



Kanton Zürich  
Kantonsrat

# Kantonaler Richtplan

Richtplantext

## Teilrevision 2022

Kapitel 4: Verkehr

**Vorlage 6013**  
**Antrag des Regierungsrates vom**  
**12. März 2025**

## **Lesehilfe Richtplantext**

~~Text~~    Richtplantext neu

~~Text~~    Richtplantext gestrichen

## **Abbildungen und Kartenausschnitte**



Vorhaben neu / Änderung Vorhaben



Vorhaben gestrichen

## **Hinweis**

Anpassungen aus laufenden, aber noch nicht durch den Kantonsrat festgesetzten Teilrevisionen sind bereits enthalten und werden in *grauer Schrift* dargestellt. Eine Übersicht über den Stand dieser Teilrevisionen findet sich unter [www.zh.ch/richtplan](http://www.zh.ch/richtplan).

Vorhaben, die in der Zwischenzeit verwirklicht wurden, werden im Richtplantext nicht mehr aufgeführt. Ihre Darstellung wird in der Richtplankarte von «geplant» zu «bestehend» fortgeschrieben.

# Inhalt

## 4 Verkehr

|       |                      |    |
|-------|----------------------|----|
| 4.2   | Strassenverkehr      | 6  |
| 4.2.1 | Ziele                | 6  |
| 4.2.2 | Karteneinträge       | 6  |
| 4.2.3 | Massnahmen           | 14 |
| 4.3   | Öffentlicher Verkehr | 15 |
| 4.3.1 | Ziele                | 15 |
| 4.3.2 | Karteneinträge       | 15 |
| 4.3.3 | Massnahmen           | 21 |
| 4.6   | Güterverkehr         | 22 |
| 4.6.1 | Ziele                | 22 |
| 4.6.2 | Karteneinträge       | 23 |
| 4.6.3 | Massnahmen           | 28 |
| 4.9   | Grundlagen           | 30 |

## Richtplankarte (Kartenausschnitte)

|     |                 |    |
|-----|-----------------|----|
| 4.2 | Strassenverkehr | 39 |
| 4.6 | Güterverkehr    | 42 |



4

**Verkehr**

# 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.

Allgemein

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.

Organisatorische Massnahmen

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.

Langfristige Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur

### 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.

Zuordnung und Funktion der Strassen

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

Begleitmassnahmen

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

Autobahnraststätten

Soweit Strassen der Groberschliessung von öffentlichen Bauten und Anlagen im kantonalen Interesse dienen (vgl. Pt. 6), werden diese ebenfalls im Richtplan festgelegt.

Groberschliessung öffentliche Bauten und Anlagen

| Nr. | Objekt  | Strassenklassierung   | Vorhaben   | Realisierungs-<br>horizont                                       |
|-----|---|---|--|--|
| 1a  | Stadttunnel Zürich,<br>Anschluss Zürich-<br>Brunau-Anschluss<br>Dübendorf-Neuguet                     | Städtische Hochleis-<br>tungsstrasse (National-<br>strasse / als National-<br>strasse vorzusehen) | Neubau von 4-streifigem Tunnel mit unterir-<br>dischem Halbanchluss inden tiefergelegten<br>Sihlquai (Nr. 5), abzustimmen mit Grundwasser-<br>schutz. Keine zusätzlichen Anschlüsse an das ober-<br>irdische Strassennetz, Halbanchluss Sihlhölzli<br>als solchen beibehalten, Abbruch Sihlhochstras-<br>se, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und<br>restriktive Parkraumpolitik (vgl. Pt. 4.5.2) | kurzfristig, primär<br>weiter zu verfol-<br>gen des Vorhaben     |
| 1b  | Seetunnel Zürich,<br>Anschluss Zürich-<br>Brunau-Anschluss<br>Dübendorf-Neuguet                       | Städtische Hochleis-<br>tungsstrasse (National-<br>strasse / als National-<br>strasse vorzusehen) | Neubau von 4-streifigem Tunnel,<br>stadtverträgliche Begleitmassnah-<br>men und restriktive Parkraumpolitik  | Ersatzvarian-<br>te, falls Nr. 1a<br>nicht realisierbar          |
| 1c  | Seebeckentun-<br>nel Zürich   | Städtische Hochleis-<br>tungsstrasse  | Neubau von Tunnel, um den Grossraum<br>Bellevue zu entlasten; stadtverträgliche Begleit-<br>massnahmen, evtl. Parkhaus mit Parkhaus-<br>einfahrt beim Kongresshaus, evtl. neue<br>Parkhauseinfahrt zum Opéra-Parkhaus  | mittelfris-<br>tig (Realisierung<br>unabhängig von<br>1a und 1b) |
| 2   | Adlisbergtunnel,<br>Anschluss Zürich-<br>Tiefenbrunnen-Unterir-<br>dische Verzwei-<br>gung Zürichberg | Hochleistungsstrasse (als<br>Nationalstrasse vorzusehen)  | Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung<br>an den Stadttunnel (Nr. 1a), Begleitmassnahmen   | mittel- bis langfris-<br>tig (bis ca. 2030)                      |
| 3   | A52, Wehren-<br>bachtobel-<br>tunnel, Anschluss<br>Zürich-Burgwies-<br>Anschluss Waltikon             | Hochleistungsstrasse  | Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung<br>an Adlisbergtunnel (Nr. 2) bzw. Seetunnel (Nr. 1b),<br>Abklassierung Forchstrasse, Begleitmassnahmen   | langfristig<br>(nach 2035)                                       |
| 4   | <del>Lärmsanierung-<br/>Grünau, Zürich</del>  | <del>Hauptverkehrsstrasse-<br/>(Nationalstrasse)</del>  | <del>Lärmsanierung im Bereich der bestehenden-<br/>Wohngebiete</del>   | <del>kurzfristig (bis ca.-<br/>2022)</del>                       |
| 5   | Westast Zürich  | Hauptverkehrsstras-<br>se (Nationalstrasse)   | Ausbau Westast, unterirdischer Halbanchluss<br>Sihlquai, tiefergelegtes Sihlquai und Begleitmass-<br>nahmen in Koordination mit Stadttunnel (Nr. 1a)   | kurz- bis mittel-<br>fristig                                     |
| 6   | Rosengarten-<br>tunnel Zürich   | Hauptverkehrsstrasse  | Neubau von mehrstreifigem Tunnel Wipkin-<br>gerplatz-Bucheggplatz-Hirschwiesen-<br>strasse, Abklassierung Rosengarten- und<br>Bucheggstrasse zwischen Röschibachstras-<br>se und Bucheggplatz, Begleitmassnahmen<br>(in Koordination mit Pt. 4.3.2 Nr. 4)  | kurz- bis mittel-<br>fristig                                     |
| 7   | <del>A1L, Einhausung-<br/>Schwamendingen,<br/>Zürich</del>  | <del>Städtische Hochleistungs-<br/>strasse (Nationalstrasse)-</del>                               | <del>Lärmsanierung im Bereich der bestehenden-<br/>Wohngebiete</del>   | <del>kurzfristig (bis ca.-<br/>2024)</del>                       |
| 8   | <del>Verlängerung Glattal-<br/>strasse, Zürich</del>  | <del>Hauptverkehrsstrasse</del>   | <del>Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassie-<br/>rung Schaffhauserstrasse (Zürich Seebach und<br/>Opfikon), Begleitmassnahmen-</del>   | <del>mittel- bis langfris-<br/>tig</del>                         |

| Nr. | Objekt   | Strassenklassierung                                   | Vorhaben   | Realisierungs-<br>horizont  |
|-----|--|---|--|---|
| 8   | Ausbau Stelzenstrasse, Zürich und Opfikon                                      | Hauptverkehrsstrasse                                  | Ausbau bestehende Stelzenstrasse zwischen Schaffhauser- und Thurgauerstrasse (Zürich-Seebach und Opfikon), Begleitmassnahmen   | mittel- bis langfristig   |
| 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 (Weinigen) als Verbindungsstrasse, Überdeckungen bei beiden Gubristtunnel-Portalen, bei Äbnet (Zürich-Affoltern/Regensdorf, vgl. Pt. 3.9.2 Nr. 4), bei Ghöschentrüti (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   |
| 17  | A14, 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   |
| 20  | Umfahrung Binz, Maur   | Hauptverkehrsstrasse                                  | Neubau von 2-streifigem Tunnel als Zubringer zum Wehrenbachtobelstunnel (Nr. 3), Abklassierung Zollikon- und Binzstrasse, Anpassung Siedlungsgebiet und Begleitmassnahmen  | langfristig (Trasseesicherung)  |
| 21  | Umfahrung Schwerzenbach  | Hauptverkehrsstrasse                                  | Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierungen, Begleitmassnahmen  | langfristig (Trasseesicherung)  |

| Nr. | Objekt   | Strassenklassierung   | Vorhaben   | Realisierungs-<br>horizont               |
|-----|--|---|--|--|
| 22  | Glattalautobahn,<br>Verzweigung Zürich-<br>Nord-Verzwei-<br>gung Baltenswil            | Hochleistungsstrasse<br>(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 Brüttisellen 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, Verzwei-<br>gung Baltenswil-<br>Anschluss Töss                                     | Hochleistungsstrasse<br>(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<br>langfristig               |
| 23a | Baltenswilerstras-<br>se Bassersdorf   | Hauptverkehrsstrasse  | Verlegung Baltenswilerstrasse in Abstimmung mit dem Zulauf zum Brüttenertunnel (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 27)   | kurz- bis mittel-<br>fristig             |
| 24  | Flughofstras-<br>se Rümli  | Hauptverkehrsstrasse  | Verlegung Flughafenstrasse in Abstimmung mit Plangenehmigungsverfahren für Flughafenbauten, Verlegung und Überbrückung der Glatt und Gewässerrevitalisierung Glatt (vgl. Pt. 3.4.2 Nr. 5)  | mittel- bis<br>langfristig               |
| 25  | <del>Wehntalerstrasse,-<br/>Regensdorf-Anschluss-<br/>Affoltern</del>                  | <del>Hauptverkehrsstrasse</del>   | <del>Ausbau der bestehenden Strasse auf drei<br/>Fahrstreifen, abzustimmen mit Moorschutz</del>  | <del>mittel- bis langfris-<br/>tig</del> |
| 26  | <del>A53-A15</del> , Oberland-<br>autobahn, Anschluss<br>Oberuster-Kreisel<br>Betzholz | Hochleistungsstrasse<br>( <del>als</del> Nationalstras-<br>se <del>vorzusehen</del> ) | 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                            |

| Nr. | Objekt   | Strassenklassierung                                   | Vorhaben   | Realisierungshorizont   |
|-----|--|---|--|---|
| 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 durchgehend 6 Fahrstreifen zur Engpassbeseitigung und Entlastung der Stadt Winterthur, Umgestaltung Anschluss Töss, Verlegung der Autobahn in Tunnel durch Ebnet, Freilegung der Töss und Stadtreparatur, Überdeckung Wülflingen, verkehrlich flankierende Massnahmen und Begleitmassnahmen       | mittelfristig-langfristig; Koordinationsstand: Zwischenergebnis   |
| 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 Breitestrasse, Begleitmassnahmen  | mittelfristig   |
| 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 verfolgendes 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 verfolgendes Vorhaben (Ersatzvariante: Nrn. 47 [Bereich Hör] und 48) |

| <b>Nr.</b> | <b>Objekt</b>  | <b>Strassenklassierung</b>   | <b>Vorhaben</b>   | <b>Realisierungshorizont</b>                         |
|------------|--|--|---|--|
| 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   | kurzfristig  |
| 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)             |
| 45         | A50/A51, Autobahn-zusammenschluss Bülach-Glattfelden                 | Hochleistungsstrasse   | Ausbau auf 4 Fahrstreifen (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 50)  | kurzfristig  |
| 46         | Umfahrung Eglisau  | Hauptverkehrsstrasse   | 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)             |
| 49         | Erschliessung nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich         | Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen im kantonalen Interesse; kein Netzelement | Neubau von 2-streifiger, kurzfristig siedlungsorientierter Strasse zur Erschliessung des nationalen Innovationsparks, Hubstandort Zürich (vgl. Pt. 6.2.2); ein Anschluss an die Wangenstrasse, Stadt Dübendorf und Gemeinde Wangen-Brüttisellen; abzustimmen mit Festlegungen des kantonalen Gestaltungsplans | kurzfristig  |

Abb. 4.1

## Übergeordnetes Strassennetz und Infrastrukturvorhaben

1:300 000



- Hauptverkehrsstrasse (HVS) bestehend
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) bestehend, Abklassierung bei Ersatz
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) geplant
- Hochleistungsstrasse (HLS) bestehend
- Hochleistungsstrasse (HLS) geplant
- ..... Hochleistungsstrasse (HLS) Variante / zu prüfende Linienführung

## 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.

Aufgaben des Kantons

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).

Integriertes Verkehrsmanagement

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 Ausbauvorhaben und stellen den Einbezug der betroffenen Regionen und Gemeinden sicher.

Hochleistungsstrassen

Der Kanton gewährleistet durch bauliche Gestaltung und betriebliche Massnahmen den sicheren und angepassten Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen **nach den jeweils aktuellen Standards für Staatsstrassen gemäss § 14 StrG**. Er sorgt mit entsprechenden Sanierungsprogrammen **im Dialog mit den Gemeinden** für eine Minimierung der schädlichen Auswirkungen, insbesondere des Lärms und der Hitzebelastung durch versiegelte Flächen. 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. Treten verkehrliche Behinderungen auf, trifft der Kanton Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Bei steuerungstechnischen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busbevorzugung an den Knoten, Lichtsignalsteuerungen) sind die konkreten Auswirkungen auf den Individualverkehr gering zu halten. Der Kanton fördert den Fuss- und Veloverkehr durch die Bereitstellung sicherer, attraktiver und zusammenhängender Wege (vgl. Pt. 4.4.3).

Hauptverkehrsstrassen

### b) Regionen und Gemeinden

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

Verbindungsstrassen

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. Die Gemeinden ergreifen Massnahmen zur Förderung eines angenehmen Lokalklimas im Strassenraum (vgl. Pt. 4.1.1 c) und berücksichtigen dabei die Karte der Hitzebelastung im Strassenraum.

Aufgaben der Regionen und Gemeinden

## 4.3 Öffentlicher Verkehr

### 4.3.1 Ziele

Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich wird mittels eines koordinierten Angebots von Bahn, Tram, Bus, Schiff und Seilbahn sichergestellt und ist zentraler Bestandteil von attraktiven umweltfreundlichen Transportketten. Er zeichnet sich durch eine hohe spezifische Leistungsfähigkeit, einen effizienten Ressourcen-Einsatz und geringe Emissionen aus und entspricht dadurch in hohem Masse den Zielen der schweizerischen wie auch der kantonalen Umwelt- und Raumordnungspolitik. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs auszurichten. Siedlungs- und Erholungsschwerpunkte inner- und ausserhalb des Kantons Zürich sollen mit attraktiven Verbindungen in das Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden. Bei der Planung der nötigen Infrastrukturanlagen sind die Bedürfnisse des lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Verkehrs gleichermaßen zu berücksichtigen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist zeit- und sachgerecht zu erhalten und zu erneuern, um einen sicheren Betrieb, einen wirkungsvollen Lärmschutz und eine lange Lebensdauer gewährleisten zu können. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sorgt für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird dieser, wo erforderlich, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angemessen bevorzugt (vgl. Pt. 4.2.1).

#### a) Fernverkehr

Die Städte Zürich und Winterthur sowie der Flughafenbahnhof sind an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz anzuschliessen. **Insbesondere die Anbindung an die benachbarten Metropolitanräume, aber auch an weiter entfernt liegende Destinationen, ist durch ein attraktives und nachfragegerechtes Angebot sicherzustellen.**

Anbindung an benachbarte Metropolitanräume

Für eine optimale Einbindung des Kantons Zürich in das nationale Schienennetz sollen vermehrt auch Stadtbahnhöfe und grössere Gemeinden im Glatt- und Limmattal durch Fernverkehrszüge direkt bedient werden, sodass umsteigefreie Verbindungen in die Städte anderer Kantone entstehen.

Einbindung ins Nationale Schienennetz

#### b) S-Bahn, Mittel- und Feinverteiler

Grosse Siedlungsgebiete werden mit der S-Bahn erschlossen und untereinander vernetzt. Mit der Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems wird prioritär die Beseitigung von Engpässen im bestehenden Netz, die weitere Verdichtung und die Gewährleistung kurzer Reisezeiten angestrebt.

S-Bahn

Ergänzend dazu erschliessen Bus, Tram und Stadtbahn gemäss Angebotsverordnung Gebiete, die im 400 m-Einzugsbereich einer Haltestelle mindestens 300 Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeits- oder Ausbildungsplätze aufweisen, und stellen die Anbindung an die S-Bahn sicher.

Bus, Tram und Stadtbahn

In den Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften (vgl. Pt. 1.3) ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und nach Massgabe der finanziellen Möglichkeiten zu verdichten. In Siedlungsschwerpunkten wird mindestens der Viertelstundentakt angestrebt. In dünn besiedelten Räumen stellt der öffentliche Verkehr die Grundversorgung sicher.

Angebotsqualität in den Handlungsräumen

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen zu Fuss und mit Velos gut erreichbar sein.

#### c) Konzessionierter Reisebusverkehr

Der konzessionierte Reisbusverkehr deckt spezielle Verkehrsbedürfnisse ab, die vom System des öffentlichen Verkehrs nicht oder nicht in der gewünschten Art erbracht werden können. Dazu zählen Fahrten mit Reisebussen, Direktverbindungen zu Feriendestinationen und Ausflugszielen, Skibusse usw. (vgl. Art. 7 ff. PBG). Für diese Verkehre sind Haltestellen (Terminals und Haltepunkte) mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr vorzusehen (vgl. Art. 42 VPB).

Spezielle Verkehrsbedürfnisse

### 4.3.2 Karteneinträge

Zur langfristigen Sicherstellung einer effizienten und umweltverträglichen Mobilität sind alle aus heutiger Sicht notwendigen Infrastrukturvorhaben am Schienennetz bezeichnet.

- Für den konzessionierten Reisebusverkehr werden zudem folgende Haltestellen festgelegt:
- Zürich, Sihlquai, Carparkplatz (bestehend). Längerfristig ist ein Ersatzstandort mit sehr guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu suchen.
- Flughafen Zürich, Busvorfahrt (bestehend).

Schliesslich werden Korridore für die kontinuierlich zu verbessernde Einbindung des Kantons Zürich in den internationalen Schienenverkehr festgelegt (vgl. Abb. 4.2).

| Nr. | Objekt/Strecke                      | Erschliessungs-funktion                           | Vorhaben   | Realisierungs-horizont         |
|-----|-------------------------------------|---|--|--------------------------------|
| 3   | Tram ETH Höggerberg, Zürich         | Tramerschliessung Höggerberg                      | Tramverlängerung Milchbuck–Bucheggplatz–ETH Höggerberg–Glaubtenstrasse–Oerlikon; Nachfragepotenzial, Machbarkeit sowie Linienführung prüfen  | mittel- bis langfristig        |
| 4   | Rosengartentram                     | Tramtangente Zürich-Nord–Zürich-West / Zürich-Süd | Verbindung Milchbuck–Bucheggplatz–Wipkingerplatz–Hardplatz–Albisriederplatz (in Koordination mit Pt. 4.2.2 Nr. 6)  | kurz- bis mittelfristig        |
| 5   | Verzweigung Hard–Altstetten, Zürich | S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr                 | Ausbau auf Doppelspur (Tangentiallinie)  | langfristig                    |
| 6   | Station Zürich-Herdern, Zürich      | Veranstaltungsbahnhof                             | Neubau Haltestelle für Sonderzüge bei Grossveranstaltungen im Stadion Hardturm   | langfristig (Trasseesicherung) |
| 7   | Station Friesenberg, Zürich         | S-Bahn  | Verschiebung der Haltestelle auf östliche Seite der Friesenbergstrasse   | kurzfristig (ca. 2028)         |
|     | Binz–Borrweg, Zürich                |   | Ausbau auf Doppelspur  | kurzfristig (ca. 2028)         |
|     | Binz–Triemli, Zürich                |   | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung) |
| 8   | Brunau–Höcklerbrücke                | S-Bahn  | Ausbau auf Doppelspur  | kurzfristig (ca. 2028)         |
|     | Leimbach–Sood–Oberleimbach          |   | Ausbau auf Doppelspur  | kurzfristig (ca. 2028)         |
|     | Wildpark–Höfli, Langnau a.A.        |   | Ausbau auf Doppelspur im Bereich der Haltestelle   | kurzfristig (ca. 2028)         |
|     | Brunau–Langnau                      |   | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung) |
| 9   | Riesbachtunnel, Zürich              | S-Bahn  | Neubau zweite Röhre und Ausbau Bahnhof Stadelhofen   | kurz- bis mittelfristig        |
| 10  | Stettbach–Zoo Zürich                | Luftseilbahn                                      | Neubau Luftseilbahn zur Erschliessung des Zoos Zürich; landschaftliche Eingliederung sicherstellen, vor Inbetriebnahme Parkplatz- und Verkehrsregime im Raum Stettbach für die Anwohnerschaft verträglich ausgestalten | kurz- bis mittelfristig        |
| 11  | Erweiterung Glattalbahn             | Stadtbahn   | Flughafen–Kloten Industrie–Bassersdorf (in Koordination mit Nr. 12)  | mittelfristig                  |
|     |                                     |   | Giessen–Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf–Bahnhof Dietlikon (in Koordination mit Nr. 12 und abgestimmt auf Entwicklung Flugplatzareal)   | mittelfristig                  |
| 12  | Tramnetz Zürich–Glattal             | Tramerschliessung von Zentrumsgebieten im Glattal | Verlängerung Tramlinie Seebach–Bhf. Opfikon–Bhf. Kloten (in Koordination mit Nr. 11)   | langfristig                    |
|     |                                     |   | Verlängerung Tramlinie Schwamendingen–Altried–Dietlikon (in Koordination mit Nr. 11)   | mittelfristig                  |
| 13  | Seebach–Glattbrugg/Opfikon          | Güterverkehr                                      | Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung) |

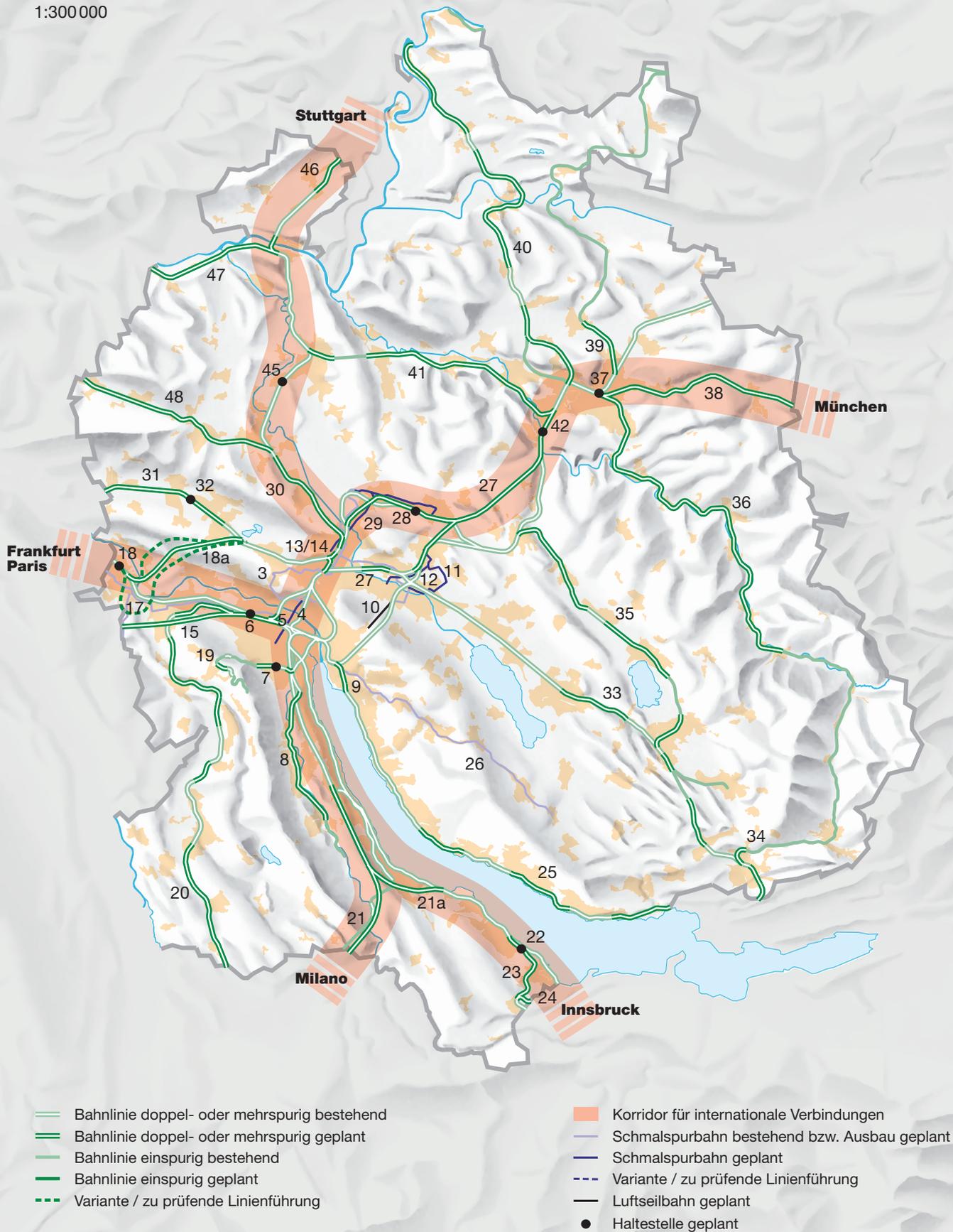
| Nr. | Objekt/Strecke                                | Erschliessungs-funktion                                  | Vorhaben   | Realisierungs-horizont                                 |
|-----|---|--|--|--|
| 14  | Seebach–<br>Oerlikon, Zürich                  | S-Bahn   | Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung)                         |
| 15  | Direktverbindung<br>Zürich–Rapperswil         | Fernverkehr  | Tunnelverbindung aus dem Raum Zürich/<br>Altstetten in Richtung Rapperswil   | mittelfristig  |
| 17  | Dietikon–Stoffelbach–<br>Bahnhof Dietikon     | S-Bahn   | Ausbau auf Doppelspur  | kurz- bis mittelfristig                                |
|     | Bremgarten–Dietikon                           |  | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung)                         |
| 18  | Station Dietikon–<br>Silbern                  | S-Bahn   | Neubau Haltestelle   | kurz- bis mittelfristig                                |
| 18a | Umfahrungslinie<br>Limmattal–Furttal          | Güterverkehr   | Neubau Tunnelverbindung (definitive Linienführung ist noch zu bestimmen)   | langfristig;<br>Koordinationsstand:<br>Vororientierung |
| 19  | Uitikon–Waldegg–<br>Ringlikon                 | S-Bahn   | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung)                         |
| 20  | Altstetten–Zug                                | S-Bahn   | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung)                         |
| 21  | Zimmerberg-<br>Basistunnel                    | Fernverkehr, NEAT-<br>Zubringer                          | Basistunnel Verzweigung Nidelbad<br>(Thalwil)–Litti (Baar)   | kurz- bis mittelfristig                                |
| 21a | Meilibachtunnel                               | Fernverkehr  | Tunnelverbindung Verzweigung Horgen-<br>berg–Meilibach (Horgen)  | langfristig  |
| 22  | Station Wädens-<br>wil–Reidbach               | S-Bahn   | Neubau Haltestelle   | kurz- bis mittelfristig<br>langfristig                 |
| 23  | Wädenswil–<br>Samstagern                      | S-Bahn   | Punktuellem Ausbau auf Doppelspur zur<br>Sicherung der Fahrplanstabilität  | langfristig (Trasseesicherung)                         |
| 24  | Samstagern–Wollerau                           | S-Bahn, Fernverkehr                                      | Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung)                         |
| 25  | Herrliberg–Feldmei-<br>len–Rapperswil         | S-Bahn   | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur  | mittel- bis langfristig                                |
| 26  | Forchbahn                                     | S-Bahn   | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung)                         |
| 27  | Brüttenertunnel                               | S-Bahn, Fernver-<br>kehr, Güterverkehr,<br>HGV-Anschluss | Tunnelverbindung Bassersdorf/ Dietlikon–<br>Tössmühle sowie Vierspurausbau Dorfne-<br>st–Bassersdorf und Entflechtungsbauwerke<br>in Wallisellen, Dietlikon Süd und im<br>Abschnitt Tössmühle–Winterthur | kurz- bis mittelfristig                                |
| 28  | Bassersdorf                                   | Fernverkehr  | Wendeanlage für Entlastung Flughafen-<br>bahnhof (in Koordination mit Nr. 27)  | kurz- bis mittel-<br>fristig langfristig               |
| 29  | Opfikon–Verzwei-<br>gung Kloten–Dorfne-<br>st | S-Bahn, Güterverkehr                                     | Ausbau auf Doppelspur  | kurz- bis mittelfristig                                |

| Nr. | Objekt/Strecke                       | Erschliessungs-<br>funktion       | Vorhaben   | Realisierungs-<br>horizont     |
|-----|--------------------------------------|-----------------------------------|--|--------------------------------|
| 30  | Glattbrugg–Oberglatt                 | S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr | Zusätzliche Spur (in Koordination mit Nrn. 45, 46 und 47)  | langfristig (Trasseesicherung) |
| 31  | Regensdorf-Watt–Wettingen            | S-Bahn                            | Ausbau auf Doppelspur  | mittelfristig                  |
| 32  | Station Regensdorf-Industrie         | S-Bahn                            | Neubau Haltestelle (in Koordination mit Nr. 31)  | mittelfristig                  |
| 33  | Uster–Aathal                         | S-Bahn                            | Ausbau auf Doppelspur  | kurz- bis mittelfristig        |
|     | Uster–Jona                           |                                   | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, ausgenommen im Bereich der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (ML 106) | langfristig (Trasseesicherung) |
| 34  | Rüti–Tann–Dürnten                    | S-Bahn                            | Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung) |
| 35  | Wetzikon–Effretikon                  | S-Bahn                            | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, ausgenommen im Bereich der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (ML 5)   | langfristig (Trasseesicherung) |
| 36  | Winterthur-Grüze–Bauma               | S-Bahn                            | Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung) |
| 37  | Station Winterthur-Grüze             | S-Bahn                            | Ausbau Bahnhof mit Ergänzung Haltestelle Grüze-Nord  | kurz- bis mittelfristig        |
| 38  | Winterthur-Grüze–Aadorf              | S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr | Ausbau auf drei Spuren   | mittel- bis langfristig        |
| 39  | Oberwinterthur–Seuzach               | S-Bahn                            | Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung) |
| 40  | Winterthur–Schaffhausen              | S-Bahn, Fernverkehr               | Ausbau auf Doppelspur und Bau von doppelspurigem Lindbergtunnel (Überprüfung vorsehen)                           | langfristig (Trasseesicherung) |
| 41  | Wülflingen–Pfunggen                  | S-Bahn                            | Ausbau auf Doppelspur  | mittelfristig                  |
|     | Winterthur–Bülach                    |                                   | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, ausgenommen Dättenbergtunnel  | langfristig (Trasseesicherung) |
| 42  | Station Winterthur-Töss, Försterhaus | S-Bahn                            | Neubau Haltestelle   | langfristig (Landsicherung)    |
| 45  | Station Höri                         | S-Bahn                            | Neubau Haltestelle   | mittel- bis langfristig        |
| 46  | Eglisau–Neuhausen                    | S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr | Vollständiger Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung) |
| 47  | Eglisau–Kaiserstuhl                  | S-Bahn                            | Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung) |
| 48  | Oberglatt–Niederweningen             | S-Bahn                            | Ausbau auf Doppelspur  | langfristig (Trasseesicherung) |

Abb. 4.2

# Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr und Korridore für internationale Verbindungen

1:300 000



### 4.3.3 Massnahmen

#### a) Kanton

Der Kanton sorgt für ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs, insbesondere durch das Gewähren von Investitions- und Betriebsbeiträgen. Aufgaben des Kantons

Der Kanton setzt sich ~~im internationalen Bahnverkehr für attraktive Verbindungen zu wichtigen europäischen Metropolen und insbesondere zu den benachbarten Metropolitanräumen ein (vgl. Abb. 4.2). Das Angebot ist bei den Reisezeiten konkurrenzfähig, möglichst umsteigefrei und nachfragegerecht zu gestalten. Für weiter entfernte Destinationen sollen auch Verbindungen über Nacht angeboten werden. für die zeitgerechte Realisierung von leistungsfähigen, schnellen und direkten internationalen Bahnverbindungen zu den benachbarten Metropolitanräumen ein. Im Vordergrund stehen dabei die Verbindungen nach Schaffhausen–Stuttgart, Basel–Frankfurt/Paris, Lugano–Milano, St. Gallen–München und nach Buchs–Arlberg (vgl. Abb. 4.2).~~ Internationale Bahnverbindungen

Im nationalen Bahnverkehr unterstützt der Kanton Projekte zur Verkürzung der Fahrzeiten und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Transportmittel zu grösseren Städten und Erholungsschwerpunkten (vgl. Pt. 4.3.1 a). Zur Verkürzung der Fahrzeit zwischen Zürich und Basel ist ein zusätzlicher Juradurchstich erforderlich. Nationaler Bahnverkehr

Bei der Überprüfung fehlender Direktverbindungen zwischen den Zentrumsgebieten (vgl. Pt. 2.3.3 a), zu ausserkantonalen Zentren und zu Erholungsschwerpunkten (vgl. Pt. 3.5) sind sowohl die übergeordneten Ziele der Raumentwicklung (vgl. Pt. 1.3) wie auch betriebswirtschaftliche Ziele einzubeziehen und Möglichkeiten von Angebots- und Infrastrukturanpassungen aufzuzeigen. Namentlich ist das Fahrplanangebot im Oberland, Glatt- und Limmattal sowie am rechten Zürichseeufer zu wichtigen nationalen Zentren und ausserkantonalen Erholungsschwerpunkten zu untersuchen. Angebots- und Infrastrukturanpassungen

Der Kanton setzt sich für die Beschaffung von lärmarmem Rollmaterial im Personen- und Güterverkehr ein. Das Umsetzen der Lärmsanierungsprogramme des Bundes bezüglich Bahnlärm ist insbesondere zum Schutz der Wohngebiete in den Städten Zürich, Schlieren, Dietikon, Winterthur und Bülach voranzutreiben. Bauliche Lärmschutzmassnahmen sind möglichst siedlungs- und landschaftsverträglich auszugestalten. Lärmschutz

Der Kanton sorgt mit den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (vgl. Pte. 4.1.1 d und 4.1.3 a) für eine gesamtheitliche Planung der ÖV-Systeme, insbesondere in den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal. Bei geplanten Stadtbahnen sind das Trasse freizuhalten und der Betrieb bedarfsgerecht und schrittweise aufzunehmen. Soweit zweckmässig, ist ein Vorlaufbetrieb mit Bussen vorzusehen. Regionale Gesamtverkehrskonzepte

#### b) Regionen

Die Grundlagen für das Angebot und die Linienführung von Tram und Bus werden im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten erarbeitet und in die regionalen Richtpläne überführt. Dabei sind auch die notwendigen Massnahmen zur angemessenen Priorisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen. Aufgaben der Regionen

#### c) Gemeinden

Die Gemeinden tragen den Festlegungen gemäss Pt. 4.3.2 auf ihrem Gebiet Rechnung und ergreifen die erforderlichen Massnahmen zur Trasseefreihaltung für Stadtbahnen im Bereich kommunaler Strassen. Aufgaben der Gemeinden

## 4.6 Güterverkehr

### 4.6.1 Ziele

Ein leistungsfähiger, **sicherer, flächen- und energieeffizient organisierter** Güterverkehr ist für Bevölkerung und Wirtschaft von grosser Bedeutung. Er gewährleistet die Versorgung mit den benötigten Gütern und ermöglicht den Transport von Rohstoffen, Zwischenprodukten und Recyclingmaterial wie auch die Entsorgung der Abfälle. Die dazu benötigte Logistik umfasst neben dem eigentlichen Transport auch das Umladen, Lagern und Sortieren der Güter. ~~Atterdings gehen vom Güterverkehr bedeutende Emissionen aus. In einzelnen Gebieten haben die Belastungen durch Feinstaubpartikel, Lärm und Erschütterungen ein erhebliches Ausmass angenommen.~~

~~Globale Veränderungen in den Produktions- und Logistikprozessen führen zu einer weltweit starken Zunahme der zu transportierenden Güter. Der Transport von Gütern soll möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden. Einer übermässigen Belastung des Strassennetzes, insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten, ist durch die Erstellung von Umfahrungsstrassen zu begegnen, und der Güterverkehr mit der Bahn ist sofern möglich zu fördern. Beim Transport, Umschlag und der Lagerung von gefährlichen Gütern ist der Störfallvorsorge Rechnung zu tragen (vgl. Pt. 3.11). Die Lärmbelastung von Wohngebieten ist, vor allem während der Nachtstunden, zu minimieren.~~

Um diese Aufgaben effizient und mit möglichst geringen schädlichen Auswirkungen erfüllen zu können, sind auf Schiene und Strasse ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr verfügbar zu halten und Logistikflächen für den Umschlag zwischen Schiene, Strasse und weiteren Verkehrsträgern zu sichern.

Der Güterverkehr mit der Bahn ist in Abstimmung mit der Belastung des Strassensystems und der Auslastung der Bahninfrastruktur durch den Personenverkehr zu fördern. Die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Gütertransports auf der Schiene sind kontinuierlich zu verbessern. Zur Verringerung des Flächenbedarfs und zur besseren Siedlungsverträglichkeit der benötigten Umschlaganlagen sowie für die Feinverteilung der Güter in städtischen Gebieten sind neue, innovative Lösungen zu entwickeln.

Den Emissionen, die vom Güterverkehr und von Umschlaganlagen ausgehen, insbesondere Lärm, Feinstaub und Erschütterungen, ist mit der Bündelung von Transporten, technischen Innovationen und weiteren geeigneten Massnahmen zu begegnen. Die Lärmbelastung von Wohngebieten ist, vor allem während der Nachtstunden, zu minimieren.

Beim Transport, Umschlag und der Lagerung von Gütern, von denen Gefahren für Personen, Sachen und die Umwelt ausgehen können, ist der Störfallvorsorge Rechnung zu tragen (vgl. Pt. 3.11).

#### a) Güterumschlag

Die Stärke des Güterverkehrs mit der Bahn liegt beim Transport über **mittlere und grosse** Distanzen, vorab im nationalen und internationalen Verkehr sowie im Transport von Massengütern. Die Feinverteilung muss jedoch, soweit nicht auf betriebseigene Anschlussgleise der Versender bzw. Empfänger zurückgegriffen werden kann, über Anlagen für den Güterumschlag Bahn/Strasse abgewickelt werden.

Die bestehenden Bahnareale sowie die dezentralen Anschlussgleis- und Logistikinfrastrukturen des Einzelwagenladungssystems sind zu erhalten und zweckmässig zu nutzen. **Zudem sind** Der Aufbau eines effizienten, wirtschaftlichen Systems für den **Behälterumschlag (Kombiverkehr) Umschlag von Containern und Wechselbehältern zwischen Schiene und Strasse** durch Verkehrsunternehmungen und Transportwirtschaft **ist** zu unterstützen. **und** Zudem ist die Einbindung in internationale, nationale und regionale **Behältertransportsysteme Transportsysteme** und Logistikketten zu fördern.

Die Transportdistanzen im strassenseitigen Vor- bzw. Nachlauf **beim Freiverlad und beim Behältertransport auf Schiene und Strasse des Bahntransports** sind – unter Berücksichtigung von geografischen und topografischen Gegebenheiten sowie der Transportmengen **und Siedlungsdichten** – durch dezentrale Umschlaganlagen kurz zu halten.

**Güterverkehrsintensive Nutzungen sind an Standorten vorzusehen, die bahnseitig gut erreichbar**

bar und mit der Strasse gut erschlossen werden können. Dafür geeignete Flächen im Bereich von bestehenden Gleisanlagen sind zu erhalten und für den Umschlag, die Zwischenlagerung und die Produktion von Gütern zu nutzen. Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten sind eine effizient und nachhaltig organisierte urbane Logistik für den Güterwirtschaftsverkehr, den Dienstleistungsverkehr mit Waren (zum Beispiel Handwerker) sowie Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag vorzusehen.

### b) Kies- und Aushubumschlag

Kies und Aushub, die regelmässig und in grossen Mengen transportiert werden, eignen sich besonders für den Schienengüterverkehr und sind weitgehend mit der Bahn zu transportieren (vgl. Pt. 5.3.1). ~~Dafür sind geeignete Güterumschlaganlagen zu verwenden oder temporär einzurichten.~~ Für die umweltfreundliche Kiesversorgung der Stadt Zürich kommt auch dem Schiffstransport Bedeutung zu. ~~Geeignete Güterumschlaganlagen sind auch für den Kies- und Aushubtransport zu verwenden (vgl. Pt. 4.6.2).~~

Anlagen für den Güter- und Aushubumschlag

Die grossen Kiesgruben im Rafzerfeld und in der Gemeinde Weiach verfügen für die Dauer ihres Betriebs über befristete Verladeanlagen (vgl. Pt. 5.3.2). Grossbaustellen sind über temporäre Verladeanlagen direkt an das Schienennetz anzuschliessen.

Befristete und temporäre Anlagen

~~Die Pflicht zum Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung bei Grossbaustellen wird im Baubewilligungsverfahren festgelegt (vgl. § 232 a PBG sowie Verordnung über den Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung). Der Schiffstransport ist dem Bahntransport gleichgestellt.~~

Bahntransport bei Grossbaustellen

### c) Anschlussgleise

Industrie- und Gewerbebezonen sind, soweit technisch möglich und verhältnismässig, mit Anschlussgleisen zu erschliessen (vgl. Art. 12 Gütertransportgesetz ~~und § 237 PBG~~); ~~Bestehende Gleisanlagen sind – sofern zweckmässig – zu erhalten und gemäss den aktuellen und zukünftigen Anforderungen weiterzuentwickeln.~~

Erschliessung Anschlussgleisen

### d) Luftfracht

Der Transport von Fracht durch die Luftfahrt hat eine grosse Bedeutung für den Import und Export hochwertiger oder zeitkritischer Güter. Er stützt sich auf die zweckmässigen Infrastrukturen am Flughafen Zürich (vgl. Pt. 4.7.1). Wo geeignete Alternativen bestehen, ist eine Verlagerung auf nachhaltigere Systeme anzustreben.

Frachttransport durch die Luftfahrt

## 4.6.2 Karteneinträge

In die Karte aufgenommen werden bestehende und geplante Standorte für Anlagen, die dem Güterumschlag oder dem Aushubumschlag dienen (vgl. Abb. 4.4). ~~Für neue Anlagen muss ein Bedarfsnachweis erbracht werden.~~ Aufgenommen werden Anlagen von kantonaler Bedeutung sowie Anlagen von besonderer Bedeutung für die Versorgung und Entsorgung in den Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften (vgl. Pt. 1.3).

Nicht aufgenommen werden befristete Anlagen für den Aushubumschlag, die im Rahmen von Gestaltungsplänen für Kiesgruben und Deponien geregelt werden, sowie temporäre Anlagen zur Abwicklung der Aushubtransporte von Grossbaustellen.

| Nr.     | Gemeinde, Ortsbezeichnung           | Objekt/Vorhaben  | Realisierungsstand  |
|---------|-------------------------------------|--|---|
| 1       | Zürich-Aussersihl Hardfeld          | Güterumschlaganlage, insbesondere für Aushubumschlag, Kies und Baustoffe, Recyclinggut sowie Konsumgut (urbane Logistik); Freiverlad, Wechselbehälterumschlag  | bestehend; Ausbau am bestehenden Standort geplant                     |
| 2       | Zürich-Herdern                      | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Konsumgut (urbane Logistik); Wechselbehälterumschlag prüfen   | bestehend   |
| 2<br>3  | Zürich-Altstetten                   | Schnellgutbahnhof (GDS); Eignung für Wechselbehälterumschlag prüfen Güterumschlaganlage, insbesondere für Stückgut und Pakete  | bestehend   |
| 4       | Zürich/Schlieren-Mülligen           | Güterumschlaganlage, insbesondere für Stückgut und Pakete  | bestehend   |
| 4<br>5  | Zürich-Wollishofen                  | Güterumschlaganlage, insbesondere für Kies- und Sandumschlag, Anlieferung und Verarbeitung und Verteilung in Verbindung mit Bahn- und Schiffstransporten   | bestehend   |
| 3<br>6  | Zürich-Tiefenbrunnen                | Güterumschlaganlage, insbesondere für Kies und Sandumschlag; Anlieferung und Verarbeitung und Verteilung in Verbindung mit Bahn- und Schiffstransporten  | bestehend   |
| 7       | Zürich-Seebach                      | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Konsumgut (urbane Logistik)   | geplant; Nutzung bestehendes Anschlussgleis (mittel- bis langfristig) |
| 8       | Zürich-Affoltern                    | Güterumschlaganlage, insbesondere für Konsumgut, Recyclinggut und Baustellenlogistik (urbane Logistik); Gleisanschluss prüfen  | geplant (mittel- bis langfristig)                                     |
| 9       | Schlieren/Zürich-Gaswerk            | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Kies und Aushub sowie Baustellenlogistik; Anschluss ARA Werdhölzli prüfen   | bestehend; Ausbau auf der bestehenden Infrastruktur geplant           |
| 5<br>10 | Schlieren/Dietikon/Unterengstringen | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Kiesaufbereitung; und Aushubumschlag  | bestehend geplant; Nutzung der bestehenden Infrastruktur              |
| 6<br>11 | Dietikon                            | Regionale Güterumschlaganlage für <del>den kombinierten Verkehr-Container und Wechselbehälter</del> (KV-Terminal); <del>und den</del> Freiverlad am Standort der bestehenden Ortsgüteranlage; die strassenseitige Erschliessung erfolgt über die Mutschellenstrasse und darf die Erschliessung des Zentrumsgebiets Niederfeld nicht behindern; <del>der regionale Verteil- und Sammelverkehr bis zu einer Distanz von 40 Strassenkilometern erfolgt in der Regel auf der Strasse; der überregionale Verkehr wird auf der Schiene abgewickelt; der strassenseitige Verkehr unterliegt dem Controlling gemäss Pt. 4.1.3;</del> Begrenzung der Lärmemissionen durch lärmreduzierende Massnahmen <del>und durch die Sanierung bestehender Güterverkehrsanlagen;</del> im Fall einer späteren Erweiterung der Anlage soll die Flächenbeanspruchung auf die bestehenden Güterverkehrsareale der SBB begrenzt bleiben | bestehend, Ausbau geplant (kurzfristig)                               |

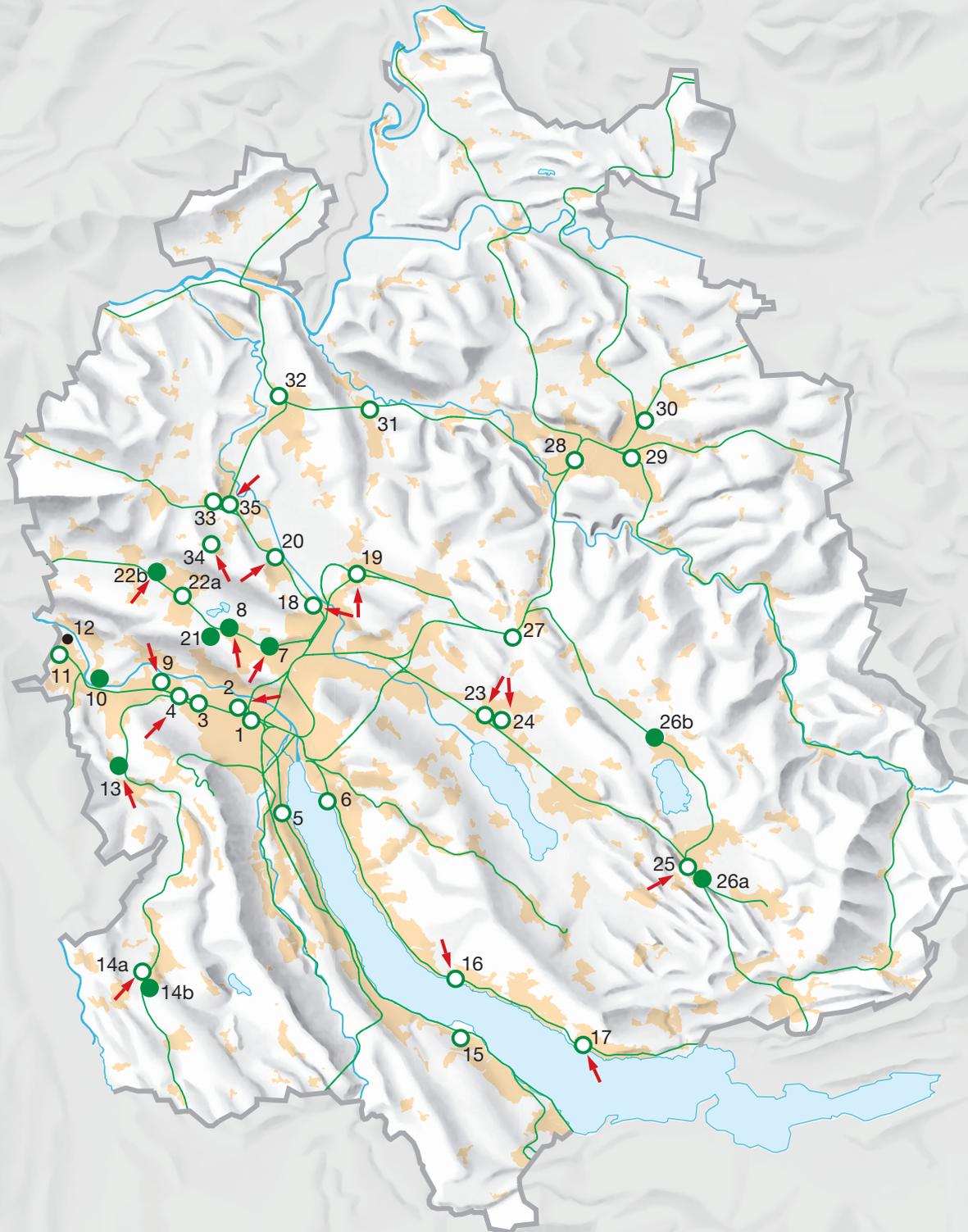
| Nr.        | Gemeinde,<br>Ortsbezeichnung   | Objekt/Vorhaben  | Realisierungsstand                             |
|------------|--------------------------------|--|--|
| 8<br>12    | Dietikon/Spreitenbach          | Rangierbahnhof Limmattal; es ist auf die haushälterische Nutzung des Bodens und die Landschaftsaufwertung zu achten; die Lärmbelastung ist zu minimieren   | bestehend                                      |
| 9<br>13    | Birmensdorf-Ristet             | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Kies und Aushubumschlag (in Abstimmung mit Nr. 10) sowie Recyclinggut   | geplant; Nutzung der bestehenden Infrastruktur |
| 14a        | Affoltern a.A.                 | Güterumschlaganlage, Freiverlad  | bestehend; aufzuheben bei Ersatz               |
| 10<br>14b  | Affoltern a.A.-Lindenmoos      | Güterumschlaganlage (in Abstimmung mit Nr. 9); Freiverlad  | geplant (mittel- bis langfristig)              |
| 11<br>15   | Wädenswil, Au                  | Güterumschlaganlage; Freiverlad Nutzung der weitgehend bestehenden Infrastruktur   | geplant bestehend                              |
| 16         | Meilen                         | Güterumschlaganlage, Freiverlad  | bestehend                                      |
| 17         | Stäfa                          | Güterumschlaganlage, Freiverlad  | bestehend                                      |
| 18         | Glattbrugg                     | Güterumschlaganlage, Freiverlad; Anschluss Stehtanklager Rümlang (vgl. Pt. 5.4.2)  | bestehend                                      |
| 19         | Kloten                         | Güterumschlaganlage, Freiverlad  | bestehend                                      |
| 20         | Rümlang                        | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleisen, insbesondere für Kies und Aushub, Baustoffe und Recyclinggut sowie Stückgut und Pakete; Freiverlad   | bestehend                                      |
| 12a<br>21  | Regensdorf, Büel               | Aushubumschlag   | geplant (kurzfristig mittelfristig)            |
| 12<br>22a  | Regensdorf-Watt                | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, einschliesslich für Recyclinggut; Freiverlad; Verlegung zur Station Regensdorf-Industrie (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 32) ist im Rahmen ihrer Projektierung zu prüfen | bestehend; aufzuheben bei Ersatz               |
| 22b        | Regensdorf-Industrie           | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, einschliesslich für Recyclinggut; Freiverlad   | geplant (kurzfristig)                          |
| 23         | Schwerzenbach                  | Güterumschlaganlage, Freiverlad  | bestehend                                      |
| 24         | Schwerzenbach/Volketswil/Uster | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleisen, insbesondere für Konsumgut, Aushub, Baustoffe und Recyclinggut   | bestehend                                      |
| 25         | Wetzikon                       | Güterumschlaganlage, Freiverlad  | bestehend; aufzuheben bei Ersatz               |
| 13a<br>26a | Wetzikon-Schöneich             | Güterumschlaganlage; abzustimmen mit Naturschutz   | geplant  |
| 13b<br>26b | Pfäffikon-Chlausenweid         | Güterumschlaganlage; Ersatzstandort, falls Standort Wetzikon (Nr. 13a 26a) nicht möglich   | geplant, Variante zu Nr. 13a 26a               |
| 14<br>27   | Effretikon                     | Aushubumschlag Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Aushub; mit Anschluss Kiesabbau Tagelswangen (vgl. Pt. 5.3.2 Nr. 17) koordinieren  | bestehend                                      |

| Nr.       | Gemeinde, Ortsbezeichnung                 | Objekt/Vorhaben  | Realisierungsstand  |
|-----------|---|--|---|
| 15a<br>28 | Winterthur-Zentrum                        | Güterumschlaganlage, insbesondere für Konsumgut (urbane Logistik); Freiverlad, Wechselbehälterumschlag -Umschlagplatz Cargo-Domino; Verlegung nach Winterthur-Grüze prüfen   | bestehend; Ausbau für Konsumgut und Wechselbehälterumschlag geplant |
| 15b<br>29 | Winterthur-Grüze                          | Güterumschlaganlage; mit Anschlussgleisen, insbesondere für Baustoffe und Recyclinggut sowie Stückgut und Pakete als Ersatzstandort für Winterthur-Zentrum (Nr. 15a) prüfen  | geplant, Variante zu Nr. 15a bestehend; Umbau geplant               |
| 15c<br>30 | Oberwinterthur                            | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Kies und Aushub sowie Holzverlad in Kombination mit dem bereits bestehenden Aushubumschlag; möglicher Ausweichstandort, falls Verlegung nach Winterthur-Grüze (Nr. 15b) nicht möglich | geplant Variante zu Nr. 15b bestehend                               |
| 16<br>31  | Embrach                                   | Güterumschlaganlage (Embraport) mit Anschlussgleis; Container- und Wechselbehälterumschlag (KV-Terminal)   | bestehend; Reaktivierung geplant                                    |
| 17<br>32  | Bülach                                    | Güterumschlaganlage, Freiverlad  | bestehend; Ausbau geplant   |
| 18<br>33  | Niederglatt/Niederhasli-Farn              | Umschlagterminal Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis; Container- und Wechselbehälterumschlag (KV-Terminal)  | bestehend   |
| 34        | Niederglatt/Niederhasli-Chutzenmoos       | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis für Stehtanklager (vgl. Pt. 5.4.2)  | bestehend   |
| 35        | Niederglatt/Niederhasli/Oberglatt-Frevlig | Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Baustoffe und Recyclinggut; Anschluss Stehtanklager Frevlig (vgl. Pt. 5.4.2)  | bestehend   |

Abb. 4.4

## Anlagen für den Güterumschlag

1:300 000



-  Güterumschlag bestehend
-  Güterumschlag geplant
-  Rangierbahnhof
-  Bahnlinie

## 4.6.3 Massnahmen

### a) Kanton

Der Kanton fördert im Rahmen seiner Möglichkeiten den Güterverkehr auf der Schiene, insbesondere über **mittlere und** grosse Distanzen und beim Transport von Massen- und Gefahrgütern. Er unterstützt den Erhalt des Einzelwagenladungssystems sowie der dafür erforderlichen Infrastrukturen und fördert den Aufbau neuer Angebote im kombinierten Güterverkehr und bei der Güterverteilung.

Aufgaben des Kantons

Der Kanton setzt sich für die Sicherung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene ein und unterstützt die Erarbeitung von Grundlagen für neuartige Transportsysteme. Er ermittelt die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs und bringt diese gemäss Art. 16 Abs. 2 KPFV in die Planungen des Bundes ein.

Der Kanton gewährleistet, dass die zur Erfüllung der Ziele gemäss Pt. 4.6.1 notwendigen neuen Anlagen an geeigneten Standorten und unter geringstmöglicher Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen realisiert werden können. Er sichert die benötigten Flächen, falls erforderlich, planungsrechtlich mittels Baulinien oder durch einen Werkplan (vgl. §§ 108 und 115 PBG). Er sorgt insbesondere bei grösseren Anlagen für eine gute Integration in die bestehenden Verkehrs- und Siedlungsstrukturen.

Er sorgt dafür, dass der Güterumschlag Schiene/Strasse im Rahmen des betrieblich und wirtschaftlich Vertretbaren in der Nähe der Versender und Empfänger erfolgen kann. Gegebenenfalls sind mit den Nachbarkantonen abgestimmte Lösungen anzustreben. Der vor- und nachlaufende Verkehr zum Güterumschlag sowie der Güterumschlag selber sind möglichst ohne Belastung von Siedlungsgebieten abzuwickeln. ~~Zu diesem Zweck sind gegebenenfalls weitere geeignete Standorte für dezentrale Umschlaganlagen zu bezeichnen und die erforderlichen Ortsumfahrungsstrassen vorzusehen. Gegebenenfalls sind mit den Nachbarkantonen abgestimmte Lösungen insbesondere für Verzweigungsbahnhöfe anzustreben.~~

Dezentrale Umschlaganlagen

Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Aushub- und Kiestransporte von Grossbaustellen – ~~so weit verhältnismässig gemäss den gesetzlichen Anforderungen~~ – mit der Bahn erfolgen (vgl. §§ 232 a Abs. 4 und 359 Abs. 1 lit. p PBG sowie Verordnung über den Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung, BTV). Er bestimmt den auf der Schiene abzuwickelnden Anteil der Kies- und Aushubtransporte von und zu Gebieten für die Materialgewinnung und Aushubablagerung und sorgt für ein entsprechendes Controlling (vgl. Pt. 5.3.1).

Aushub- und Kiestransporte

Bei Verladeeinrichtungen von Grossbaustellen setzt sich der Kanton dafür ein, dass diese für den Güter- bzw. Kies- und Aushubtransport weiterhin verwendet werden können, soweit nicht wichtige Interessen des Siedlungs- und Landschaftsschutzes oder der Erholung entgegenstehen. Er bevorzugt bei der Bezeichnung von neuen Abbau- oder Ablagerungsgebieten (vgl. Pte. 5.3.2 und 5.3.3) Standorte mit der Möglichkeit eines Bahnanschlusses und setzt sich im Rahmen der Verhältnismässigkeit für die Realisierung entsprechender Bahnanschlüsse ein.

### b) Regionen

Ergänzende Standorte, die dem Güterumschlag in Verbindung mit Bahn- oder Schiffstransporten dienen, sind in den regionalen Richtplänen festzulegen. Die Regionen bezeichnen Anschlussgleise zur bahnseitigen Erschliessung geeigneter Areale (vgl. Pt. 4.6.1 sowie § 30 PBG) und richten die Nutzungsvorgaben für mit Anschlussgleis erschlossene oder leicht erschliessbare Industriegebiete auf potenzielle Gleisbenützer aus (vgl. Pt. 2.2.3 sowie § 56 Abs. 3 PBG). Sie prüfen die Bezeichnung öffentlich zugänglicher Anschlussgleisanlagen und Behälterumschlagplätze, die für den Freiverlad geeignet sind.

Aufgaben der Regionen

### c) Gemeinden

Die Gemeinden schaffen im Rahmen ihrer Richt- und Nutzungsplanung die Voraussetzungen für die bahnseitige Erschliessung von Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehrsaufkommen sowie für die Ansiedlung bzw. den Erhalt geeigneter Nutzungen in den mit Anschlussgleisen erschlossenen Industrie- und Gewerbezonon (vgl. §§ 56 und 237 PBG sowie Art. 12 Gütertransportgesetz).

Aufgaben der Gemeinden

Die Gemeinden setzen sich für den Erhalt und den Betrieb der in den Richtplänen bezeichneten Anschlussgleisanlagen ein und sichern diese, falls erforderlich, mittels Baulinien. Sie können ergänzende Anschlussgleise im kommunalen Richtplan bezeichnen. Beim Bau und

bei der Änderung von Anschlussgleisen holen sie im Rahmen des Bewilligungsverfahrens die Stellungnahme des Bundesamts für Verkehr ein (vgl. Art. 13 Gütertransportgesetz).

Die Verfügbarkeit von Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag ist insbesondere in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften stufengerecht mittels geeigneter Massnahmen sicherzustellen.

Die Gemeinden überprüfen die Bau- und Zonenordnung, den Erschliessungsplan, die Sondernutzungspläne sowie die Parkierungsverordnung und passen sie nötigenfalls den Zielsetzungen gemäss Pt. 4.6.1, den regionalen Richtplänen und den Erkenntnissen aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten an.

## 4.9 Grundlagen

### a) Rechtliche Grundlagen

- BV: Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101)
- RPG: Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- RPV: Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- NSV: Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (SR 725.111)
- MinVV: Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (SR 725.116.21)
- FWG: Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985 (SR 704)
- **KPFV: Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120)**
- Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen vom 25. September 2015 (Gütertransportgesetz, GÜTG; SR. 742.41)
- Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 (SR 742.140.2)
- Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GÜTG; SR. 742.41)
- Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, HGVAnG) vom 18. März 2005 (SR 742.140.3)
- BSG: Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (SR 747.201)
- Durchgangsstrassenverordnung (mit Anhängen) vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272)
- PBG: Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz) vom 20. März 2009 (SR 745.1)
- VPB: Verordnung über die Personenbeförderung vom 4. November 2009 (SR 745.11)
- Verordnung über die Regelung der Schifffahrt auf dem Rhein zwischen Neuhausen am Rheinfall und Rheinfelden vom 3. Juni 1991 (SR 747.224.320)
- LFG: Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0)
- VIL: Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (SR 748.131.1)
- USG: Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- LSV: Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41)
- WaG: Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz) vom 4. Oktober 1991 (SR 921.0)
- PBG: Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975 (LS 700.1)
- Energiegesetz vom 19. Juni 1983 (LS 730.1)
- Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) vom 12. Juli 1999 (LS 748.1)
- Verordnung über den Zürcher Fluglärm-Index vom 7. Dezember 2011 (LS 748.15)
- Flughafenfondsgesetz vom 20. August 2001 (LS 748.3)
- Strassengesetz: Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen vom 27. September 1981 (LS 722.1)
- PVG: Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (LS 740.1)
- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) vom 14. Dezember 1988 (LS 740.3)
- FVV: Verordnung über das Fahrplanverfahren im Verkehrsverbund des Kantons Zürich (Fahrplanverordnung) vom 15. Oktober 1997 (LS 740.35)
- **BTV: Verordnung über den Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung vom 3. Februar 2021 (LS 700.5)**
- Schifffahrtsverordnung vom 7. Mai 1980 (LS 747.11)
- Verordnung über das Stationieren von Schiffen (Stationierungsverordnung) vom 14. Oktober 1992 (LS 747.4)
- Interkantonale Vereinbarung über die Schifffahrt auf dem Zürichsee und dem Walensee vom 4. Oktober 1979 (LS 747.2)

### b) Weitere Grundlagen

#### Gesamtstrategie

- Sachplan Verkehr – Teil Programm; Beschluss des Bundesrates vom ~~26. April 2006~~ **20. Oktober 2021**, [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)
- Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), ~~8. September 2010~~ **9. Dezember 2022**, [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)
- Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050 – Schlussbericht; Bundesamt für Raumentwicklung, April 2022
- Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV); Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Statistik, [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)
- Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1979 vom 9. Dezember 2009, [www.zh.ch/luft](http://www.zh.ch/luft)
- Massnahmenplan Luftreinhaltung, Teilrevision 2016, Januar 2016, [www.luft.zh.ch](http://www.luft.zh.ch)
- Verordnung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung, Beschluss des Regierungsrates vom 13. Januar 2016, [www.zh.ch/luft](http://www.zh.ch/luft)
- Raumplanungsbericht Kanton Zürich; Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat, 4-jährlich, [www.are.zh.ch](http://www.are.zh.ch)
- Raubeobachtung Kanton Zürich: Heft 23 «Verkehrsentwicklung», Dezember 2003; Heft 24 «Siedlungsentwicklung», Dezember 2004; Heft 25 «Raumentwicklung», Dezember 2007; Baudirektion Kanton Zürich, [www.are.zh.ch](http://www.are.zh.ch)

- Umweltbericht für den Kanton Zürich, herausgegeben von der Baudirektion Kanton Zürich im Auftrag des Regierungsrates; 4-jährlich, [www.zh.ch/umweltschutz](http://www.zh.ch/umweltschutz)
- Verkehrsentwicklung im Wirtschaftsraum Zürich bis 2025; Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, September 1999
- Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich; Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Dezember 2001, [www.afv.zh.ch](http://www.afv.zh.ch)
- Gesamtverkehrskonzept; Vorlage 3936, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. Januar 2002 zum Postulat KR-Nr. 146/1998, [www.amtsblatt.zh.ch](http://www.amtsblatt.zh.ch)
- Gesamtverkehrskonzeption (Regionale Verkehrskonzepte als Grundlagen für die Entwicklung von Agglomerationsprogrammen); Beschluss des Regierungsrates Nr. 528 vom 16. April 2003
- Gesamtverkehrskonzeption – Strategie des Kantons Zürich für den Agglomerationsverkehr; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1638 vom 27. Oktober 2004
- Grundlagen Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung; Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Juli 2005, [www.rzu.ch](http://www.rzu.ch)
- Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1334 vom 13. September 2006, [www.sk.zh.ch](http://www.sk.zh.ch)
- Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018; Beschluss des Regierungsrates Nr. 25/2018 vom 9. Januar 2018, [www.zh.ch/staatskanzlei](http://www.zh.ch/staatskanzlei)
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Stadt Zürich – Schlussbericht; Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich (Hrsg.), Infras, Zürich, 8. April 2005
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion inkl. Landseitige Erschliessung des Flughafens, Synthesebericht, 8. Februar 2011, Amt für Verkehr Kanton Zürich
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Limmattal – Schlussbericht; Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Baudirektion Kanton Zürich, Baudepartement Kanton Aargau, 31. Mai 2005
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal – Schlussbericht; Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Juli 2005
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Winterthur und Weinland – Schlussbericht; Stadt Winterthur, Regionalplanung Winterthur und Umgebung, Zürcher Planungsgruppe Weinland (Hrsg.), Emch + Berger AG, Zürich, November 2005
- Agglomerationsprogramme Kanton Zürich; Volkswirtschaftsdirektion, [www.zh.ch/afm](http://www.zh.ch/afm)
- Flughafenbericht 2017, RRB Nr. 1012/2017
- Das Verhältnis zwischen dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und dem kantonalen Richtplan, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom August 2006, [www.zh.ch/raumplanung](http://www.zh.ch/raumplanung)
- Eigentümerstrategie für die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG, Beschlüsse des Regierungsrates Nr. 802/2008 und 1003/2015
- Flughafen Zürich, langfristige Vorsorge durch Abgrenzungslinie und Verbesserungsprozess, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom Mai 2007, [www.zh.ch/raumplanung](http://www.zh.ch/raumplanung)
- Flughafenpolitik des Kantons Zürich, RRB Nr. 1407/2007, [www.zh.ch/are](http://www.zh.ch/are)
- Konzept Fluglärm-Controlling Flughafen Zürich vom Juni 2007, [www.zh.ch/vd](http://www.zh.ch/vd)
- Kreisschreiben der Baudirektion vom 4. März 2015 zur Raumplanung in der Flughafenregion – Revision der Lärmschutzverordnung vom 1. Februar 2015: Beurteilung von Planungs- und Baubewilligungsverfahren, [www.zh.ch/raumplanung](http://www.zh.ch/raumplanung)
- Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2016 (Lupo 2016), Bericht des Bundesrates vom 24. Februar 2016
- Merkblatt «Ressource Boden und Sachplan Fruchtfolgeflächen, Umsetzung in den Gemeinden», Amt für Landschaft und Natur und Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Januar 2011, [www.zh.ch/are](http://www.zh.ch/are)
- Nutzungsplanung in fluglärmbelasteten Gebieten, Rechtsgutachten von Prof. Dr. A. Ruch vom 13. Juli 2006, [www.zh.ch/raumplanung](http://www.zh.ch/raumplanung)
- Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den flugbetrieblichen Massnahmen vom Oktober 2009, [www.zh.ch/vd](http://www.zh.ch/vd)
- Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den Massnahmen im Bereich Raumentwicklung/Wohnqualität vom Oktober 2009, [www.zh.ch/vd](http://www.zh.ch/vd)
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion inkl. Landseitige Erschliessung des Flughafens, Synthesebericht, 8. Februar 2011, Amt für Verkehr Kanton Zürich
- Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF), Festsetzung des Mindestumfangs der Fruchtfolgeflächen und der Aufteilung auf die Kantone (1992) (BBI 1992 II 1649); Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement (EJP), Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement (EVD)
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Konzeptteil (Teile I-III B); Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. Oktober 2000/26. Februar 2020, [www.sil-zuerich.admin.ch](http://www.sil-zuerich.admin.ch)
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil IIC Objektblatt Flughafen Zürich vom Bundesrat verabschiedet am 23. August 2017, [www.sil-zuerich.admin.ch](http://www.sil-zuerich.admin.ch)
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des Schlussberichts zum SIL-Prozess, RRB Nr. 1688/2009
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich, RRB Nr. 1728/2010

- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich / Koordination mit dem Betrieb der Luftwaffe in Dübendorf, RRB Nr. 1490/2011
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht «SIL-Prozess: Anpassung des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland», RRB Nr. 1141/2012
- Stellungnahme des Regierungsrates zur ersten Fassung des SIL-Objektblatts, RRB Nr. 690/2013
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung Teil IIIC, Objektblatt Flughafen Zürich vom 14. Januar 2015, RRB Nr. 36/2015
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich vom 1. Februar 2017, RRB Nr. 88/2017
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung Teil IIIC, SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom 5. Juli 2017, RB Nr. 648/2017

## Strassenverkehr

- Netzbeschluss Nationalstrassen (SR 725.113.11)
- Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11); Bericht für die Vernehmlassung vom 9. Mai 2008
- Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) vom 10. Dezember 2012, geändert am 14. September 2016 (BBI 2017 7807)
- Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 745)
- Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln vom 11. November 2009
- Bauprogramm der Staatsstrassen (Strassenbauprogramm); jährlich, www.amtsblatt.zh.ch
- Integriertes Verkehrsmanagement – Gesamtkonzept und Projektierungskredit; Beschluss des Regierungsrates Nr.1092 vom 18. Juli 2001
- Integriertes Verkehrsmanagement (IVM) Kanton Zürich – Konzept; Direktion für Soziales und Sicherheit Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Baudirektion Kanton Zürich, August 2001
- Integriertes Verkehrsmanagement – Standbericht und Umsetzungsphase; Beschluss des Regierungsrates Nr. 49 vom 14. Januar 2004
- Ortsdurchfahrten – Von der Durchfahrtsstrasse zum gestalteten Strassenraum, Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), 2001, www.zh.ch/are
- Prioritäten Ortsumfahrungen Kanton Zürich; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Technischer Schlussbericht vom 20. Oktober 2001 und Kurzbericht zur Prioritätenreihung vom November 2001
- Ortsumfahrungen – Festlegung der Prioritäten; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1821 vom 21. November 2001
- Prioritäten und Handlungsbedarf auf den Staatsstrassen – Dokumentation der Gespräche mit den Regionalplanungsgruppen im Zusammenhang mit der Priorisierung von Ortsumfahrungen; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Juli 2003
- Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten, Baudirektion Zürich, Tiefbauamt, Juli 2022
- Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich – Strategie und Elemente; Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Juni 2000, www.zh.ch/afv
- Strassen – Hochleistungsstrassen, Strategie und Elemente; Beschluss des Regierungsrates Nr. 257 vom 28. Februar 2001
- Strategie Hochleistungsstrassen – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Abay & Meier, Emch + Berger AG, 2. Dezember 2002
- Äussere Nordumfahrung Zürich, Vorlage 3893c; Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 11. Dezember 2002 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 391/2000
- Strategie Hochleistungsstrassen 2025/30; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1955 vom 11. Dezember 2002
- Strategie Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich – Evaluation und Umsetzung 2025/2030; Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, August 2003, www.zh.ch/afm
- **Bewilligung eines Objektkredits für die Einhausung der Autobahn Schwamendingen, Vorlage 4162b, Beschluss des Regierungsrates vom 2. November 2005 zur Motion KR-Nr. 225/2001**
- 6-Spurausbau Winterthur-Töss – Winterthur-Ost, Faktenblatt zur Halbüberdeckung «Nägelseeholz» (Schlosstal, Stadt Winterthur), Bundesamt für Strassen ASTRA, Filiale Winterthur, 29. August 2018
- Prioritäten des Kantons Zürich für das HLS-Netz, Vorlage 4342, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. August 2006 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 177/2005, www.amtsblatt.zh.ch
- Autobahn N1, Region Glattal – Winterthur, Synthesebericht der Zweckmässigkeitsbeurteilung, Bundesamt für Strassen (Hrsg.), März 2013
- Behebung des Engpasses auf der A1 im Raum Glattal/Winterthur, Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung, Stellungnahme des Regierungsrates vom 9. Mai 2012 (RRB 490/2012)
- Oberlandautobahn – Umfahrung Wetzikon, Verkehrsuntersuchung; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, September 1999
- Zürcher Oberlandautobahn, Planungsstudie und Machbarkeitsprüfung, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Mai

2014

- Zürcher Oberlandautobahn, Umweltbericht mit Pflichtenheft für das Generelle Projekt, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Mai 2014
- Parkierungskonzept Spinnerei Floos, IBV Hüsler AG, 2010
- Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Kooperatives Planungsverfahren und Variantenentscheid, Amt für Städtebau Stadt Winterthur, 31. Juli 2013
- Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Kenntnisnahme des Planungsberichts und der Linienführung, Beschluss des Grossen Gemeinderats vom 7. April 2014 (GGR-Nr. 2013-083)
- Westtangente Fällanden – Anschluss Umfahrung Fällanden-Schwerzenbach, verkehrstechnische Überprüfung; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Emch + Berger AG, Juni 2000
- N4/N20 Westumfahrung Zürich – Konzept Flankierende Massnahmen, Technischer Schlussbericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Juli 2001
- Südwestumfahrung Dietikon, Verkehrsanalysen; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Jenni + Gottardi AG, August 2001
- ZMB Seetunnel / Stadttunnel Zürich – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich und Tiefbauamt der Stadt Zürich (Hrsg.), Synergo, September 2002
- Projektstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West – Synthesebericht und Dossiers der Projekt-Varianten; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Peter Güller, Synergo, März 2005
- ZMB N1/N20 Nordumfahrung Zürich – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Basler & Hofmann, Eichenberger AG, Oktober 2002
- ZMB K10 Umfahrung Kloten-Bassersdorf-Brüttisellen – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, Rapp, Oktober 2002
- K10 Umfahrung Kloten-Bassersdorf-Brüttisellen – Optimierung der Variante 10; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, Rapp, April 2004
- Realisierungspriorität K10, Vorbereitungsarbeiten für das generelle Projekt; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, S-ce, 12. Oktober 2005
- ZMB Obfelden/Ottenbach (Netzstrategie Knonaueramt); Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), SNZ Ingenieure und Planer AG, November 2003
- Bewilligung eines Objektkredites für den Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach; Vorlage 4782, Antrag des Regierungsrates vom 16. März 2011, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- ZMB Uster / Uster West + Neue Greifenseestrasse, Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Emch + Berger AG, Dezember 2004
- Bewilligung eines Verpflichtungskredits für den Bau der Strasse Uster West, Vorlage 4818, Antrag des Regierungsrates vom 13. Juli 2011, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- Strategieplanung für die überregionalen Strassenverbindungen im Raum Schaffhausen–Thurgau–Zürcher Weinland, Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Schaffhausen, Tiefbauamt Kanton Zürich, Tiefbauamt Kanton Thurgau (Hrsg.), Gruner AG, 10. Mai 2005
- Road-Pricing-Modelle auf Autobahnen und in Stadtgebieten; SVI-Forschungsprojekt 2001/523, Zusammenfassung, Rapp Trans AG, Infras AG, 19. Januar 2006
- Siedlungsverträgliche Lärmschutzwände, Arbeitshilfe zum baulichen Lärmschutz an Strassen; Baudirektion Kanton Zürich, Fachstelle Lärmschutz, Januar 2009, [www.zh.ch/laerm](http://www.zh.ch/laerm)
- Konzept Autobahnraststätten Kanton Zürich; Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, 11. Februar 2011
- Städtebauliche Studie Nationaler Innovationspark Hubstandort Dübendorf – Schlussbericht; Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, August 2014
- Kantonaler Gestaltungsplan mit UVP «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich» – Entwurf für die öffentliche Auflage; Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, 23. Januar 2015
- Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich, Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredits, Vorlage 5326, Beschluss des Kantonsrates vom 25. März 2019, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- Korridorstudie Verlegung Baltenswilerstrasse Bassersdorf, Synthesebericht, Amt für Verkehr (Auftraggeber), 29. Mai 2019
- **Sperrung Kreuzbühl- und Falkenstrasse, Gegenverkehr Kreuzstrasse – Grundlagenbericht, Tiefbauamt Stadt Zürich, 2022**
- **Nachweis Verkehrliche Leistungsfähigkeit, Schaffhauserstrasse, Bahnhof Oerlikon, Quartieranbindung Ost Etappe 3b, Mai 2022**
- **Gestaltung Staatsstrassen, Methodik zur Strassenraumgestaltung, Tiefbauamt Kanton Zürich, 15. Juli 2022**

## Öffentlicher Verkehr

- Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher Verkehrsverbundes; 2-jährlich, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr; 2-jährlich, [www.zvv.ch](http://www.zvv.ch)
- **Zürich-Oerlikon-Winterthur; Planungsstudie Leistungssteigerung, SBB, 31. Oktober 2002**
- **Plangenehmigung für die Durchmesserlinie Altstetten-Zürich HB-Oerlikon (DML), Bundesamt für Verkehr, 20-**

#### Dezember 2006

- Planungsbericht, S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzungen, Juli 2009
- Bewilligung eines Rahmenkredites für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB-Anlagen (4. Teilergänzungen S-Bahn), Vorlage 4675, Beschluss des Kantonsrates vom 4. Oktober 2010, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- Machbarkeitsstudie Verlängerung BD-Bahn, Situation und Längenprofil; Stadt Dietikon (Hrsg.); Sennhauser, Werner & Rauch AG, Dietikon 2001
- Plangenehmigung für den Bau der Stadtbahn Glattal; Bundesamt für Verkehr, 27. Januar 2004
- Ringbahn Hardwald – Bedarfsnachweis und Korridorstudie; Gemeinde Bassersdorf, Gemeinde Dietlikon, Gemeinde Wangen-Brüttisellen, Stadt Dübendorf (Hrsg.); Winterthur, 20. März 2001
- Ringbahn Hardwald – Trasseestudie und Variantenbewertung; S-ec Teamverkehr, März 2002
- Ringbahn Hardwald – Vertiefungsstudie – Vernehmlassungsbericht; Amt für Verkehr, Stadt Kloten, Stadt Dübendorf, Gemeinde Bassersdorf, Gemeinde Dietlikon, Gemeinde Wangen-Brüttisellen (Hrsg.); Effretikon, 9. Juli 2008
- Verkehrskonzept Limmattal, Phase 1 – System und Korridorstudie; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.); Ernst Basler + Partner, Zürich, 20. November 2002
- Verkehrskonzept Limmattal, Phase 2a – Trasseestudie, Modul A; Amt für Verkehr Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.); SNZ Ingenieure und Planer AG, Planpartner AG, Zürich 2003
- Verkehrskonzept Limmattal, Phase 2a – Trasseestudie, Modul B; Amt für Verkehr Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.); SNZ Ingenieure und Planer AG, Planpartner AG, Zürich 2003
- Planungsbericht Limmattalbahn, Anbindung Spital Limmattal, SNZ Ingenieure und Planer AG, 3. April 2009
- Evaluation Depotstandort, Limmattalbahn AG, Mai 2014
- Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich, Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredites, Vorlage 5326, Beschluss des Kantonsrates vom 25. März 2019, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Objektblätter OB 1.2 Zimmerberg und OB 1.4 Limmattal, Anpassungen und Ergänzungen 2022, 26. Januar 2022, [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)
- Überprüfung Richtplaneintrag Zusammenschluss Glattalbahn, Schlussbericht, Amt für Verkehr (Auftraggeber), 18. Februar 2019
- Richtplaneintrag Station Försterhaus und öV-Erschliessung Töss Süd, Argumentarium, Stadt Winterthur (Auftraggeber), 9. Februar 2018

### Fuss- und Veloverkehr

- Festlegungen zu Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwegen: Regionale Richtpläne
- Radwege im Kanton Zürich – Strategie für die Realisierung der geplanten Radwege, Bericht und Karte 1:50 000; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), TBF + Partner, Marti + Dietschweiler AG, Zürich, Oktober 2000, geändert Mai 2001
- Strassen – Radwegstrategie; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1233 vom 22. August 2001
- Radwegkonzept Kanton Zürich – Überarbeitung des Radwegnetzes, Bericht und Karte 1:50 000; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), TBF + Partner, Marti + Dietschweiler AG, Zürich, März 2004
- Radwegkonzept Kanton Zürich – Überarbeitung des Radwegnetzes, Schlussbericht; Verkehr und Infrastruktur Strasse (Hrsg.), TBF + Partner, Marti + Dietschweiler AG, November 2005
- Strassen – Radwegstrategie, Bereinigung Radwegnetz; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1080 vom 19. Juli 2006
- Leitbild Langsamverkehr – Entwurf für die Vernehmlassung; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 9. Dezember 2002
- Leitbild Langsamverkehr – Vernehmlassung zum Entwurf des UVEK; Beschluss des Regierungsrates Nr. 718 vom 21. Mai 2003
- Nationale und regionale Veloland-Routen, Stiftung Veloland Schweiz, Bern, [www.veloland.ch](http://www.veloland.ch)
- SchweizMobil-Routen, Karte im Massstab 1:300 000 als Grundlage für die Konsolidierung, 27. April 2006
- Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), [ivs-gis.admin.ch](http://ivs-gis.admin.ch)

### Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

- Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (gemäss Massnahme PV2 des Luft-Programms 1996); Baudirektion Kanton Zürich, Oktober 1997
- Überarbeitung der Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs, Bericht der Arbeitsgruppe; Baudirektion Kanton Zürich, 19. November 2004
- Baukonzession für die 5. Bauetappe für den Flughafen Zürich-Kloten gemäss Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG, SR 748.0); Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 5. November 1999
- Mobilitätsverhalten – Einkaufs- und Freizeitverkehr im Glattal; Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Zürich 2001, [www.rzu.ch](http://www.rzu.ch)
- Publikumsintensive Einrichtungen – Verbesserte Koordination zwischen Luftreinhaltung und Raumplanung; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Schriftenreihe Umwelt Nr. 346, Bern 2002

- Publikumsintensive Einrichtungen, Abstimmung der kantonalen Luftreinhalte-Massnahmenplanung mit der kantonalen Richtplanung, Empfehlungen: Entwurf für die Vernehmlassung; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Bern 2004
- Parkplatzbewirtschaftung im Glattal (Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal); Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Gossweiler Ingenieure AG, 23. April 2004
- ÖV-Anteil im landseitigen Verkehr des Flughafens Zürich, Kurzinformationen; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Unique (Flughafen Zürich AG), November 2004
- Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen – Empfehlungen aus dem Modellvorhaben PE; Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU), Fachstelle für Stadtentwicklung der Stadt Zürich (FSTE), Stadtplanungsamt Winterthur (SPA), Zürich, 14. Dezember 2004, [www.are.zh.ch](http://www.are.zh.ch)
- Beurteilung der Lage publikumsintensiver Einrichtungen in Bezug auf den ÖV; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Planpartner, Zürich, März 2005
- Die Rolle des Richtplans bei der Ansiedlung grosser raumwirksamer Vorhaben; Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP), Bern, September 2005
- Publikumsintensive Einrichtungen PE – Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern, Dezember 2005
- Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan – Empfehlungen zur Standortplanung; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Umwelt (BAFU), Bern 2006, [www.bafu.ch](http://www.bafu.ch)

## Güterverkehr

- **Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen – Grundlagenstudie, Schlussbericht; Bundesamt für Raumentwicklung, November 2021**
- **Konzept für den Gütertransport, Bundesrat, 20. Dezember 2017**
- **Güterverkehrs- und Logistikkonzept für eine sichere, flächensparende und klimafreundliche Versorgung und Entsorgung im Kanton Zürich, September 2022 (RRB Nr. 988/2022)**
- **Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050, Amt für Mobilität Kanton Zürich, Juni 2023**
- **Konzept Anschlussgleise, Freiverlade und Umschlaganlagen, Amt für Verkehr Kanton Zürich, Dezember 2020**
- **Standorte und Modelle für den Betrieb von Umschlaganlagen für Kies und Aushub, Ämter für Abfall, Wasser, Energie und Luft, für Raumentwicklung und für Verkehr Kanton Zürich, Juli 2020**
- **Güterverkehr in der Agglomeration Zürich – Grundlagen für die Richtplanung und die Rahmenplanung Bahnknoten Zürich, Schlussbericht und Kurzfassung; Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Rapptrans, 14. Juli 2003**
- Güterverkehrsperspektiven 2030, Bundesamt für Raumentwicklung (Hrsg.), ProgTrans, INFRAS, 2004
- Bahntransport für Luftfrachtersatzverkehr (LEV), Vorlage 3669, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. September 1998 zur Motion KR-Nr. 176/1994
- Standortvergleich «Gatewayterminal» im Kanton Zürich – Schlussbericht vom 30. September 1998, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich (Hrsg.), Rapp AG
- Vertiefung und Aktualisierung der Standortevaluation Gatewayterminal Zürich – Schlussbericht vom 28. März 2002, Amt für Verkehr Kanton Zürich, Abteilungen Raumentwicklung und Verkehr Kanton Aargau (Hrsg.), Rapp AG
- Festlegung von dezentralen Gebieten für die Aushubablagerung (Postulat Hürlimann), Vorlage 4086, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2003 zum Postulat KR-Nr. 349/2000, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn, Vorlage 4102, Bericht des Regierungsrates vom 10. September 2003, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- Stand Projekt «Gateway» in Dietikon, Stellungnahme des Regierungsrates vom 10. November 2004 zur Anfrage R-Nr. 304/2004, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- Leistungsabbau von SBB Cargo im Raum Zürich, Stellungnahme des SBB Regierungsrates vom 14. Dezember 2005 zur dringlichen Anfrage KR-Nr. 322/2005, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- Güterumschlagplatz Schiene-Strasse Wetzikon-Schöneich: Standortüberprüfung und Suche nach einem Alternativstandort, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und SBB Schweizerische Bundesbahnen AG (Hrsg.), Ernst Basler + Partner, Zürich, 29. Juni 2009
- Baurekursgericht Kanton Zürich, Entscheid vom 17. August 2011 betreffend Baubewilligung für Neubau einer Textilreinigung in Hinwil, BRGE III Nr. 0129/2011, [www.baurekursgericht-zh.ch](http://www.baurekursgericht-zh.ch)
- Güterumschlagplatz Schiene-Strasse Zürcher Oberland: Standortüberprüfung im Hinblick auf die Festlegung im kantonalen Richtplan (Entwurf Schlussbericht); Volkswirtschaftsdirektion, Gemeinden Hinwil, Wetzikon, Pfäffikon und Fehraltorf (Hrsg.), Ernst Basler und Partner, Zürich, 28. Oktober 2011
- Beschluss des Kantonsrates zu Planungs- und Baugesetz sowie Strassengesetz; Änderung (Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung) vom 31. August 2020 (Vorlage 5533), [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- Umschlaganlage Gubrist, Bericht Paket 1: Übersicht zu Verkehr, Umweltaspekten und Verfahren, Amt für Wasser, Energie und Luft (Hrsg.), EBP Schweiz AG, Zürich, 19. August 2020
- **Konzept «Urbane Logistik», Konkretisierung der Massnahmen M1.1 bis M1.3 der Strategie urbane Logistik und Gewerbeverkehr, Stadt Zürich, vom November 2023 (Stadtratsbeschluss Nr. 3319/2023)**

- **Machbarkeitsstudie City-Hub Stadt Winterthur – Schlussbericht; Stadt Winterthur, 25. Februar 2022**

## Luftverkehr

- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Konzeptteil (Teile I-III B), Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 26. Februar 2020, [www.sil-zuerich.admin.ch](http://www.sil-zuerich.admin.ch)
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil IIIC, Objektblatt Flughafen Zürich, vom Bundesrat verabschiedet am 23. August 2017, [www.sil-zuerich.admin.ch](http://www.sil-zuerich.admin.ch)
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des Schlussberichts zum SIL-Prozess, RRB Nr. 1688/2009
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich, RRB Nr. 1728/2010
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich / Koordination mit dem Betrieb der Luftwaffe in Dübendorf, RRB Nr. 1490/2011
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht «SIL-Prozess: Anpassung des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland», RRB Nr. 1141/2012
- Stellungnahme des Regierungsrates zur ersten Fassung des SIL-Objektblatts, RRB Nr. 690/2013
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung Teil IIIC, Objektblatt Flughafen Zürich vom 14. Januar 2015, RRB Nr. 36/2015
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich vom 1. Februar 2017, RRB Nr. 88/2017
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung Teil IIIC, SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom 5. Juli 2017, RRB Nr. 648/2017
- Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2016 (Lupo 2016), Bericht des Bundesrates vom 24. Februar 2016
- Das Verhältnis zwischen dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und dem kantonalen Richtplan, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom August 2006, [www.zh.ch/are](http://www.zh.ch/are)
- Flughafen Zürich, langfristige Vorsorge durch Abgrenzungslinie und Verbesserungsprozess, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom Mai 2007, [www.zh.ch/are](http://www.zh.ch/are)
- Flughafenpolitik des Kantons Zürich, RRB Nr. 1407/2007, [www.zh.ch/vd](http://www.zh.ch/vd)
- Konzept Fluglärm-Controlling Flughafen Zürich vom Juni 2007, [www.zh.ch/vd](http://www.zh.ch/vd)
- Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den flugbetrieblichen Massnahmen vom Oktober 2009, [www.zh.ch/vd](http://www.zh.ch/vd)
- Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den Massnahmen im Bereich Raumentwicklung/Wohnqualität vom Oktober 2009, [www.zh.ch/vd](http://www.zh.ch/vd)
- Flughafenbericht 2016, RRB Nr. 1101/2016, [www.zh.ch/vd](http://www.zh.ch/vd)
- Eigentümerstrategie für die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG, Beschlüsse des Regierungsrates RRB Nrn. 802/2008 und 1003/2015
- Kreisschreiben der Baudirektion vom 4. März 2015 zur Raumplanung in der Flughafenregion – Revision der Lärmschutzverordnung vom 1. Februar 2015: Beurteilung von Planungs- und Baubewilligungsverfahren, [www.zh.ch/raumplanung](http://www.zh.ch/raumplanung)
- Merkblatt «Ressource Boden und Sachplan Fruchtfolgeflächen, Umsetzung in den Gemeinden», Amt für Landschaft und Natur und Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Januar 2011, [www.zh.ch/are](http://www.zh.ch/are)
- Nutzungsplanung in fluglärmbelasteten Gebieten, Rechtsgutachten von Prof. Dr. A. Ruch vom 13. Juli 2006, [www.zh.ch/are](http://www.zh.ch/are)
- SIL-Objektblatt Speck-Fehraltorf, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. August 2004, [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)
- SIL-Objektblatt Flugfeld Hausen am Albis, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. August 2004, [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)
- SIL-Objektblatt Flugfeld Hasenstrick, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 2. November 2005, [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)
- Stationierungskonzept der Armee – Kanton Zürich; Immobilienstandorte Ausbildung, Logistik, Einsatz (soweit nicht klassifiziert); Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), Planungsstab der Armee, Stand vom 1. Juni 2005, [www.vbs.admin.ch](http://www.vbs.admin.ch)
- Stellungnahme zum überarbeiteten Stationierungskonzept der Armee; Regierungsrat des Kantons Zürich, Medienmitteilung vom 21. Juli 2005
- Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf. Testplanung. Vertiefungsphase – Schlussbericht Begleitgremium vom 1. Dezember 2009
- Flugplatzareal Dübendorf – Abschluss der Testplanung und weiteres Vorgehen; Beschluss des Regierungsrat Nr. 751 vom 19. Mai 2010
- Sachplan Militär, Programmteil, vom Bundesrat verabschiedet am 18. Dezember 2017
- Sachplan Militär, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf, vom Bundesrat verabschiedet am 31. August 2016, [www.vbs.admin.ch](http://www.vbs.admin.ch)
- Sachplan Militär, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf vom 31. August 2016, Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV,

[www.vbs.admin.ch](http://www.vbs.admin.ch)

- Beschluss des Regierungsrates zur Zivilaviatik in Dübendorf (SIL-Koordination und Ermächtigung) vom 11. Januar 2017, RRB Nr. 37/2017, [www.zh.ch/rrb](http://www.zh.ch/rrb)
- Motion KR-Nr. 177/2015 betreffend Richtplan Kapitel 4.7.2, Eintrag Flugplatz Dübendorf, vom Kantonsrat überwiesen am 4. September 2017, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)
- SIL-Koordinationsprozess Flugplatz Dübendorf, Schlussbericht (mit Anhängen) vom Oktober 2018, Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)
- SIL-Objektblatt Dübendorf, Entwurf für die Anhörung und öffentliche Mitwirkung vom 18. Januar 2019, Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), [www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Objektblatt Dübendorf, sowie Sachplan Militär, Anpassung Objektblatt, vom 15. Mai 2019, RRB Nr. 471/2019, [www.zh.ch/rrb](http://www.zh.ch/rrb)
- Flugplatzareal Dübendorf (weiteres Vorgehen, Ausgabenbewilligung), Beschluss des Regierungsrates vom 16. September 2020, RRB Nr. 900/2020, [www.zh.ch/rrb](http://www.zh.ch/rrb)
- Militärflugplatz Dübendorf, weiteres Vorgehen, Beschluss des Bundesrates vom 14. Oktober 2020, [www.admin.ch](http://www.admin.ch)
- Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf / Ermächtigung und weiteres Vorgehen, Beschluss des Regierungsrates vom 25. August 2021, RRB Nr. 915/2021, [www.zh.ch/rrb](http://www.zh.ch/rrb)
- Synthesebericht «Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf» – Fassung vom 23. Juni 2021; freigegeben durch die Behördendelegation am 8. Juli 2021 und unterzeichnet am 31. August 2021
- Planung der Umsetzung des Konzepts «Aviatic Flugplatz Dübendorf», Bewilligung eines Verpflichtungskredits, Vorlage 5820, Antrag des Regierungsrates vom 6. April 2022, [www.kantonsrat.zh.ch](http://www.kantonsrat.zh.ch)

### **Schifffahrt**

- Beschränkung von Bootsplätzen am Zürich-/Obersee; Übereinkunft der für die Raumplanung zuständigen Regierungsräte der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen vom 15. Mai 1998
- Verordnung zum Schutz des Greifensees vom 3. März 1994, [www.zh.ch/naturschutz](http://www.zh.ch/naturschutz)
- Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebietes vom 27. Mai 1999, [www.zh.ch/naturschutz](http://www.zh.ch/naturschutz)

# **Richtplankarte Kartenauschnitte**

---

# Richtplankarte (Kartenausschnitte)

## 4.2 Strassenverkehr



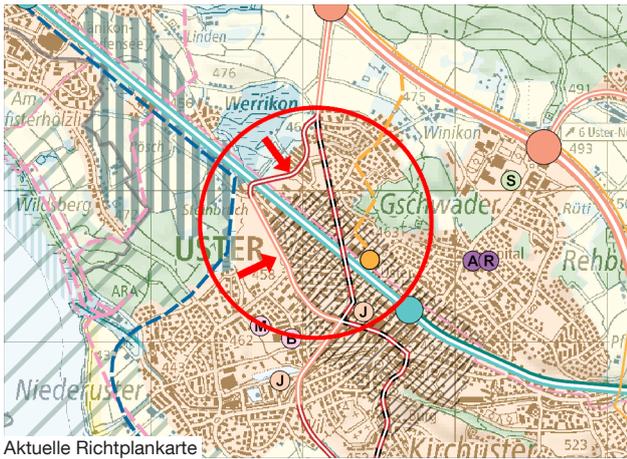
**K4-1: Streichung Eintrag Nr. 8, Verlängerung Glattalstrasse und neuer Eintrag Nr. 8, Ausbau Stelzenstrasse**



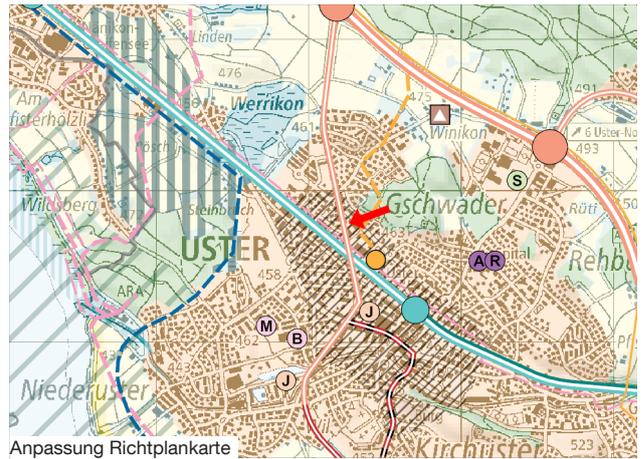
**K4-2: Streichung Eintrag Nr. 25, Ausbau Wehntalerstrasse, Regensdorf-Anschluss Affoltern**



**K4-3: Abklassierung und teilweise Streichung Eintrag Nr. 27, Westtangente Wetzikon**

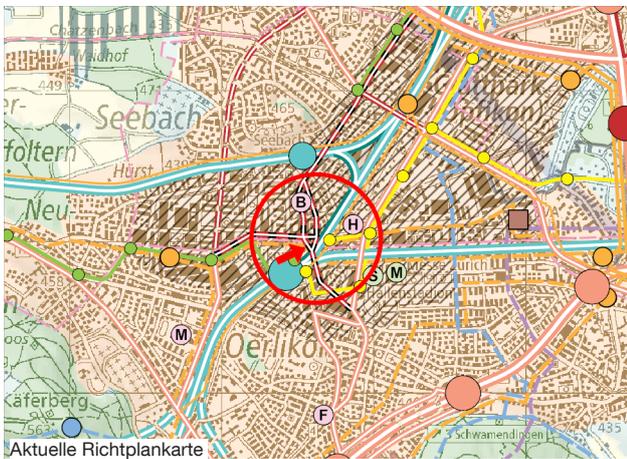


Aktuelle Richtplankarte



Anpassung Richtplankarte

**K4-4: Streichung Eintrag Nr. 31, Uster-West**



Aktuelle Richtplankarte

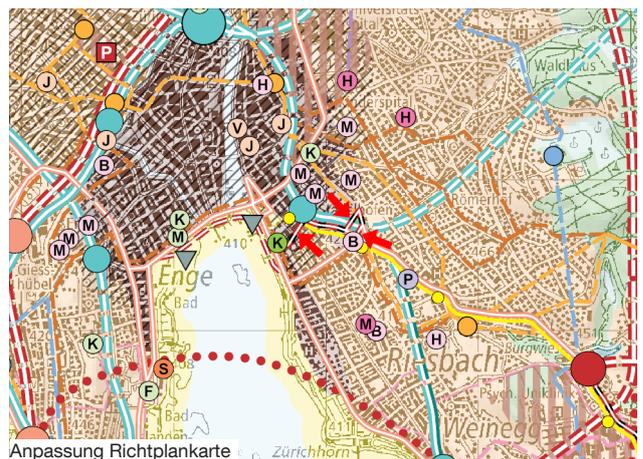


Anpassung Richtplankarte

**K4-5: Anpassung HVS-Netz im Bereich Schaffhauser-/Binzmühlestrasse, Stadt Zürich**



Aktuelle Richtplankarte



Anpassung Richtplankarte

**K4-6: Anpassung HVS-Netz im Bereich Kreuzbühl-/Falkenstrasse, Stadt Zürich**

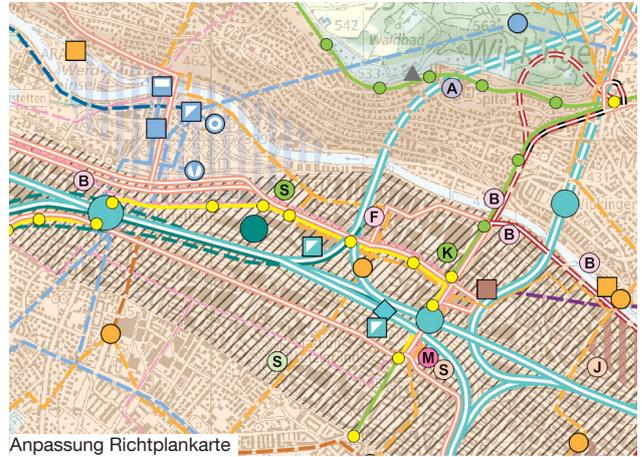


**K4-7: Anpassung HVS-Netz an Ostring, Feldstrasse, Althardstrasse und Dorfstrasse, Regensdorf**

## 4.6 Güterverkehr

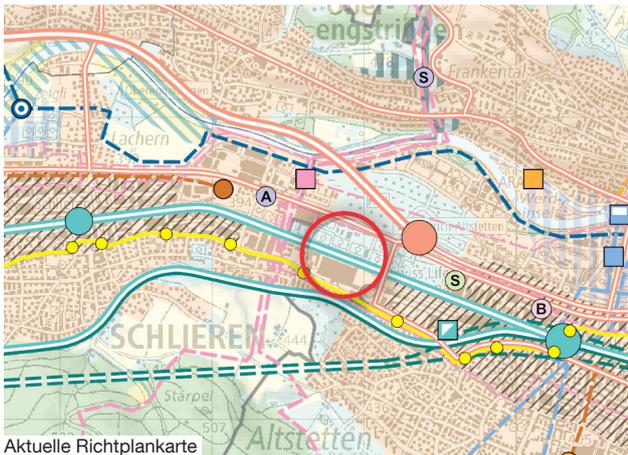


Aktuelle Richtplankarte

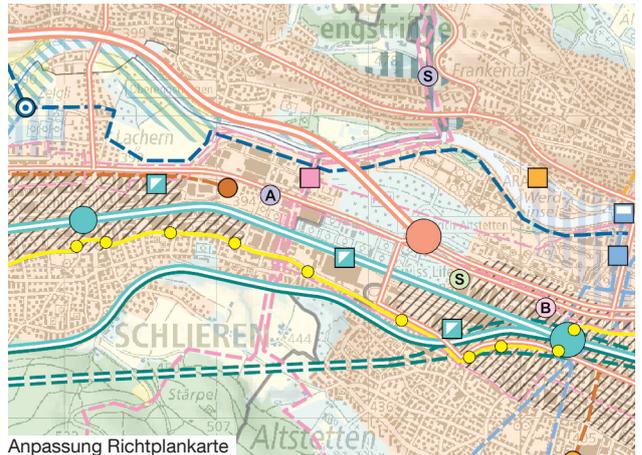


Anpassung Richtplankarte

### K4-8: Neuer Eintrag Nr. 2, Herdern

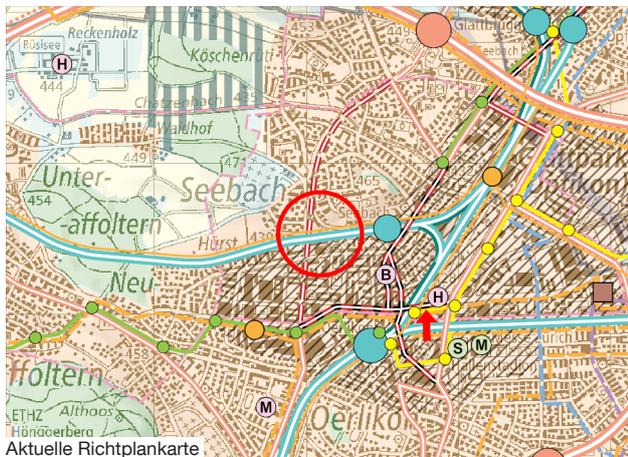


Aktuelle Richtplankarte

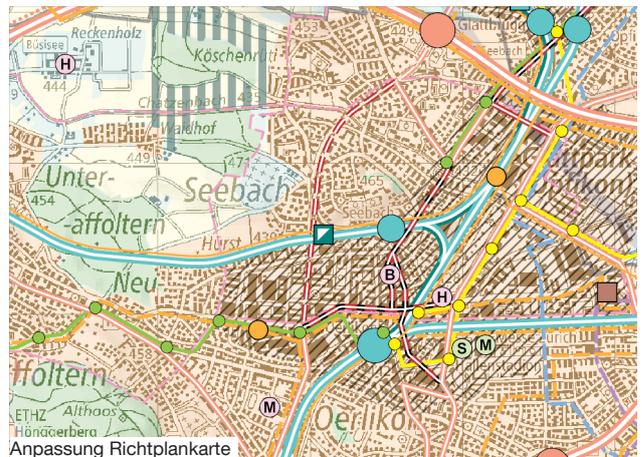


Anpassung Richtplankarte

### K4-9: Neuer Eintrag Nr. 4, Zürich/Schlieren-Mülligen

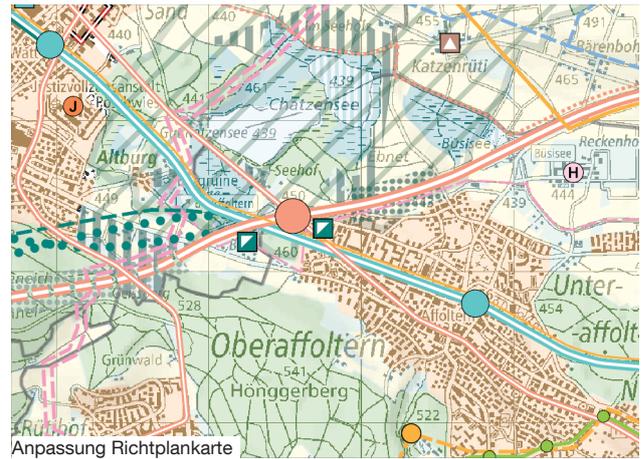


Aktuelle Richtplankarte

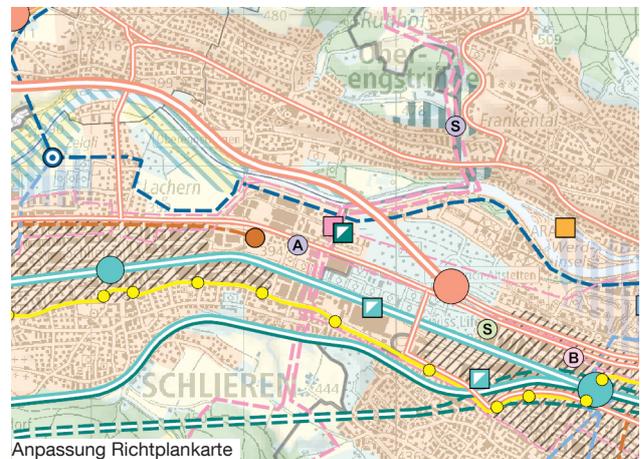
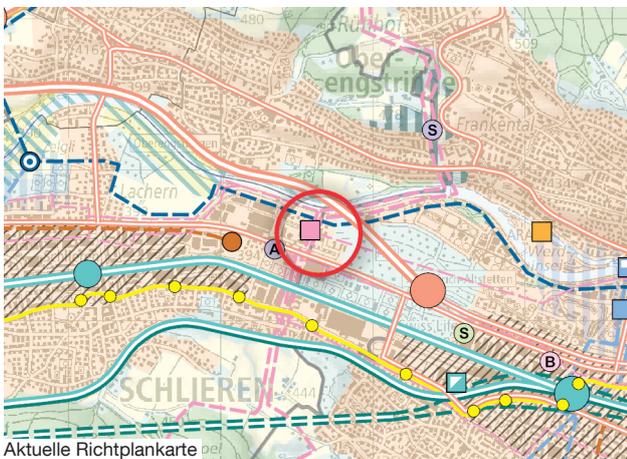


Anpassung Richtplankarte

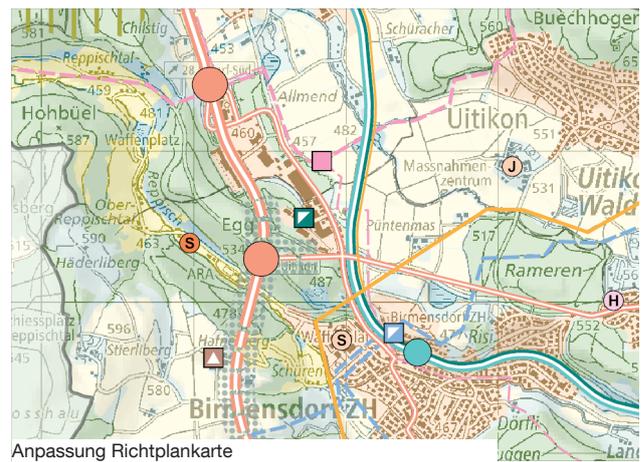
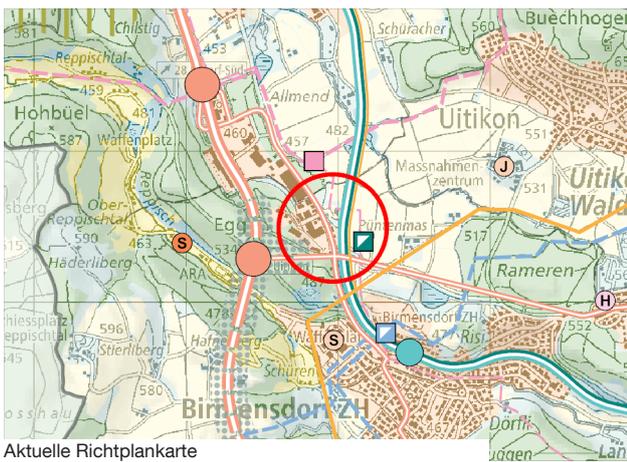
### K4-10: Neuer Eintrag Nr. 7, Zürich-Seebach



**K4-11: Neuer Eintrag Nr. 8, Zürich-Affoltern**



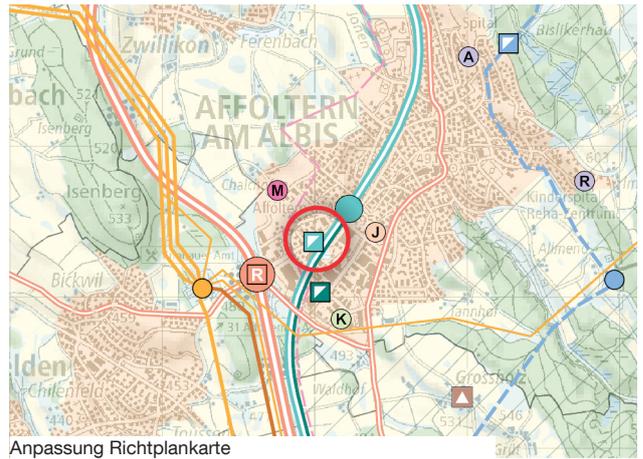
**K4-12: Neuer Eintrag Nr. 9, Schlieren/Zürich-Gaswerk**



**K4-13: Streichung Eintrag Birmensdorf und neuer Eintrag Nr. 13, Birmensdorf-Ristet**

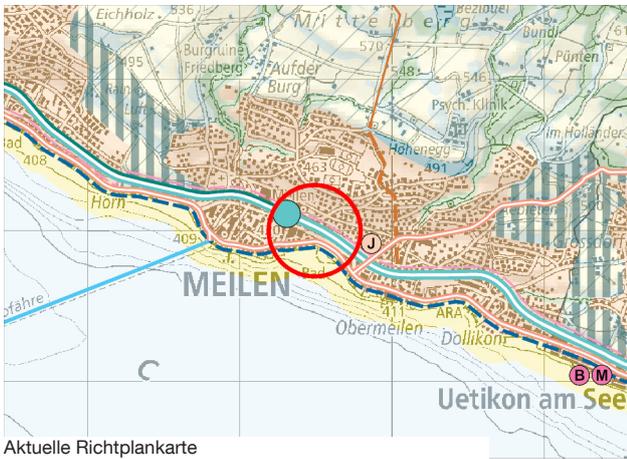


Aktuelle Richtplankarte



Anpassung Richtplankarte

**K4-14: Neuer Eintrag Nr. 14a, Affoltern a.A.**

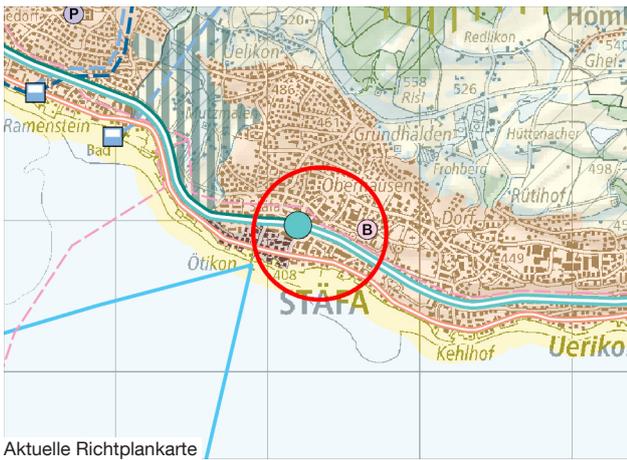


Aktuelle Richtplankarte



Anpassung Richtplankarte

**K4-15: Neuer Eintrag Nr. 16, Meilen**

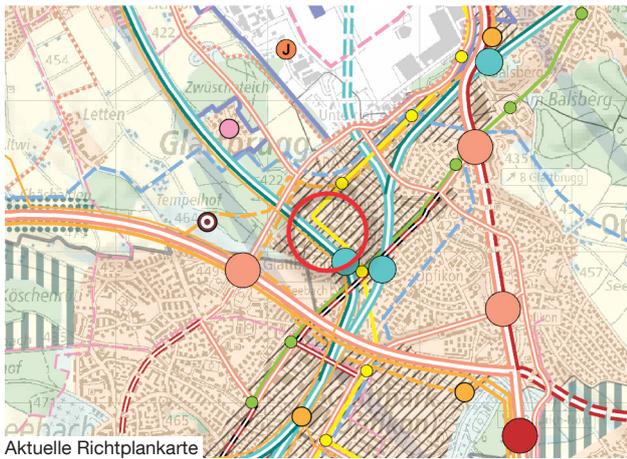


Aktuelle Richtplankarte



Anpassung Richtplankarte

**K4-16: Neuer Eintrag Nr. 17, Stäfa**

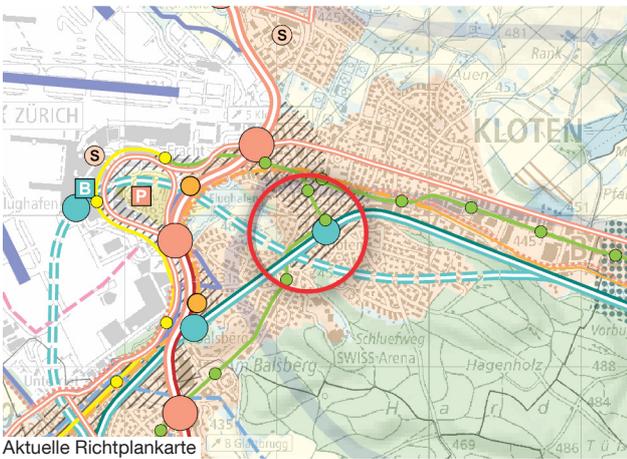


Aktuelle Richtplankarte

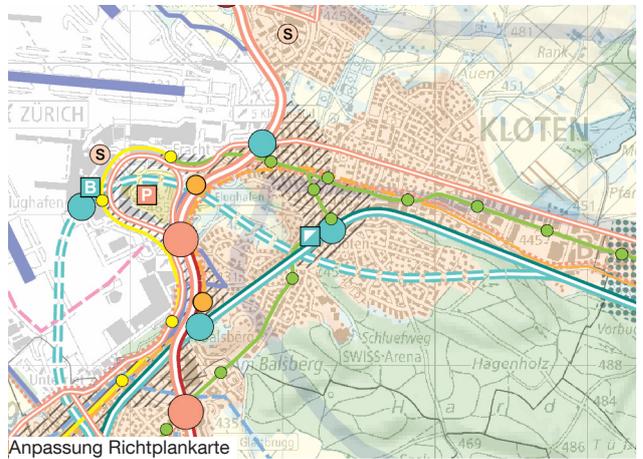


Anpassung Richtplankarte

**K4-17: Neuer Eintrag Nr. 18, Glattbrugg**

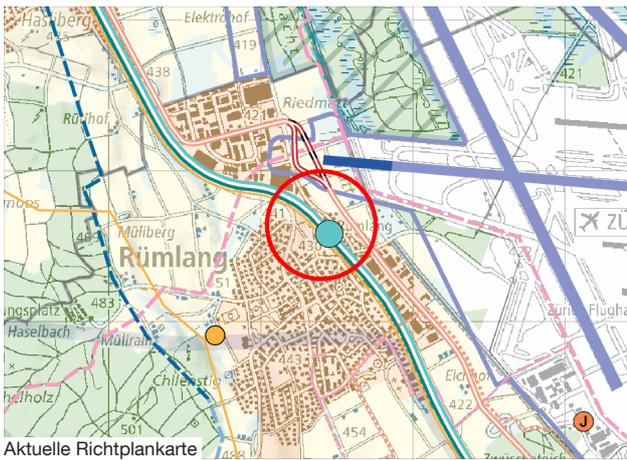


Aktuelle Richtplankarte

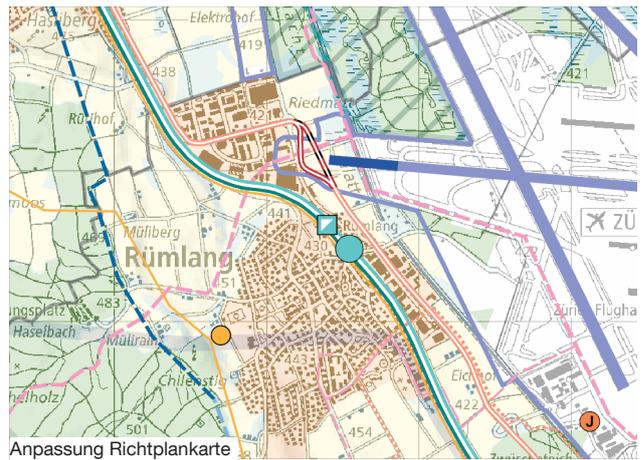


Anpassung Richtplankarte

**K4-18: Neuer Eintrag Nr. 19, Kloten**



Aktuelle Richtplankarte

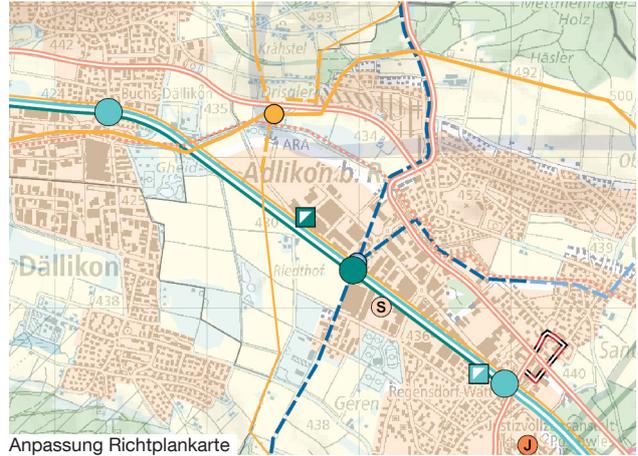


Anpassung Richtplankarte

**K4-19: Neuer Eintrag Nr. 20, Rümlang**



Aktuelle Richtplankarte

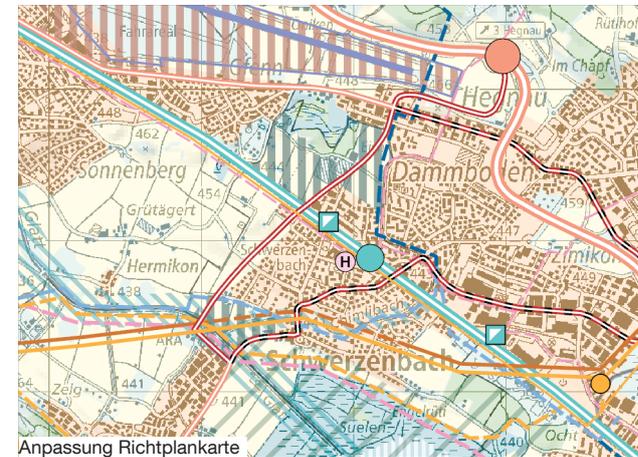


Anpassung Richtplankarte

**K4-20: Neuer Eintrag Nr. 22b, Regensdorf-Industrie**



Aktuelle Richtplankarte

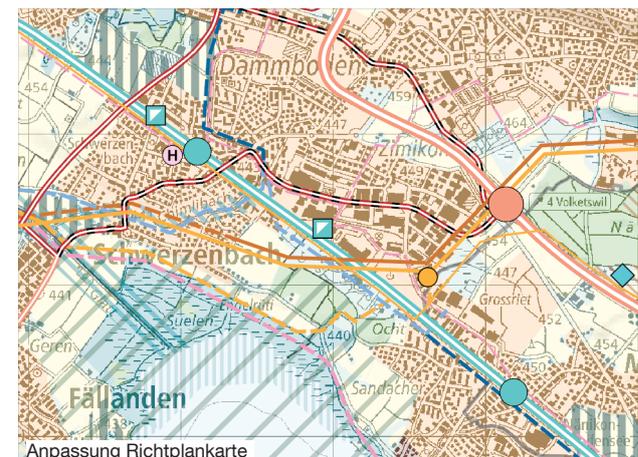


Anpassung Richtplankarte

**K4-21: Neuer Eintrag Nr. 23, Schwerzenbach**



Aktuelle Richtplankarte



Anpassung Richtplankarte

**K4-22: Neuer Eintrag Nr. 24, Schwerzenbach/Volketswil/Uster**



Aktuelle Richtplankarte

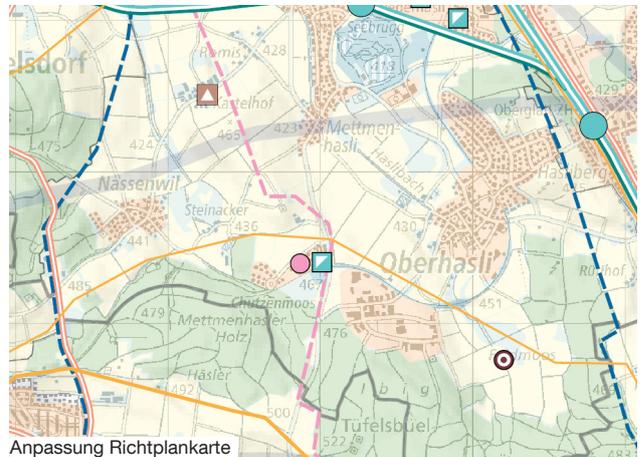


Anpassung Richtplankarte

**K4-23: Neuer Eintrag Nr. 25, Wetzikon**



Aktuelle Richtplankarte

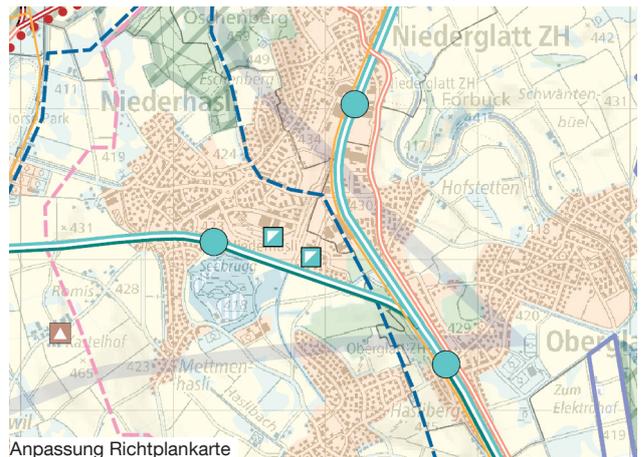


Anpassung Richtplankarte

**K4-24: Neuer Eintrag Nr. 34, Niederglatt/Niederhasli-Chutzenmoos**



Aktuelle Richtplankarte



Anpassung Richtplankarte

**K4-25: Neuer Eintrag Nr. 35, Niederglatt/Niederhasli/Oberglatt-Frevlig**

