einer Weiterführung der verlegten Baltenswilerstrasse von der Zürichstrasse bis zur Klotenerstrasse im Bereich Grindel könne eine Südumfahrung realisiert und das Ortszentrum von Bassersdorf vom Verkehr entlastet werden.

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Verlegung der Baltenswilerstrasse wurde eine Vielzahl möglicher Varianten untersucht. Dabei wurden auch Lösungen mit einer grossräumigen Umfahrung von Bassersdorf geprüft. Diese hätten jedoch negative Auswirkungen auf das regionale Strassennetz und stünden im Widerspruch zu den Vorgaben des kantonalen und des regionalen Raumordnungskonzepts sowie zum kantonalen Gesamtverkehrskonzept. Auch wäre eine Abklassierung der Klotenerstrasse in Bassersdorf wegen der notwendigen Aufrechterhaltung des kantonalen Strassennetzes zur Anbindung von Nürensdorf nicht möglich.

Weitere Einwendungen zum Kapitel 4.2 Strassenverkehr (nicht Gegenstand der Vorlage)

13 Verbesserung der Siedlungsqualität an Hauptverkehrsstrassen

- Jemand beantragt die Anpassung des Richtplantexts unter Pt. 4.2.2 Abs. 1: Im Satz «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.» sei der letzte Teil (soweit die Verkehrsbelastung dies zulässt) aus dem Text zu streichen.

Laut Kantonsverfassung (Art. 104 Abs. 2bis KV) sorgt der Kanton für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Gemäss Pt. 4.2.2 des kantonalen Richtplans bilden Hauptverkehrsstrassen, zusammen mit den Hochleistungsstrassen, das übergeordnete Strassennetz und dienen dazu, den Verkehr möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen zu kanalisieren. Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität sind auch an Hauptverkehrsstrassen vorgesehen, sie dürfen aber deren Leistungsfähigkeit nicht übermässig einschränken. Die Formulierung «soweit die Verkehrsbelastung das zulässt» trägt diesem Umstand Rechnung.

14 Vorhaben Nr. 6, Rosengartentunnel Zürich

- Jemand beantragt die Streichung des Vorhabens Nr. 6, Rosengartentunnel Zürich, aus dem kantonalen Richtplan, da dieses in der kantonalen Volksabstimmung abgelehnt wurde.

In der kantonalen Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 wurden das Gesetz und der Rahmenkredit zu den beiden miteinander verbundenen Vorhaben Rosengartentunnel und Rosengartentram abgelehnt. Die Vorhaben werden aus dem kantonalen Richtplan gestrichen, sobald Klarheit über eine allfällige Ersatzlösung besteht. Bisher fehlen dazu die erforderlichen Grundlagen.

15 Vorhaben Nr. 26, Oberlandautobahn

- Mehrere Einwendende beantragen die Ergänzung des Eintrags zum Vorhaben Nr. 26, Oberlandautobahn, um einen Prüfauftrag betreffend Integration der benötigten Service- und Abstellanlage für die S-Bahn auf dem Gelände des Kreisels Betzholz.

Die im Entwurf für die öffentliche Auflage enthaltenen Festlegungen zu neuen Abstell- und Serviceanlagen für die Zürcher S-Bahn wurden zur Klärung der noch offenen Fragen aus der Teilrevision 2020 herausgelöst. Dies ermöglicht eine gesamthafte Überprüfung und Vertiefung der Standortevaluation für die zusätzlich benötigten Standorte. Die Festlegung der Standorte erfolgt im Rahmen einer späteren Teilrevision des kantonalen Richtplans.

16 Vorhaben Nr. 31, Uster West

- Mehrere Einwendende beantragen die Streichung des Vorhabens Nr. 31, Uster West, aus dem kantonalen Richtplan und den Verzicht auf die damit verbundenen Abklassierungen bestehender Strassen. Mehrere Einwendende beantragen zudem auch die Streichung des Vorhabens Nr. 30, Moosackerstrasse Uster.
- Mehrere Einwendende beantragen die Aufnahme verschiedener Unterführungen der SBB-Linie in Uster als neue Vorhaben in den kantonalen Richtplan.

Mit dem Vorhaben Uster West sollte eine neue, niveaufreie Querung der SBB-Linie zur Entlastung der beiden Bahnübergänge Winterthurer- und Zürichstrasse geschaffen werden. Der geplante Strassenverlauf hat sich jedoch als nicht realisierbar erwiesen. Es wird daher nach einer alternativen Lösung gesucht.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Doppelspurausbau Uster–Aathal prüfen die SBB niveaufreie Querungen der Bahnlinie an der Zürich- und der Winterthurerstrasse. Stadt und Kanton untersuchen die damit verbundenen Anpassungen am Strassennetz in Uster, einschliesslich der Zweckmässigkeit des geplanten Vorhabens Moosackerstrasse. Wenn sich die Machbarkeit dieser Lösung bestätigt, können die Strasse «Uster West» sowie gegebenenfalls auch das Vorhaben Moosackerstrasse aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden. Dies wird voraussichtlich im Rahmen der nächsten Teilrevision des kantonalen Richtplans geschehen.

17 Vorhaben Nr. 47, Umfahrung Höri-Neeracherried

- Jemand beantragt die Streichung des Vorhabens Nr. 47, Umfahrung Höri-Neeracherried und des damit verbundenen Ausbaus der Dielsdorferstrasse zwischen Riedt und Neerach aus dem kantonalen Richtplan, da die Realisierbarkeit dieser Strassen im BLN-Gebiet nicht gesichert sei.
- Jemand beantragt den Ausbau bestehender Nebenstrassen zwischen Stadel und dem Autobahnanschluss Bülach West zu einer Hauptverkehrsachse, um Neerach vom Verkehr aus Richtung Norden zu entlasten.
- Jemand beantragt, am Vorhaben Umfahrung Höri-Neeracherried mit kurzfristigem Realisierungshorizont festzuhalten.

Das Vorhaben Umfahrung Höri-Neeracherried ermöglicht einen Rückbau der bestehenden Strassen im Neeracherried, wodurch dieses bedeutende Flachmoor entlastet und langfristig gesichert werden kann. Die Verlegung der Strassen führt somit insgesamt zu einer Verbesserung der heutigen Situation. Die geplanten neuen Linienführungen der betroffenen Strassen wurden durch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) geprüft und als bewilligungsfähig beurteilt.

Der Bau einer neuen Strassenverbindung durch bisher wenig belastete Gebiete wäre mit schwerwiegenden und unverhältnismässigen Eingriffen in den Landschaftsraum verbunden und stünde im Widerspruch zum Grundsatz, den Verkehr auf wenige, aber leistungsfähige Achsen zu bündeln.

18 Streichung von Strassenbau-Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan

- Mehrere Einwendende beantragen die Streichung sämtlicher bzw. eines Grossteils der Strassenbau-Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan, da ein Ausbau der Kapazitäten aufgrund der damit einhergehenden höheren Attraktivität des Strassennetzes zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen würde.

Die im kantonalen Richtplan festgelegten Vorhaben zum Ausbau des Strassennetzes werden zurzeit überprüft. Falls deren Zweckmässigkeit nicht nachgewiesen werden kann oder wenn bessere Lösungen gefunden werden können, wird die Streichung der betroffenen Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan beantragt. Dies kann aber nur auf der Grundlage der nötigen Abklärungen erfolgen.

19 Aufnahme von zusätzlichen Vorhaben in den kantonalen Richtplan

- Jemand beantragt die Aufnahme des Cholfirstunnels im Bereich der Kantongrenze zum Kanton Schaffhausen in den kantonalen Richtplan. Damit würde die Grundlage geschaffen, damit der Bund das Projekt Cholfirstunnel II auf planerischer Ebene weiterbearbeiten kann.
- Jemand beantragt die Aufnahme eines zusätzlichen Anschlusses an die A51 (Flughafenautobahn) im Gebiet Balsberg.
- Jemand beantragt die Aufnahme einer Ostumfahrung von Niederglatt.
- Jemand beantragt eine grossräumige Umfahrung der Gemeinde Egg.

Bisher ist nicht geklärt, ob die Sanierung des Cholfirstunnels I den Bau einer 2. Tunnelröhre voraussetzt. Sollte dies der Fall sein, müsste die Planung einer 2. Röhre vorangetrieben werden. Bisher fehlen jedoch die Grundlagen für die Aufnahme eines entsprechenden Vorhabens in den kantonalen Richtplan.

Der Ausbau der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen auf sechs Fahrspuren sowie die Umgestaltung der Halbanschlüsse Werft und Flughafen ist bereits im kantonalen Richtplan enthalten. Der Bau eines weiteren Anschlusses wäre aufgrund der bereits heute sehr hohen Anschlussdichte kaum mehr möglich und entspräche auch nicht den kantonalen Zielvorgaben. Die weitere Entwicklung des Gebiets ist schwerpunktmässig auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten.

Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried wurden verschiedene Varianten zur Neuführung der Strassen und zur Entlastung der umliegenden Gemeinden geprüft. Die Untersuchungen zu einer möglichen Ostumfahrung von Niederglatt haben jedoch ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis ergeben. Zudem wurde die Strasse als nicht zweckmässig beurteilt. Die ONN-Gemeinden haben sich in ihrer gemeinsamen Planung darauf verständigt, das Mobilitätsverhalten zugunsten eines höheren Anteils des öffentlichen Verkehrs anzupassen und stimmen ihre Siedlungsentwicklung auf dieses Ziel ab. Der Bau einer neuen Umfahrungsstrasse würde diesem Ziel widersprechen. Die bisher vorgesehene Ortskernumfahrung in der Gemeinde Egg (Ortsdurchfahrt Egg) wurde im September 2014 von den Stimmberechtigten der Gemeinde Egg abgelehnt. In der Folge wurde das Vorhaben im Rahmen der Teilrevision 2016 aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Eine grossräumige Umfahrung stand demgegenüber nie zur Diskussion. Der Bau einer Umfahrungsstrasse könnte aufgrund des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses und mit Blick auf die damit verbundenen schwerwiegenden Eingriffe in den Landschaftsraum nicht gerechtfertigt werden. Massnahmen zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sind nicht ausgeschlossen, diese sind aber nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

20 Anpassungen am Netz der Hauptverkehrsstrassen

- Jemand beantragt eine Anpassung des HVS-Netzes im Bereich des Knotens Wehntalerstrasse / Ostring in der Gemeinde Regensdorf.
- Jemand beantragt die Aufhebung sämtlicher Hauptverkehrsstrassen in den Städten Zürich und Winterthur, da diesen keine überregionale Verbindungsfunktion zukomme. Die entsprechenden Strassenabschnitte seien nur noch im regionalen Richtplan zu führen.

Im Zusammengang mit der Entwicklung des Gebiets Bahnhof Nord in Regensdorf soll die Verkehrsführung im Bereich des Knotens Wehntalerstrasse / Ostring angepasst und neu geordnet werden. Dies bedingt eine Anpassung des in der Richtplankarte bezeichneten HVS-Netzes. Diese Anpassung wird voraussichtlich im Rahmen der nächsten Teilrevision des kantonalen Richtplans vorgenommen.

Hauptverkehrsstrassen bilden zusammen mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz und werden daher im kantonalen Richtplan bezeichnet. In den Städten Zürich und Winterthur verläuft der Strassenverkehr zum Teil über mehrere, parallel verlaufende Strassenzüge; in diesen Fällen sind in der Karte zum kantonalen Richtplan die wichtigsten Achsen eingetragen. Diesen kommt jedoch sehr wohl eine überregionale Verbindungsfunktion zu. So sind beispielsweise die Region Pfannenstil oder das untere Tösstal über Hauptverkehrsstrassen in den Städten Zürich bzw. Winterthur mit dem Nationalstrassennetz verbunden.

21 Falscher Verlauf der HVS im Bereich Oberhalden, Gemeinde Egg

- Jemand macht darauf aufmerksam, dass in der Richtplankarte der Verlauf der Hauptverkehrsstrasse auf einem kurzen Abschnitt im Bereich Oberhalden, Gemeinde Egg, falsch dargestellt ist.

Der Eintrag der Hauptverkehrsstrasse in der Richtplankarte wich im Bereich Oberhalden, Gemeinde Egg, in einem kurzen Abschnitt vom tatsächlichen Verlauf der Rällikerstrasse ab. Dabei handelte es sich um einen Darstellungsfehler in der Richtplankarte. Aufgrund des erhaltenen Hinweises wurde der Fehler im Rahmen der Teilrevision 2020 korrigiert.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Doppelspurausbauten SZU

22 Erhalt von Naturschutzobjekten und Vernetzungskorridoren sowie Einhaltung der Vorschriften der Luftreinhalte-Verordnung

- Jemand verweist auf die im Inventar der kommunalen Naturschutzobjekte der Stadt Zürich verzeichneten Flächen sowie auf die zum Teil im Bereich des Bahnareals verlaufenden Vernetzungskorridore. Die möglicherweise vom Doppelspurausbau betroffenen Flächen seien zu erhalten bzw. wiederherzustellen und es sei aufzuzeigen, wie die Funktionalität dieser Korridore erhalten und wo möglich verbessert werden könne.
- Jemand beantragt, bei der Realisierung der Bauvorhaben seien die geltenden Vorschriften der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) und der Baurichtlinie Luft (BauRLL) zur Begrenzung von Luftschadstoffen auf Baustellen einzuhalten bzw. diese seien im Bewilligungsverfahren zu konkretisieren.

Die genannten Anliegen sind berechtigt, diesen ist im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Vorhabens Rechnung zu tragen.

23 Fusswegverbindung zwischen Borrweg und Triemli

- Jemand beantragt die Erhaltung des entlang der SZU-Linie in der Stadt Zürich zwischen Borrweg und Triemli verlaufenden Fusswegs.

Fusswegverbindungen sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Bei der Realisierung baulicher Massnahmen ist jedoch den in den Planungsinstrumenten aller Planungsebenen getroffenen Festlegungen Rechnung zu tragen.

24 Anpassung des Bahnhofs Sood-Oberleimbach

- Jemand beantragt die Ergänzung des Vorhabens zum Doppelspurausbau Leimbach – Sood-Oberleimbach mit einer Verschiebung des Bahnhofs Sood-Oberleimbach nach Norden, so dass dieser in einen geraden Streckenabschnitt zu liegen komme. Der heutige Standort liege in einem Kurvenabschnitt, was für die künftig zu erwartenden längeren Zugskompositionen ungünstig sei.

Das Anliegen ist im Rahmen der weiteren Bearbeitung zu prüfen und führt gegebenenfalls zu einer entsprechenden Anpassung.

25 Minimierung des Flächenbedarfs im Bereich der Haltestelle Wildpark-Höfli

- Mehrere Einwendende beantragen, es sei zu prüfen, ob die Flächen, die für den Doppelspurausbau der SZU im Bereich der Haltestelle Wildpark-Höfli benötigt werden, durch eine Verringerung der Fahrbahnbreite der parallel verlaufenden Sihltalstrasse gewonnen werden könnten. Damit liesse sich der zusätzliche Flächenbedarf minimieren, so dass auf eine Enteignung der privaten Grundeigentümer im Gebiet Gartendörfli verzichtet werden könne.

Das Anliegen ist im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Vorhabens detailliert zu prüfen.

Güterumfahrungslinie Limmattal–Furttal

26 Linienführung und Varianten der geplanten Güterumfahrungslinie

- Mehrere Einwendende begrüssen den Eintrag der Güterumfahrungslinie Limmattal–Furttal im kantonalen Richtplan. Mit dem geplanten Infrastrukturausbau können die bestehenden Kapazitätsengpässe im Schienengüterverkehr behoben werden, was aufgrund seiner grossen Bedeutung für die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft notwendig sei.
- Jemand begrüsst das Vorhaben, da dieses zu einer Entlastung der Furttallinie vom Güterverkehr beitrage.
- Mehrere Einwendende beantragen, die Realisierung der Güterumfahrungslinie dürfe nicht dazu führen, dass andere notwendige Infrastrukturen im Raum Zürich verhindert würden.
- Jemand beantragt, das Vorhaben sei mit einem Doppelspurtunnel zu realisieren, damit die neue Strecke nicht nur für den Güterverkehr, sondern auch für den Personenverkehr genutzt werden könne.
- Mehrere Einwendende beantragen, es seien nur Varianten mit durchgehend unterirdischer Führung weiterzuverfolgen.
 - Jemand beantragt, es sei nur die Variante «West» weiterzuverfolgen, die übrigen Varianten seien auszuschliessen.
- Jemand beantragt den Verzicht auf sämtliche Linienvarianten.

- Mehrere Einwendende beantragen den Ausschluss der Variante «West», da diese mit zusätzlichem Güterverkehr im unteren Furttal verbunden sei.
- Mehrere Einwendende beantragen zudem eine Überprüfung des Vorhabens Nr. 31 (Doppelspurausbau Regensdorf-Watt-Wettingen) bzw. eine textliche Ergänzung, wonach dieser Doppelspurausbau nicht für die Güterumfahrungslinie Limmattal-Furttal vorgesehen sei.
- Mehrere Einwendende beantragen den Ausschluss der Variante «Süd», da der offen geführte Abschnitt zu grossen Belastungen für das Siedlungsgebiet und den Erholungsraum führen würde.
- Mehrere Einwendende beantragen den frühzeitigen Einbezug der betroffenen Gemeinden und Regionen. Die Planungen seien möglichst siedlungsverträglich umzusetzen und negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt so weit möglich zu reduzieren. Dabei seien insbesondere die möglichen Auswirkungen bezüglich Lärm zu beachten und Einbettungen der Portale vorzunehmen, die die Beeinträchtigungen von Siedlung und Landschaft möglichst reduzieren.
- Jemand stellt fest, dass alle Linienvarianten, die das Limmattal mit seinem mächtigen Grundwasserstrom queren, mit massiven Eingriffen im Grundwasserträger verbunden seien. Bei der Variante «Süd» läge die Tunnelstrecke sogar unmittelbar im Anströmbereich zu den regional wichtigen Trinkwasserfassungen Langacker. Vor diesem Hintergrund sei nicht abschätzbar, ob die Güterumfahrungslinie Limmattal-Furttal wie geplant verwirklicht werden könne.
- Jemand beantragt, das westliche Tunnelportal der geplanten Güterumfahrungslinie sei innerhalb der bestehenden Gleisanlage des RBL anzuordnen. Andere Lösungen wären mit einer zu grossen Beeinträchtigung für das Siedlungs- und Landschaftsbild verbunden.
- Mehrere Einwendende beantragen, das östliche Tunnelportal sei südöstlich der Autobahn anzuordnen, wobei bei dessen konkreter Ausgestaltung den Aspekten des Natur- Landschaftsschutzes höchste Aufmerksamkeit zu schenken sei.
- Jemand beantragt, bei der Ausgestaltung des östlichen Tunnelportals sei dem BLN-Gebiet Nr. 1407 Katzenseen grösste Beachtung zu schenken.
- Jemand beantragt, der Vortrieb des Tunnels sei möglichst von Westen her vorzusehen. Falls der Vortrieb des Tunnels dennoch vom östlichen Portal aus erfolgen würde, sei die Baustelle mit der in diesem Gebiet geplanten Aushubverladeanlage abzustimmen (vgl. Pt. 4.6.2 Nr. 12a).

Die Güterumfahrungslinie Limmattal-Furttal steigert die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur im Raum Zürich und dient zur langfristigen Sicherstellung der Güterver- und -entsorgung für die wachsende Bevölkerung im Kanton Zürich. Aus Gründen der Kapazität und Leistungsfähigkeit ist es sinnvoll, in diesem stark belasteten Teil des Bahnnetzes Güterverkehr und Personenverkehr zu trennen. Die im Bereich des Knotens Zürich freiwerdenden Kapazitäten stehen für den Ausbau des S-Bahnverkehrs zur Verfügung.

Die Güterumfahrungslinie Limmattal-Furttal soll den Verkehr in der West-Ost-Richtung aufnehmen. In der Gegenrichtung wird der Güterverkehr weiterhin über die Furttallinie geführt. Die geplante Güterumfahrungslinie kann daher das bereits im kantonalen Richtplan festgelegte Vorhaben Nr. 31 (Doppelspurausbau Regensdorf-Watt-Wettingen) nicht ersetzen.

Die Güterumfahrungslinie ist einspurig und wird grundsätzlich unterirdisch geführt. Drei Varianten (Nord, Mitte, Süd) führen vom Portal Grünau beim Rangierbahnhof Limmattal zum Portal Affoltern. Die mittlere Variante (Hauptvariante) führt ab dem RBL in einem durchgehenden Tunnel in gestreckter Linienführung bis zum Portal in Zürich-Affoltern. Die nördliche Variante wird ebenfalls durchgehend im Tunnel geführt, dieser verläuft aber weiter nördlich. Die südliche Variante verläuft zunächst im Tunnel, quert dann das Limmattal in einem oberirdischen Abschnitt entlang der Autobahn und führt weiter im Tunnel bis zum Portal in Zürich-Affoltern. Bei all diesen Varianten ist der Grundwasserstrom des Limmattals zu queren. Eine vierte Variante sieht eine oberirdische Linienführung im Raum Würenlos (Kanton AG) sowie einen Doppelspurausbau der bestehenden Strecke im Furttal vor (Variante West).

Die neue Linie ist sorgfältig in den von Verkehrsinfrastrukturen bereits stark beanspruchten Raum einzufügen. Besondere Beachtung ist dabei der siedlungs- und landschaftsverträglichen Ausgestaltung der Portalbereiche sowie der Bauinstallationen zu schenken. Der Portalbereich in Zürich-Affoltern ist auf die geplante Aushubumschlaganlage Regensdorf, Büel (Pt. 4.6.2, Nr. 12a) abzustimmen.

27 Festlegung der Güterumfahrungslinie Limmattal-Furttal im kantonalen Richtplan

- Jemand regt eine Anpassung der Legende in Abb. 4.2 an, um zu verdeutlichen, dass sich der Eintrag «Variante / zu prüfende Linienführung» in diesem Fall auf eine normalspurige Bahnlinie bezieht.

Der Bund weist im Rahmen der Vorprüfung darauf hin, dass es sich bei der geplanten Güterumfahrungslinie um ein Bundesvorhaben handelt, welches im Objektblatt 1.4 Limmattal des Sachplans Verkehr, Infrastruktur Schiene, festgelegt ist. Entsprechend seiner Festlegung im Sachplan könne das Vorhaben nur als Vororientierung genehmigt werden.

Sowohl in der Richtplankarte wie auch in Abb. 4.2 wird zwischen einer Hauptvariante und zwei alternativen Varianten unterschieden. Zur Verdeutlichung wurde in Abb. 4.2 die Legende entsprechend ergänzt.

Der Eintrag der verschiedenen Varianten im kantonalen Richtplan entspricht dem derzeitigen Bearbeitungsstand des Sachplans Verkehr des Bundes. Die definitive Linienführung steht noch nicht fest und ist Gegenstand weiterer Abklärungen. Der Kanton Zürich setzt sich dabei für eine weitestgehend unterirdische Linienführung ein, die siedlungs- und landchaftsverträglich realisiert werden kann.

Aufgrund der noch nicht festgelegten Linienführung und der weiteren offenen Fragen wird das Vorhaben als «Vororientierung» im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Meilibachtunnel

28 Eintrag des Meilibachtunnels im kantonalen Richtplan

- Mehrere Einwendende begrüssen den Eintrag des Meilibachtunnels im kantonalen Richtplan. Dieser ermögliche die langfristig notwendige Entlastung des Bahnhofs Thalwil sowie die Entlastung der Stammstrecke von Güterzügen, samt den damit verbundenen Lärmimmissionen und Sicherheitsrisiken für die Bevölkerung.
- Mehrere Einwendende beantragen, es sei festzuhalten, dass der Bau des Meilibachtunnels nicht zu einer Reduktion des in der Region Zimmerberg im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms STEP 2035 vorgesehenen Fahrplanangebots führen dürfe, namentlich in Bezug auf die Fernverkehrshalte in Thalwil und Horgen sowie die Verdichtung des regionalen S-Bahnangebots.
- Der Bund stellt im Rahmen der Vorprüfung in Aussicht, dass das Vorhaben 21a Meilibachtunnel entsprechend seiner Festlegung im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, voraussichtlich nur als Vororientierung genehmigt werden könne, solange die notwendige räumliche Abstimmung sowie die Abstimmung zwischen Bund und Kanton nicht weiter fortgeschritten seien.
- Jemand beantragt, der Eintrag des Meilibachtunnels im kantonalen Richtplan sei als Prüfauftrag zu formulieren.

Der Zimmerberg-Basistunnel (erste Etappe) von Zürich Wiedikon nach Thalwil wurde in Thalwil mit einer auf das Angebot von «Bahn 2000» massgeschneiderten, minimalen Lösung angebonden.

Der Engpass Richtung Zug wird im Rahmen des Ausbaus Schritts 2035 mit dem Zimmerberg-Basistunnel (zweite Etappe) zwischen Thalwil und Littli (Baar) behoben. Dieses Vorhaben ist unter Pt. 4.3.2, Nr. 21 bereits im kantonalen Richtplan enthalten (Realisierungshorizont: kurz- bis mittelfristig). Der Engpass zwischen Thalwil und Pfäffikon SZ soll in einem späteren Ausbaus Schritt mit dem Vorhaben Meilibachtunnel gelöst werden. Damit können Güterzüge und schnelle Fernverkehrszüge über die neuen Tunnelstrecken geführt werden, wodurch die Stammlinie entlastet wird. Dies ermöglicht den geplanten Ausbau des S-Bahnangebots (innere S-Bahn und Express S-Bahn), womit in der Region Zimmerberg ein attraktives Fahrplanangebot geschaffen werden kann.

Das Vorhaben Meilibachtunnel wird daher unter Pt. 4.3.2, Nr. 21a in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Der Eintrag in der Richtplankarte bildet den heutigen Wissensstand ab, wobei es aufgrund neuer Erkenntnisse noch zu Anpassungen an der Linienführung kommen kann. Der Realisierungshorizont des Vorhabens ist langfristig.

Streichung Zusammenschluss der Glattalbahn

29 Verzicht auf Streichung des Zusammenschlusses der Glattalbahn

- Mehrere Einwendende beantragen, auf die Streichung des Zusammenschlusses der Glattalbahn aus dem kantonalen Richtplan zu verzichten. Da der Anteil des öffentlichen Verkehrs in der Region Glattal weiter gesteigert werden soll, sei die Option zu einem späteren Zusammenschluss der beiden geplanten Verlängerungen der Glattalbahn beizubehalten.
- Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine zweckmässige Linienführung zu finden, so dass diese besser auf die bestehende und geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt sei.
- Jemand beantragt eine Anpassung des Realisierungshorizonts der geplanten Verlängerung Flughafen–Bassersdorf von mittelfristig auf kurzfristig.

Der bisher bestehende Eintrag für einen möglichen Zusammenschluss der Glattalbahn zwischen Bahnhof Dietlikon und Bahnhof Bassersdorf war mit dem Vermerk «Nachfragepotenzial und Linienführung prüfen» versehen. Das Ergebnis dieser Überprüfung liegt inzwischen vor (Schlussbericht vom 18. Februar 2019). Demnach besteht im betreffenden Gebiet auch auf lange Sicht kein nennenswertes Nachfragepotenzial. Auch unter Berücksichtigung von möglichen Durchbindungen von Linien ist nur eine geringe Nachfrage zu erwarten. Es konnte auch keine alternative Linienführung gefunden werden, welche die mit einer weiteren Trasseesicherung verbundenen Nachteile vermindert hätte.

Die Idee einer «Ringbahn» rund um den Hardwald geht zurück auf eine Initiative der Präsidenten der Hardwaldgemeinden, die 1990 vorgeschlagen haben, die Siedlungsschwerpunkte um den Hardwald mit einem Mittelverteiler zu verbinden. Inzwischen wurden die damaligen Planungen jedoch weiterentwickelt. Eine Verbesserung der Erschliessungsqualität zwischen Dietlikon und Bassersdorf stünde heute im Widerspruch zu den im kantonalen und im regionalen Raumordnungskonzept getroffenen Festlegungen sowie zu den im Rahmen der Gebietsplanung Eich gewonnenen Erkenntnissen.

Damit lässt sich ein Beibehalten dieses Eintrags, der ausdrücklich seine Überprüfung zum Inhalt hatte, nicht mehr rechtfertigen. Die Anstrengungen sind vielmehr auf die Realisierung der beiden Linienverlängerungen vom Flughafen zum

Bahnhof Bassersdorf und von Giessen bis zum Bahnhof Dietlikon zu konzentrieren. Diese Linienverlängerungen der Glatthalbahn, deren Zweckmässigkeit sich bestätigt hat, verbleiben als geplante Vorhaben im kantonalen Richtplan. Die zwischen Dietlikon und Bassersdorf bestehende Nachfrage kann mit Busverbindungen zweckmässiger abgedeckt werden.

Für eine Anpassung des Realisierungshorizonts der geplanten Verlängerung Flughafen–Bassersdorf fehlen zurzeit die nötigen Grundlagen.

Streichung Haltestelle Winterthur-Töss, Försterhaus

30 Verzicht auf Streichung der Haltestelle Winterthur-Töss, Försterhaus

- Jemand begrüsst die Streichung der geplanten S-Bahn-Haltestelle Winterthur-Töss, Försterhaus aus dem kantonalen Richtplan, da ein zusätzlicher Halt auf dieser wichtigen Strecke die Zugfolgezeiten negativ beeinflussen würde.
- Mehrere Einwendende beantragen, auf die Streichung der als geplant eingetragenen S-Bahn-Haltestelle Winterthur-Töss, Försterhaus aus dem kantonalen Richtplan zu verzichten. Mehrere Einwendende verweisen dabei auf das städtebauliche Potenzial im Quartier Töss.
- Jemand verweist auf den Vorteil der sich ergebe, wenn die Bevölkerung von Töss für Fahrten in Richtung Süden nicht mehr in Winterthur HB umsteigen müsste.
- Mehrere Einwendende beantragen, die Haltestelle Försterhaus sei zusammen mit dem Ausbau der Zufahrtsstrecke zum Brüttenertunnel zu verwirklichen, wobei das geplante Überwerfungsbauwerk anzupassen oder auf dieses zu verzichten sei.
- Mehrere Einwendende verweisen auf die laufenden Abklärungen im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Autobahn im Raum Töss und auf die sich daraus möglicherweise ergebenden neuen Potenziale für das Entwicklungsgebiet Töss Süd. Vor diesem Hintergrund sei auch die künftige Erschliessung dieses Stadtteils mit dem öffentlichen Verkehr neu zu prüfen, weshalb die geplante Haltestelle vorerst im kantonalen Richtplan verbleiben soll.

Nutzen und Machbarkeit einer S-Bahn-Haltestelle Försterhaus sind fraglich. Gemäss den getroffenen Abklärungen führt das Potential im Einzugsbereich dieser Haltestelle auch unter sehr optimistischen Annahmen zu einer Nachfrage von max. 2'500-3'500 Ein-/Aussteigern pro Tag. Aufgrund der Gleisgeometrie könnte die Haltestelle Försterhaus zudem nur von einer S-Bahnlinie im Halbstundentakt bedient werden und – im Vergleich zu einer Fahrt über Winterthur HB – wären nur für wenige Relationen überhaupt Fahrzeitgewinne erzielbar.

In dem von den Eidgenössischen Räten 2019 beschlossenen STEP Ausbauschnitt 2035 ist die Haltestelle Winterthur-Töss, Försterhaus nicht enthalten. Entsprechend kann die Haltestelle nicht im Horizont 2035 realisiert werden.

Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass die Haltestelle zu einem späteren Zeitpunkt, d.h. nach Inbetriebnahme des Brüttenertunnels, realisiert werden könnte. Dies erfordert jedoch zusätzliche Abklärungen. Dabei ist auch zu prüfen, ob die Haltestelle an eine bezüglich ihrer Erschliessungswirkung günstigere Lage verschoben werden könnte. In der Folge wird erneut zu prüfen sein, ob der Bau einer zusätzlichen Haltestelle im Vergleich zu einem gezielten Ausbau des Busangebots die bessere Lösung darstellt.

Der Gemeinderat der Stadt Winterthur hat im August 2020 den Stadtrat beauftragt, die Realisierung einer Haltestelle Winterthur-Töss, Försterhaus zu prüfen (Postulat 2020.81). Die Stadt Winterthur untersucht zudem das Potenzial für die künftige städtebauliche Entwicklung im Gebiet Töss.

Da diesen Abklärungen nicht vorgegriffen werden soll, verbleibt die geplante Haltestelle vorerst als Vorhaben mit langfristigem Realisierungshorizont im kantonalen Richtplan.

Abstell- und Serviceanlagen für Personenzüge

Die im Entwurf für die öffentliche Auflage enthaltenen Festlegungen zu neuen Abstell- und Serviceanlagen für die Zürcher S-Bahn wurden zur Klärung der noch offenen Fragen aus der Teilrevision 2020 herausgelöst. Dies ermöglicht eine gesamthafte Überprüfung und Vertiefung der Standortevaluation für die zusätzlich benötigten Standorte. Die Festlegung der neu geplanten wie auch der bestehenden Standorte erfolgt im Rahmen einer späteren Teilrevision des kantonalen Richtplans.

Weitere Einwendungen zum Kapitel 4.3 Öffentlicher Verkehr (nicht Gegenstand der Vorlage)

31 Grundsätze zur Planung von Infrastrukturanlagen

- Mehrere Einwendende beantragen eine Ergänzung im Kapitel 4.3.2, wonach bei der Planung der nötigen Infrastrukturanlagen die Bedürfnisse des lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Verkehrs sowie die Anliegen der betroffenen Gemeinden, der Unternehmen, der Anwohner und des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes gleichermassen zu berücksichtigen seien.

Die genannten Anliegen betreffen alle Verkehrsträger. Sie werden daher im Kapitel 4.1 Gesamtstrategie behandelt.

32 Busvorfahrt am Flughafen Zürich

- Jemand beantragt die Streichung des Eintrags Flughafen Zürich, Busvorfahrt (bestehend) oder die Umbenennung von «Busvorfahrt» in «Bushaltestelle».

Das Anliegen wird im Rahmen der Abklärungen zur Entwicklung des Fernbusverkehrs geprüft. Entsprechende Anpassungen fliessen in eine spätere Teilrevision des kantonalen Richtplans ein.

33 Ausbau der Infrastruktur der Forchbahn

- Jemand beantragt die Aufnahme des von der Forchbahn AG geplanten neuen Instandhaltungszentrums in den kantonalen Richtplan. Das Instandhaltungszentrum weise massgebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf.
- Jemand beantragt eine unterirdische Führung der Forchbahn im Siedlungsgebiet der Gemeinde Egg. Damit könne der vollständige Ausbau der Forchbahn auf Doppelspur realisiert werden.

Das von der Forchbahn AG geplante neue Instandhaltungszentrum soll angrenzend an das heutige Betriebszentrum bei der Station Forch erstellt werden. Die Integration des grossvolumigen Baus in die bestehende bauliche Situation ist anspruchsvoll. Neben den technischen und betrieblichen Aspekten sind dabei auch die Auswirkungen auf das örtliche Umfeld und das Landschaftsbild zu beachten und durch eine sorgfältige Planung zu minimieren. Aus kantonomer Sicht handelt es sich jedoch beim geplanten Instandhaltungszentrum nicht um eine Anlage, die eine Standortfestlegung im kantonalen Richtplan erfordert.

Für den Ausbauschnitt STEP 2035 ist kein Ausbau der Forchbahn vorgesehen. Die weiteren Ausbauschnitte sind noch nicht definiert und es kann noch keine Aussage gemacht werden, ob ein Doppelspurausbau in Egg erforderlich sein wird. Eine unterirdische Linienführung in Egg wäre mit sehr hohen Kosten verbunden, ohne dass sich für den Bahnbetrieb oder die Kunden der Bahn wesentliche Vorteile ergeben würden.

34 Doppelspurausbau Uster–Aathal

- Jemand beantragt die Prüfung einer Tunnelvariante für den geplanten Doppelspurausbau der Strecke Uster–Aathal.

Der Doppelspurausbau zwischen Uster und Aathal ist Bestandteil des STEP AS 2035. Die Planungen erfolgen unter Federführung des Bundesamts für Verkehr und sind bereits weit fortgeschritten. Wesentliche Änderungen am Projekt sind daher kaum mehr möglich.

35 Aufnahme weiterer Vorhaben zum Ausbau der Bahninfrastruktur

- Mehrere Einwendende beantragen die Aufnahme einer Verbindungslinie von Illnau nach Kempptal in den kantonalen Richtplan.
- Mehrere Einwendende beantragen die Aufnahme einer Verbindungslinie zwischen Rüti ZH und Schmerikon SG.
- Jemand beantragt die Aufnahme einer Verbindungslinie von der Tösstallinie nach Uznach.
- Jemand beantragt die Aufnahme einer Verbindungslinie von der Tösstallinie zur Glattallinie im Raum Bubikon/Betzholz bzw. einer Verbindungslinie von der Tösstallinie nach Hinwil.
- Jemand beantragt die Aufnahme der ehemaligen Bahnstrecke Bauma–Bäretswil–Hinwil als Linie mit öffentlichem Personenverkehr.
- Jemand beantragt Linienverlängerungen der SZU ab Zürich HB (Shopville) in Richtung Hochschulen-Zentrum/Kantonsspital – Uni-Irchel/ETH-Hönggerberg – Regensdorf, der SZU ab Binz in Richtung Reppischtal – Knonaueramt und der Forchbahn ab Zollikerberg Richtung Witikon – Stadtzentrum via Uni/ETH-Zentrum – Central – Hauptbahnhof.
- Mehrere Einwendende beantragen die Aufnahme einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle in Oberuster.
- Jemand beantragt die Aufnahme zusätzlicher S-Bahn-Haltestellen an den Strecken Zürich – Dietikon (– Killwangen): Dietikon-Silbern, Oerlikon – Seebach – Otelfingen Hürst, Regensdorf-Industrie; Zürich – Stadelhofen – Effretikon – Winterthur: Dietikon-Industrie, Brüttsellen-Dörfli, Winterthur-Försterhaus; Zürich HB – Wipkingen – Oerlikon: Bucheggplatz (Tunnelbahnhof); Zürich – Hardbrücke – Oerlikon: Hardturmstrasse; Zürich-Altstetten – Urdorf – Affoltern: Farbhof, Hüblerweg; Zürich – Winterthur: Winterthur-Försterhaus; Effretikon – Pfäffikon – Wetzikon: Effretikon-Nord, Fehraltorf-Industrie, Pfäffikon-Witzberg, Pfäffikon-Irgenhausen, Auslikon, Wetzikon-Kirche; Oerlikon – Uster – Rapperswil: Hallenstation/Züscha, Hagenholz/Auzelg, Dübendorf-EMPA, Dübendorf-Gfenn, Volketswil-Industrie, Oberuster, Wetzikon-Medikon, Bubikon-Industrie, Rüti-Täusi; Oerlikon – Bülach: Höri/Kaserne; Winterthur – Frauenfeld: Winterthur-Spital/Kantonsschule, Römerbrücke, Technorama, Gundetswil; Winterthur – Will: Winterthur-Spital/Kantonsschule, Stadtrain (Aufhebung Grütze); Winterthur – Bülach: Winterthur-Schlosstal; Winterthur – Schaffhausen: Winterthur-Veltheim; Winterthur – Stein a.Rh.: Waltalingen; Winterthur – Bauma – Wald Winterthur-Spital/Kantonsschule, Winterthur-Stadtrain, Winterthur-Oberseen, Kollbrunn-Rütschetbühl, Rikon-Schöntal, Wila-Tablat, Saland (verschieben zur Dorfmitte), Juckern/Diilhaus, Alt-Landenberg, Seewadel-Wellenau, Lipperschwändi, Steg-Boden, Schmitzenbach, Fistel, Neutal-Raad, Jonatal, Wald-Nord; SZU Sihltal-Linie: Areal-Hürlimann; SZU Üetliberg-Linie Areal-Hürlimann, Giesshübel (evtl. verschieben auf Brücke), Borweg, Sädlweg; Thalwil – Sihlbrugg – Zug: Wiedereröffnung Sihlbrugg, Wädenswil – Samstagern: Wädenswil-Reidbach.

Die vorgeschlagenen Verbindungslinien wären mit unverhältnismässig hohen Bau- und Betriebskosten verbunden, hätten aber einen vergleichsweise geringen Nutzen. Zur Gewährleistung umsteigefreier Verbindungen müssten zusätzliche Züge geführt werden, die hohe Kosten nach sich ziehen und wiederum weitere Infrastrukturausbauten erfordern würden.

In der Regel ermöglicht das bestehende Fahrplanangebot gute Umsteigemöglichkeiten an den dafür vorgesehenen Knoten, wobei dank der Bündelung des Verkehrs häufige und schnelle Verbindungen in alle Richtungen angeboten werden können. Für die Verbindung von Illnau nach Kempttal bestehen gute Umsteigebeziehungen via Effretikon. Die Anbindung der Tösstallinie an die Glattallinie ist mit optimalen Anschlüssen in beide Richtungen in Rüti gewährleistet. In Richtung Schmerikon und Uznach bestehen attraktive Umsteigezeiten in Rapperswil.

Mit einem Bahnangebot auf der Strecke Bauma–Bäretswil–Hinwil könnte die Angebotsqualität nicht verbessert werden. Das heutige Busangebot ist bedarfsgerecht und wird weiter optimiert (u.a. durch Busbevorzugung). Die vorgeschlagenen Linienverlängerungen hätten ebenfalls einen geringen Nutzen, da sie Gebiete mit geringem Verkehrspotenzial erschliessen würden sowie Gebiete, die über bestehende Verbindungen bereits gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Der Stadtteil Oberuster wird durch mehrere Buslinien erschlossen, die am Bahnhof Uster gute Anschlüsse an die S-Bahn vermitteln. Der Nutzen einer allfälligen zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle in Oberuster wäre daher sehr begrenzt.

Die Mehrzahl der vorgeschlagenen zusätzlichen Haltestellen würde dem Charakter der Zürcher S-Bahn nicht gerecht. Bei der Zürcher S-Bahn handelt es sich um ein S-Bahn-System (lange doppelstöckige Züge mit grosser Kapazität) und nicht um eine Stadtbahn. Entsprechend sind die Haltestellenabstände zu wählen. Die bisher durchgeführten Abklärungen haben mehrfach bestätigt, dass zusätzliche Haltestellen in der Regel nicht sinnvoll in den S-Bahn-Betrieb integriert werden können. Analog zu den Planungen des STEP AS 2035 werden jedoch auch in künftigen Ausbauprojekten gezielte Zweckmässigkeitsüberprüfungen für mögliche Haltestellen durchgeführt.

36 Anpassungen am Tramnetz in der Stadt Zürich

- Jemand beantragt zusätzliche Tramlinien Löwenplatz – obere Löwenstrasse – Sihlporte, Bahnhofplatz – Europa-Allee – Kasernenstrasse, Bahnhofstrasse – Uraniabrücke – Mühlegasse – Hirschengraben, Aargauerstrasse – Hardturmstrasse, Direktverbindung Bhf. Altstetten – Arbeitsplatzgebiete an der Hardturmstrasse, Winterthurerstrasse – Uni-Irchel – Bülachstrasse – Berninaplatz – Oerlikon, Verlängerung von Endhaltestelle Zoo bis zur Masoalahalle, Frankental – Höngg – Wipkingerplatz – Escher-Wyss-Platz – Hardbrücke – Hardplatz – Stauffacher – Bellevue – Klusplatz (letzteres als alternative Linienführung der Tramlinie 8).

Das in der Stadt Zürich betriebene VBZ-Netz wird Rahmen der Netzentwicklungsstrategie 2040 überprüft. Dabei werden mögliche Anpassungen am Netz untersucht und in Bezug auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis bewertet.

37 Anpassungen am Busnetz

- Jemand beantragt eine Verbesserung der Erschliessung des neuen Siedlungsgebiets Lindacher durch eine durchgehende Buslinie vom Bhf. Regensdorf-Watt bis Bhf. Oberhasli.

Abgeleitet von den raumplanerischen Zielen und Grundsätzen werden im kantonalen Richtplan die Zielsetzungen zum Angebot des öffentlichen Verkehrs festgelegt. Konkrete Fahrplanangebote sind jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Das Verfahren für die Fahrplangestaltung ist im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) und der Angebotsverordnung geregelt.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

38. Aktualisierung der Einträge in der Richtplankarte

- Mehrere Einwendende begrüssen die im Rahmen der Teilrevision 2020 vorgenommene Aktualisierung der in der Richtplankarte eingetragenen Radrouten von nationaler Bedeutung.
- Jemand begrüsst es ausdrücklich, dass dem Veloverkehr die nötige Beachtung geschenkt wird.
- Mehrere Einwendende beantragen die Aufnahme weitergehender Inhalte zum Thema Fussverkehr.
- Jemand beantragt, entsprechend seiner Bedeutung sei dazu ein eigenes Unterkapitel «Fussverkehr» vorzusehen.

Bei der Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse kommt dem Fussverkehr eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere im städtischen Umfeld und im Inneren der Ortschaften entfällt ein Grossteil der zurückgelegten Wege und Etappen auf den Fussverkehr. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von Transportketten auch über längere Distanzen.

Die räumliche Bezeichnung der Netze für den Fuss- und Veloverkehr erfolgt jedoch nicht auf der Ebene des kantonalen Richtplans, sondern durch Festlegungen in den Instrumenten der regionalen bzw. der kommunalen Planungsträger. Die Einträge im kantonalen Richtplan beschränken sich daher auf Festlegungen von übergeordneter Bedeutung und stellen den Bezug zu den übrigen Kapiteln des kantonalen Richtplans her. Das Kapitel 4.4 Fuss- und Veloverkehr entspricht jedoch nicht mehr dem aktuellen Stand und wird daher im Rahmen einer der nächsten Teilrevisionen des kantonalen Richtplans aktualisiert und ergänzt.

4.6 Güterverkehr

Aushubverladeanlage Regensdorf, Büel

39 Bedarfsnachweis und Standortfestlegung im kantonalen Richtplan

- Mehrere Einwendende befürworten die Standortfestlegung für die geplante Aushubumschlaganlage Regensdorf-Büel. Der Bedarf für eine Aushubumschlaganlage im Raum Zürich Nord sei ausgewiesen. Insgesamt erfülle der Standort Regensdorf-Büel die gestellten Anforderungen sehr gut, insbesondere in Bezug auf die gute Erschliessung und die Lage direkt am Autobahneinschnitt. Der mit der Anlage verbundene Eingriff ins Landschaftsbild sei vergleichsweise gering und könne mit geeigneten Massnahmen weiter vermindert werden. Bei der Umsetzung des Vorhabens seien die landschaftlichen Eingriffe möglichst gering zu halten und zu kompensieren. Zudem seien geeignete Lösungen zur Reduktion der verkehrlichen Belastung im Umfeld der Anlage zu finden und mit den Standortgemeinden abzustimmen.
- Mehrere Einwendende beantragen den Verzicht auf die Aushubverladeanlage am Standort Regensdorf-Büel. Mehrere Einwendende verweisen dabei auf die Lage der geplanten Anlage im Randbereich einer Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN-Gebiet Nr. 1407 Chatzenseen) und eines kantonalen Landschaftsschutz-Inventarobjekts (Nr. 101 «Oberer und unterer Chatzensee mit Endmoränenkranz»). Diese Objekte seien zwar durch die Autobahn und weitere Bauten bereits stark beeinträchtigt, dies könne aber keine Begründung für weitere Eingriffe sein.
- Mehrere Einwendende befürchten eine Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets und der umliegenden Quartiere in Zürich-Affoltern und Regensdorf durch Staub und Lärm. Weitere Einwendende verweisen auf den dauerhaften Verlust von Fruchtfolgefleichen, falls an diesem Standort eine permanente Aushubverladeanlage betrieben würde.

Die Aushubverladeanlage Regensdorf-Büel erfüllt eine wichtige Aufgabe im Rahmen des Konzepts zur Umsetzung der 2020 durch den Kantonsrat beschlossenen Bahntransportpflicht für Aushub- und Gesteinskörnung. Für die Umsetzung dieses Auftrags sind geeignete Verladeanlagen zwischen Strasse und Bahn zu erstellen, die in der Nähe der grossen Entwicklungs- und Bauvorhaben liegen sollen. Dazu wurden durch den Kanton unter Einbezug der betroffenen Akteure der Wirtschaft, der SBB und der involvierten Stellen des Kantons geeignete Standorte ermittelt. Die evaluierten Standorte wurden einer umfassenden Analyse und Interessenabwägung unterzogen.

Dabei zeigte sich, dass der Standort Regensdorf-Büel, neben der bestehenden Anlage im Zürcher Hardfeld und in Birnensdorf-Ristet, die Voraussetzungen am besten erfüllt. Dabei wurde auch beachtet und festgehalten, dass der Standort im Randbereich das BLN-Objekt Nr. 1407 Chatzenseen tangiert. Eine rasche Realisierung dieses Standorts zur Umsetzung der Bahntransportpflicht liegt daher im kantonalen Interesse.

40 Weiterbetrieb der bestehenden temporären Verladeanlage

- Mehrere Einwendende stellen fest, dass die temporäre Verladeanlage für den Bau des Gubristtunnels nach Abschluss der Bauarbeiten durch das Bundesamt für Strassen zurückgebaut werde. Ein Weiterbetrieb der bisher bestehenden temporären Verladeanlage stehe daher nicht mehr zur Diskussion.
- Mehrere Einwendende stellen zudem die Standortgebundenheit einer Anlage für den Aushubverlad infrage. Im Gegensatz zur bisherigen temporären Verladeanlage für den Bau des Gubristtunnels könne für den Bahntransport von Aushub gemäss § 232a PBG keine Standortgebundenheit geltend gemacht werden. Insofern käme lediglich eine weitere befristete Nutzung als Verladeanlage für den Aushub der Güterumfahrungslinie infrage.

Frühere Abklärungen haben ergeben, dass der Spurwechsel und die Anschlussweiche der bisher betriebenen temporären Umschlaganlage auch für den Betrieb einer dauerhaften Anlage genutzt werden könnten. Der Kanton Zürich hat daher die nötigen Abklärungen veranlasst, um den vorläufigen Erhalt dieser bestehenden Anlagen zu ermöglichen. In der Folge hat sich allerdings gezeigt, dass das Kosten-/Nutzenverhältnis eines vorläufigen Erhalts ungünstig wäre und sich daher nicht rechtfertigen lässt.

Die Baudirektion hat Ende Juni 2021 entschieden, auf den vorläufigen Erhalt von Anlagenteilen der bestehenden Verladeanlage, namentlich des Spurwechsels und der Anschlussweiche, zu verzichten. Die entsprechenden Koordinationsarbeiten zwischen Kanton, ASTRA, SBB sowie Standortgemeinden und Branchenvertretern wurden daher nicht mehr weitergeführt. An der grundsätzlichen Eignung des Standorts Regensdorf-Büel für die geplante Umschlaganlage für Aushub und Kies hat sich damit jedoch nichts geändert.

Der Eintrag im kantonalen Richtplan bezweckt somit nicht mehr den Weiterbetrieb der bestehenden temporären Verladeanlage. Vielmehr werden die Grundlagen für eine neue Anlage geschaffen, die nach den geltenden planungs- und baurechtlichen Verfahren und Abläufen geplant und erstellt werden soll.

41 Standortevaluation mit stufengerechter Interessenabwägung

- Mehrere Einwendende beantragen die Prüfung alternativer Standorte bzw. die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.
- Mehrere Einwendende beantragen, bei einer Festlegung des Standorts Regensdorf-Büel seien gleichzeitig auch weitere Standorte von Aushubverladeanlagen festzulegen. Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb einer von mehreren der insgesamt benötigten Standorte vorgezogen werde.

Der Bund weist im Rahmen der Vorprüfung darauf hin, dass als Voraussetzung für die Festsetzung der geplanten Aushubverladeanlage Regensdorf-Büel eine Prüfung alternativer Standorte einschliesslich umfassender stufengerechter Interessenabwägung vorliegen muss. Für die Beanspruchung von Wald sei zudem ein erneutes kantonales Bewilligungsverfahren durchzuführen. Da es sich nicht mehr um eine temporäre Anlage, sondern um einen auf Dauer einzurichtenden Umschlagplatz handle, sei neu eine definitive Rodungsbewilligung mit Rodungersatz erforderlich.

Im Rahmen der Teilrevision 2022 wird das Kapitel 4.6 Güterverkehr gesamthaft überarbeitet. Gestützt auf das Gesamtkonzept zur Umsetzung der 2020 durch den Kantonsrat beschlossenen Bahntransportpflicht für Aushub- und Gesteinskörnung werden dabei weitere geeignete Standorte für Aushubverladeanlagen in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Um gemäss dem absehbaren Bedarf zunächst eine der benötigten Verlademöglichkeiten schaffen zu können, wurde der Standort Regensdorf-Büel vorgezogen und soll bereits im Rahmen Teilrevision 2020 festgelegt werden.

Inzwischen sind die Abklärungen zur geplanten Aushubverladeanlage am Standort Regensdorf-Büel soweit fortgeschritten, dass der Standort ohne weiteren Vorbehalt als «Festsetzung» im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden kann.

Weitere Einwendungen zum Kapitel 4.6 Güterverkehr (nicht Gegenstand der Vorlage)

42 Kehricht- und Schlackentransporte auf der Schiene

- Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan seien Gleisanschlüsse zu den KVA-Anlagen Zürich-Hagenholz, Hinwil, Dietikon und Horgen einzutragen. Damit würden die Voraussetzungen geschaffen, dass Kehricht- und Schlackentransporte auf der Schiene erfolgen können.

Für eine generelle Verlagerung der Kehrichttransporte von der Strasse auf die Bahn fehlt die rechtliche Grundlage. Ein Teil der Kehrichttransporte wird aber bereits heute über die Schiene abgewickelt. Es kann darauf hingewirkt werden, dass die Voraussetzungen für solche Transporte weiter verbessert werden. Das Anliegen wird daher geprüft und fliesst in die laufende Gesamtüberarbeitung des Kapitels 4.6 Güterverkehr ein. Diese ist Gegenstand einer der nächsten Teilrevisionen des kantonalen Richtplans.

43 Bestehende Anschlussgleise erhalten

- Jemand verweist auf die Zielvorgabe im kantonalen Richtplan, wonach Industrie- und Gewerbebezonen, soweit technisch möglich und verhältnismässig, mit Anschlussgleisen zu erschliessen und bestehende Gleisanlagen zu erhalten sind (Pt. 4.6.1 c). Diesem Auftrag sei der Kanton in den letzten Jahren nicht genügend nachgekommen, wie die Aufgabe bzw. der Abbau verschiedener Gleisanlagen u.a. in der Region Zürcher Oberland zeige.

Die Zielvorgabe, wonach Industrie- und Gewerbebezonen, soweit dies technisch möglich und verhältnismässig ist, mit Anschlussgleisen zu erschliessen und bestehende Gleisanlagen – sofern zweckmässig – zu erhalten sind, ist unter Pt. 4.6.1 c) im kantonalen Richtplan enthalten. Grössere Anschlussgleisanlagen sind zudem in den regionalen Richtplänen festgelegt. Mit den Einträgen im kantonalen sowie in den regionalen Richtplänen kann ein Weiterbetrieb der Anlagen jedoch nicht erzwungen werden. Es kann daher dazu kommen, dass, entweder aufgrund der wegfallenden Nachfrage oder als Folge einer Betriebseinstellung durch den Anbieter der Transportleistungen, der Betrieb von Gleisanlagen eingestellt wird.

Im Rahmen eines kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzepts werden Massnahmen zur besseren Bewältigung des Güterverkehrs im Kanton Zürich erarbeitet. Dazu gehört auch eine Strategie zur Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die laufende Gesamtüberarbeitung des Kapitels 4.6 Güterverkehr ein. Diese ist Gegenstand einer der nächsten Teilrevisionen des kantonalen Richtplans.

Weitere Einwendungen zum Kapitel 4 Verkehr (nicht Gegenstand der Vorlage)

44 Flugplatz Dübendorf (Kapitel 4.7.2.2)

- Jemand beantragt, auf die Darstellung (Festlegung) des Flugplatzperimeters mit Pistenlänge eines neuen zivilen Flugfeldes und einer neuen zivilen Helikopterbasis zu verzichten.

Die Festlegungen zum Flugplatz Dübendorf in Kapitel 4.7.2 werden im Rahmen der Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf behandelt. Sie sind nicht Gegenstand der vorliegenden Teilrevision 2020.

5 Versorgung, Entsorgung

5.1 Gesamtstrategie

45 Klimaanpassung/-schutz auch im Kapitel 5.1 verankern

- Jemand beantragt im Rahmen der Anhörung, das Thema Klimaanpassung/-schutz auch unter der Gesamtstrategie zum Kapitel 5 zu verankern.

Die vorliegende Revision hat sich im Bereich Klima zum Ziel gesetzt, den Hitzeinseleffekt in Siedlungen zu mindern. Im Kapitel 5.6 geschieht dies durch die Priorisierung des Versickernlassens bei der Siedlungsentwässerung. Weitere Anpassungen zum Klimaschutz sind in Kapitel 5.4 Energie geplant.

46 Die Versorgung mit Lebensmitteln thematisieren

- Jemand beantragt im Rahmen der Anhörung, dass der Lebensmittelversorgung und damit dem Thema Kulturlandschutz auch in Kapitel 5 Rechnung zu tragen sei.

Das Kapitel Ver- und Entsorgung legt seinen Schwerpunkt auf die Flächensicherung von Infrastrukturen. Es geht primär um Bauten und Anlagen, die der Versorgung mit und der Entsorgung von Gütern dienen. Die Versorgung mit Lebensmitteln und die hierfür notwendige Sicherung von Fruchtfolgeflächen wird im Kapitel 3.2 Landwirtschaft behandelt. Aufgrund des revidierten Sachplans Fruchtfolgeflächen ist eine Überarbeitung des betreffenden Richtplankapitels für eine der nächsten Teilrevisionen geplant.

5.2 Wasserversorgung

47 Kiesabbau bei den konfligierenden Interessen explizit erwähnen

- Jemand beantragt, den Kiesabbau beim Einleitungstext unter Pt. 5.2.2 Karteneinträge explizit als mit der Wasserversorgung konfligierendes Interesse zu erwähnen.

Bei der raumplanerischen Interessenabwägung kommt es aufgrund der Beschaffenheit und Lage der Zürcher Grundwasservorkommen regelmässig zu Konflikten zwischen dem Kiesabbau und der Wasserversorgung. Beides sind Nutzungsinteressen, die es mit- und gegeneinander abzuwägen gilt. Neben der Landwirtschaft sowie dem Natur- und Landschaftsschutz wird deshalb auch der Kiesabbau in die Aufzählung unter Pt. 5.2.2 aufgenommen.

48 Notwendiger Wassertransport zwischen Zollikon und Stäfa

- Mehrere Einwendende beantragen, den Karteneintrag für die geplante Wassertransportleitung zwischen Zollikon und Stäfa (Vorhaben Nr. 25) zu entfernen, da die zugrundeliegenden Annahmen überholt seien und Lösungen auf Gemeindeebene für die langfristige Sicherstellung der Wasserversorgung bestünden.

Dem Antrag wird mit einem Hinweis in der Tabelle unter Pt. 5.2.2 entsprochen. Der Realisierungsstand bei den Objekten Nrn. 24 und 25 wird angepasst zu «kommunaler Ausbau geplant». Dadurch wird geklärt, dass die Trinkwasserversorgung über Ausbauten der kommunalen Leitungen erfolgen soll. In Abb. 5.1 bleiben die Leitungen als geplant eingetragen, da Ausbauten für den Wassertransport zwischen den Seewasserwerken aus Gründen der Versorgungssicherheit weiterhin notwendig sind. Der Eintrag der Wasserleitung dient als planungsrechtliche Grundlage für Ausbauten, welche in Zusammenarbeit mit den Seegemeinden an ihren kommunalen Trinkwassernetzen vorgesehen sind.

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

49 Umweltgefährdende Stoffe im Abwasser minimieren

- Mehrere Einwendende bemängeln das Fehlen der Landwirtschaftsbetriebe in der Vorgabe «das Einleiten derartiger [Mensch und Umwelt gefährdender] Stoffe, ist bei Industrie- und Gewerbetrieben zu minimieren».
- Jemand bemängelt, dass die Hinweise zur Sensibilisierung der Privathaushalte, zur Verwendung gewässerschonender Produkte sowie zum Verbot, Abfälle mit dem Abwasser zu entsorgen, im kantonalen Richtplan nicht stufengerecht seien.

Die Landwirtschaftsbetriebe werden im zweiten Abschnitt unter Pt. 5.6.1 genannt. Hier ist von Stoffeinträgen allgemein die Rede, die «die zu vermeiden oder möglichst weitgehend zu minimieren» sind. Der dritte Abschnitt bezieht sich auf «Mensch und Umwelt gefährdende Stoffe, die nicht oder nur mit erheblichem technischen Aufwand beseitigt werden können». Für diese Stoffe gelten nochmals strengere Vorgaben.

Die Anliegen der Einwendenden werden berücksichtigt: Die normative Zielvorgabe wird mit Blick auf den Gewässerschutz bewusst allgemein formuliert und gilt für Industrie-, Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe sowie die Haushalte gleichermaßen. Auf die explizite Erwähnung eines Sensibilisierungsauftrags wird verzichtet. In den Erläuterungen wird auf die unterschiedlichen rechtlichen Vorgaben und Kontrollmöglichkeiten bei Privathaushalten und Betrieben hingewiesen. Ferner wird erläutert, dass der Stand der Technik bei der Schadstoffminimierung zu berücksichtigen ist. Der Richtplantext

wird wie folgt angepasst: «Das Einleiten derartiger [Mensch und Umwelt gefährdender] Stoffe in das Abwasserreinigungssystem ist auf ein Minimum zu reduzieren».

50 Ableitung auf Abwasserreinigungsanlagen verringern, nicht verhindern

Ein Hauptziel der Überarbeitung des Richtplankapitels 5.6 ist es, die Bodenversiegelung zu verringern und damit die Schwammfunktion des Bodens im Siedlungsgebiet besser zu nutzen. Der Umgang mit unverschmutztem Abwasser soll einer klaren Priorisierung unterliegen. 1. Versickerung, 2. Ableitung in Oberflächengewässer, 3. Ableitung auf Abwasserreinigungsanlagen (ARA). Der Grundsatz, die ARA nicht unnötig mit unverschmutztem Abwasser zu belasten, wird dabei gestärkt.

- Jemand beantragt die Formulierung «nur in Ausnahmefällen einer Abwasserreinigungsanlage zugeführt werden» abzuschwächen, da daraus abgeleitet werden könnte, dass für die Ableitung neu eine Ausnahmegewilligung notwendig würde.

Eine Ausnahmegewilligung für die Ableitung von unverschmutztem Abwasser in eine ARA ist auch in Zukunft nicht notwendig. Um diesbezügliche Unklarheiten zu vermeiden, wird auf den Ausdruck «nur in Ausnahmefällen» verzichtet. Es gibt tatsächlich Standorte und Parzellen, die keine Alternativen zur Ableitung von unverschmutztem Abwasser in die ARA haben oder diese Alternativen mit unverhältnismässig hohen Kosten oder Einschränkungen verbunden wären. Sind die Möglichkeiten zum Versickernlassen und zur Ableitung in Oberflächengewässer ausgeschöpft, ist die Ableitung in die ARA weiterhin zugelassen. Der letzte Satz des Abschnitts wurde daher angepasst. Die Formulierung «Unverschmutztes Abwasser soll nur in Ausnahmefällen ...» wurde durch «Abwasserreinigungsanlagen sollen nicht unnötig belastet werden» ersetzt.

- Jemand beantragt, den Begriff «ableiten» durch «entsorgen» zu ersetzen, da er offener sei und auch das Versickernlassen enthalte.

Auf die Verwendung des Begriffs «entsorgen» wird mit Bezug auf Abwässer bewusst verzichtet, da der Begriff negativ konnotiert ist und dem Wasserkreislauf nicht gerecht wird.

51 Koordinationspflicht mit den Gemeinden bei den Entwässerungskonzepten

- Jemand beantragt, den ersten Satz unter Pt. 5.6.3 a) zur Aufgabe des Kantons Entwässerungskonzepte von Staatsstrasse zu erstellen, durch den Koordinationshinweis «in Absprache mit der Gemeinde» zu ergänzen.

Die Koordinationspflicht zwischen Kanton und Gemeinden bei der Entwässerung von Staatsstrassen ist gesetzlich geregelt und benötigt keine zusätzliche Präzisierung.

52 Grosse Abwasserreinigungsanlagen im kantonalen Richtplan eintragen

- Jemand beantragt, die ARA von regionaler Bedeutung im kantonalen Richtplan einzutragen, um die Flächensicherung und Koordination im Zusammenhang mit zukünftigen Ausbauschritten zu vereinfachen.

Die Richtplankarte enthält heute keine Punkteinträge zu den ARA, da diese auf kommunaler und überkommunaler Ebene geplant werden. Die Standorte der ARA und ihre Zuleitungen werden in den generellen Entwässerungsplänen (GEP) festgehalten. Anerkanntermassen gibt es ARA von regionaler Bedeutung mit Ausbaubedarf und Herausforderungen bei der Raumsicherung. Es sind solche Anlagen, die in den regionalen Richtplänen aufgeführt sind. Die räumliche Abstimmung bei Erweiterungen mit anderen Nutzungs- und Schutzinteressen soll über eine Gestaltungsplanung erfolgen.

53 Kostenfolgen beachten

- Jemand bemerkt, dass die angeführten Massnahmen in der Siedlungsentwässerung zu höheren Kosten führen würden.

Eine Siedlungsentwässerung, die auf ein verstärktes Versickernlassen von unverschmutztem Abwasser setzt, ist nicht kostenintensiver als die heute vielerorts noch praktizierte Form der Ableitung. Sind bauliche Veränderungen erforderlich, werden diese durchgeführt, wenn im Investitionszyklus sowieso Erneuerungen anstehen.

54 Stoffeintrag in Feuchtgebiete verringern

- Mehrere Einwendende beantragen, den Schutz der Feuchtgebiete, neben den oberirdischen- und unterirdischen Gewässern sowie dem Boden, explizit als Massnahme zu erwähnen. Drainagesysteme endeten regelmässig in Feuchtgebieten und würden dort zu einem erhöhten unerwünschten Stoffeintrag führen. Diese Stoffeinträge seien nicht nur zu beachten, sondern zu reduzieren.

Die «ober- und unterirdischen Gewässer» umfassen einen grossen Teil der Feuchtgebiete. Durch den mehrfach erwähnten Zusatz «und Böden» wird deutlich gemacht, dass es dabei nicht nur um die Wasserqualität, sondern um den ganzen mit den Entwässerungssystemen verbundenen Lebensraum für Pflanzen und Tiere geht. Eine Ergänzung aller Textstellen mit dem Begriff «Feuchtgebiete» ist unnötig, weil diese entweder aus Gewässern oder Böden bestehen. Dennoch ist es richtig, auf den problematischen Stoffeintrag aus Drainagesystemen in Feuchtgebiete und der damit verbundenen Probleme für bestimmte Pflanzen und Tiere hinzuweisen und sie zu reduzieren. Deshalb wird im letzten Satz unter Pt. 5.6.3 a) neu auch auf die Reduktion des Stoffeintrags in Feuchtgebiete Bezug genommen.

55 Karteninhalte der regionalen Richtpläne zum Thema Abwasser beschränken

- Jemand beantragt, die Aufnahme von Abwasserpumpwerken in die regionalen Richtpläne nicht verpflichtend vorzuschreiben, da dies eine reine Nachführung der Generellen Entwässerungspläne wäre.

Auf die Pflicht zur Aufnahme der Abwasserpumpwerke in die regionalen Richtpläne wird verzichtet.

56 Prüfauftrag für die Zusammenlegung von Abwasserreinigungsanlagen

- Mehrere Einwendende beantragen, die Prüfung der Zusammenlegung von ARA den Gemeinden und Abwasserverbänden oder allenfalls dem Kanton zu überlassen. Die Planungsregionen würden nicht über die erforderlichen Grundlagen sowie das technische Know-how verfügen, um diese Aufgabe effizient erfüllen zu können.

Aufgrund der erhaltenen Rückmeldungen wurde der Prüfauftrag für ARA-Zusammenlegungen wieder der kommunalen Ebene zugewiesen. Tatsächlich sind es die Abwasserverbände der Gemeinden, welche in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zusammenlegungsstudien und -projekte initiieren sollen. Die Planungsregionen unterstützen diese Anstrengungen, indem sie Abwasserreinigungsanlagen mit Bedarf an überkommunaler Raumsicherung in die regionalen Richtpläne aufnehmen.

57 Verbindliche Vorschriften in Bau- und Zonenordnungen zum Wasserkreislauf

- Mehrere Einwendende beantragen, dass die Gemeinden zusätzliche Nutzungsvorschriften in ihre Bau- und Zonenordnungen aufnehmen sollen, damit unverschmutztes Abwasser lokal versickern, verdunsten und von Pflanzen aufgenommen werden kann.

Für die hier angesprochenen zusätzlichen Regelungen (z.B. Unterbauungsziffern, Versiegelungsziffern, u.ä.) ist eine Anpassung des Planungs- und Baugesetzes (PBG) erforderlich. Entsprechende Abklärungen sind im Gang. Der kantonale Richtplan kann einer allfälligen Revision des PBG nicht vorgehen.

Weitere Einwendungen zum Kapitel 5 Versorgung, Entsorgung (nicht Gegenstand der Vorlage)**58 Klimaschutz im Kapitel Versorgung, Entsorgung verankern**

- Jemand beantragt das Kapitel 5.1 Gesamtstrategie um das Thema Klimaschutz zu ergänzen.

Eine Ergänzung des Einstiegs zum Kapitel Versorgung, Entsorgung wird im Rahmen einer der nächsten Teilrevisionen vorgenommen.

59 Standortfestlegung für Recyclinganlage

- Jemand beantragt zum Kapitel 5.3 Materialgewinnung, den Standort des Kies- und Recyclingwerks Tann/Wurstbrunnen bei Dürnten in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

Im kantonalen Richtplan werden unter Pt. 5.3.2 die Flächen und Volumen von grossen Materialgewinnungsgebieten festgelegt. Damit sind für die Zeit des Kiesabbaus auch die dazu notwendigen Anlagen planungsrechtlich gesichert. Der Weiterbetrieb einer Recyclinganlage in einer ausgeklasteten Grube lässt sich jedoch nicht über einen Richtplaneintrag regeln.

60 Streichung Materialgewinnungsgebiet

- Jemand beantragt zum Kapitel 5.3 Materialgewinnung, den Standort des Materialgewinnungsgebiets Nr.13, Uster, Näniker Hard, aufgrund eines kommunalen Volksentscheids zu streichen.

Der Streichungsantrag der Stadt Uster wurde im Rahmen der Vorlage 5517c zur Teilrevision 2017 beraten. Am 22. August 2022 hat der Kantonsrat entschieden, dass die kantonalen Interessen überwiegen. Am Standort wird als langfristige Reserve festgehalten.

61 Klimaschutz im Kapitel Energie verankern

- Jemand beantragt zum Kapitel 5.4 Energie, dass das Thema Klimaanpassung/-schutz auch bei den Festlegungen zur Energieversorgung zu verankern sei.

Bei der Gesamtüberarbeitung des Kapitels 5.4 Energie wird das Thema Klimaanpassung/-schutz aufgegriffen. Sie ist für eine der nächsten Teilrevisionen geplant.

62 Erdverlegung einer bestehenden Hochspannungsfreileitung

- Jemand beantragt zum Kapitel 5.4 Energie, dass beim Unterwerk Samstagen, Pt. 5.4.2, Nr. 7, ein Hinweis auf eine zukünftige Erdverlegung anzubringen sei.

Der Kanton Zug möchte die Hochspannungs-Freileitung zwischen den Unterwerken Mettlen (LU) und Samstagen (ZH) langfristig in die Erde verlegen lassen. Ein kurzes Teilstück dieser Leitung ist auf Kantonsgebiet. Der Entscheid zur Erdverlegung liegt beim Bund. Bei der Gesamtüberarbeitung des Kapitels Energie wird geprüft werden, ob ein Hinweis auf eine mögliche Erdverlegung durch den Begriff «Kabelleitung» kenntlich gemacht werden soll.

63 Mehrere Deponiestandorte in derselben Region

- Jemand beantragt zum Kapitel 5.7 Abfall, auf den Karteneintrag Nr. 13, Egg, Büelholz, zu verzichten, da die Konzentration an Deponiestandorten östlich des Pfannenstils zu gross sei. Dies führe zu erheblichem Mehrverkehr und einer empfindlichen Schädigung des dortigen Naherholungsgebiets.

Im Gebiet östlich des Pfannenstils finden sich vier Richtplaneinträge für Deponien. Um Beeinträchtigungen zu minimieren wurden die Standorte der Bedingung unterstellt, dass pro Deponietyp nur eine Deponie in Betrieb sein darf. Damit wird dem Koordinationsgebot Rechnung getragen. Der Bedarf in der Region ist ausgewiesen. Am Standort Egg, Büelholz wird deshalb festgehalten.

- Jemand beantragt zum Kapitel 5.7 Abfall, auf den Karteneintrag Nr. 27, Niederhasli, Feldmoos, zu verzichten, da der Deponiestandort in einem ökologischen Vernetzungskorridor und Naherholungsgebiet zu liegen käme.

Der geplante Deponiestandort Niederhasli, Feldmoos, wurde aufgrund ausführlicher Grundlagenarbeiten 2009 vom Kantonsrat im Richtplan festgesetzt. Der Standort ist hydrogeologisch für verschiedene Deponietypen geeignet. Das Kreismodell ermöglicht eine Koordination mit dem Standort Nr. 26, Rümlang, Chalberhau. Im entsprechenden Gebiet ist ein Vernetzungskorridor im regionalen Richtplan eingetragen. Vernetzungskorridore und Deponien schliessen sich nicht aus. Bei der Ausgestaltung der Deponie ist jedoch auf den Vernetzungskorridor und das Erholungsgebiet Rücksicht zu nehmen. Am Standort wird festgehalten.

64 Deponieerschliessung einvernehmlich regeln

- Jemand beantragt zum Kapitel 5.7 Abfall, dass die Erschliessung der Deponie Nr. 15, Egg/Gossau, Lehrüti möglichst verträglich gelöst werde, unter Einbezug der betroffenen Gemeinden.

Fragen zur Erschliessung werden im Gestaltungsplanverfahren verhandelt, bei welchem die betroffenen Gemeinden involviert sind.

Allgemeine Einwendungen

65 Noch nicht festgesetzte Inhalte in der Richtplankarte kennzeichnen

- Jemand beantragt, dass bei zukünftigen Teilrevisionen des kantonalen Richtplans entweder ein Informationsplan bereitgestellt wird, aus dem der Status noch nicht genehmigter und/oder nicht festgesetzter Einträge hervorgeht oder alternativ diese Einträge in den öffentlich aufliegenden Karten mit Markierungen gekennzeichnet werden.

Im Richtplankarte werden noch nicht festgesetzte Inhalte farblich markiert: Inhalte der jeweils aktuellen Vorlage sind in roter Schrift dargestellt, noch nicht festgesetzte Inhalte aus anderen Richtplanverfahren in grauer Schrift und die festgesetzten Inhalte in schwarzer Schrift. In der Richtplankarte wird zwischen bestehenden und geplanten Vorhaben unterschieden. Im Rahmen der Weiterentwicklung des kantonalen Richtplans wird die Möglichkeit geprüft, inwiefern sich zusätzliche Informationen zum jeweiligen Stand der Teilrevisionen in der Richtplankarte im GIS Browser abbilden lassen.

66 Gendergerechte Sprache verwenden

- Jemand beantragt, der ganze Richtplankarte sei in gendergerechter Sprache zu verfassen.

Der Richtplankarte ist in einer weitgehend gendergerechten Sprache verfasst. Bei Anpassungen wird zudem darauf geachtet, dass diese jeweils gendergerecht formuliert werden.

67 Gebäudezuwachs ausserhalb der Bauzone verhindern

- Jemand beantragt, den Gebäudezuwachs ausserhalb der Bauzone nicht nur zu verringern, sondern zu verhindern.

Der Antrag lässt sich nicht mit dem Bundesgesetz vereinbaren. Das Bauen ausserhalb der Bauzone ist durch das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) geregelt. Der Kanton kann ausserhalb der Bauzone keine abweichenden Regelungen treffen. Die haushälterische Bodennutzung sowie die Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet sind im RPG verankert. Das Bauen ausserhalb der Bauzone ist aber nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

68 Schutz und Erhalt der Lebensgrundlagen und Lebensqualität als Fokus im Richtplan

- Jemand beantragt, dass Schutz und Erhalt der Lebensgrundlage und Lebensqualität erste Priorität geniessen und im Fokus der Richtplanung stehen sollen. Die einseitige, in erster Linie auf die ökonomische Sichtweise ausgerichtete Betrachtungsweise sei befremdend.

Dem Schutz und dem Erhalt der Lebensgrundlage sowie der Lebensqualität wird in der Richtplanung ein hoher Stellenwert beigemessen. Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern (vgl. § 18 PBG). Die Festlegungen im kantonalen Richtplan werden vor diesem Hintergrund im Rahmen der regelmässigen Teilrevisionen überprüft und angepasst. So wird in der aktuellen Teilrevision 2020 das Thema «Anpassung an den Klimawandel» aufgegriffen und im kantonalen Richtplan verankert.

69 Anhörung vor der öffentlichen Auflage durchführen

- Mehrere Einwendende beantragen, die Anhörung jeweils vor der öffentlichen Auflage durchzuführen und nicht gleichzeitig. Die Gemeinden und Planungsregionen hätten gemäss Gesetz Anspruch auf frühzeitige, privilegierte Mitwirkung und seien deshalb vor Durchführung der öffentlichen Mitwirkung anzuhören.

Um die Verfahrensdauer einer Richtplanteilrevision möglichst kurz zu halten, werden Anhörung und öffentliche Auflage gleichzeitig und in einem Schritt durchgeführt. Dieses Vorgehen hat sich bewährt und verhindert eine noch weiterreichende Überschneidung der Richtplanteilrevisionen. Auch für Gemeinden und Planungsregionen verringert sich durch dieses Vorgehen der Aufwand, da sie nicht zweimal innert kurzer Frist zur Stellungnahme eingeladen werden. Das Gegenstromprinzip ist dadurch gewährleistet, dass sowohl die Planungsregionen als auch die Gemeinden Anträge zu einem Anpassungsbedarf aus ihrer Sicht einbringen können. Insbesondere dürfen sie auch Anträge zu Themen oder Richtplankapitel einbringen, die nicht Gegenstand einer aktuellen Richtplanteilrevision sind. Die Anträge, die im Rahmen der Anhörung von den nach- und nebengeordneten Planungsträgern eingehen, werden sorgfältig geprüft und sofern die Prüfung eine Aufnahme ergibt, in einer nächsten Teilrevision des kantonalen Richtplans aufgenommen. Somit findet die öffentliche Mitwirkung unter Einbezug der meist ein Jahr zuvor im Rahmen der Anhörung eingegangenen Anträge der nach- und nebengeordneten Planungsträger statt. Bei bestimmten Themen mit erheblichen Auswirkungen für die Gemeinden erfolgt bereits heute eine vorgelagerte Anhörung der Gemeinden und Planungsregionen.

70 Längere Frist für Stellungnahmen aufgrund der Covid-19-Pandemie

- Mehrere Einwendende verweisen darauf, dass eine Verlängerung der öffentlichen Auflage um zwei Monate aufgrund der Covid-19-Pandemie wünschenswert gewesen sei, da Informationen und Unterlagen in digitaler Form auf einer Onlineplattform bereitgestellt wurden. Dieser Praxiswechsel habe mehr Zeit für die Einarbeitung benötigt.

Die Umstellung auf die Plattform eVernehmlassung wurde unabhängig von der Covid-19-Situation vorgenommen. Sie war seit langem, d.h. vor Beginn der Pandemie für die öffentliche Auflage der Richtplanteilrevision 2020 vorgesehen. Die eVernehmlassung erleichtert die Mitwirkung im Rahmen der öffentlichen Auflage und die weitere Bearbeitung der

Stellungnahmen. Für die Teilrevision 2020 wurde eine Mitwirkungsfrist von dreieinhalb Monaten gewährt. Gemäss §7 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sind für die Mitwirkung 60 Tage bzw. zwei Monate vorgesehen. Die Möglichkeit, Stellungnahmen in Papierform einzusenden, besteht auch weiterhin, falls die technischen Rahmenbedingungen eine elektronische Teilnahme nicht erlauben.

71 Verweis auf Klimawandel und Klimanalyse in allen Kapiteln

- Jemand kritisiert, dass die Thematik einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung sowie die Sicherung der Kaltluftsysteme nur im Richtplangentext angesprochen werden. Es wird gefordert, dass der Kanton den nachgelagerten Planungsträgern aufzuzeigen habe, wo entsprechender Handlungsbedarf bestehe. Im Minimum sei in den jeweiligen Kapiteln ein Verweis auf die Klimaanalysen vorzunehmen.

Die Karten des kantonalen Klimamodells zeigen für das gesamte Kantonsgebiet auf, in welchen Gebieten der Hitzeinsellekt besonders stark ausgeprägt ist, wo Kaltluftströme vorhanden sind und welche Grünflächen für die Produktion von kalter Luft zu schützen sind. Die Karten des kantonalen Klimamodells werden in das Grundlagenverzeichnis des Kapitels 2 Siedlung aufgenommen. Auf einen wiederholten Verweis auf diese Karten kann verzichtet werden. Der Kanton stellt zudem zahlreiche weitere Grundlagen zur Verfügung, die im Internet abgerufen werden können (<https://www.zh.ch/de/umwelt-tiere/klima.html>). Weitere Grundlagen sind in Erarbeitung.

72 Regelmässige Überprüfung und Weiterentwicklung der Festlegungen

- Jemand weist darauf hin, dass sich zahlreiche Forschungsprojekte den Zusammenhängen und Wirkungsweisen des Klimawandels mit raum-, landschafts- und verkehrsplanerischen Fragen widmen. Entsprechend wird beantragt, dass die Festlegungen im kantonalen Richtplan regelmässig überprüft und weiterentwickelt würden.

Das Anliegen entspricht einem bundesgesetzlichen Auftrag. Gemäss Art. 9 Abs. 2 Raumplanungsgesetz (RPG) sind die Richtpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, falls sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Der Kanton Zürich kommt diesem Auftrag bereits nach.

