





# Kanton Zürich **Richtplan**

## **Inhalt**

<b>A</b>	<b>Einleitende Kapitel</b>	<b>8</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>8</b>
1.1	Ausgangslage	8
1.1.1	Stossrichtungen der Gesamtüberprüfung	8
1.1.2	Verfahren	8
1.1.3	Stellenwert des kantonalen Richtplans	9
1.2	Erläuterungen zum vorliegenden Bericht	10
1.3	Allgemeine Einwendungen zum kantonalen Richtplan	10
<b>B</b>	<b>Einwendungen zum kantonalen Richtplan</b>	<b>15</b>
<b>1</b>	<b>Einwendungen zum Kapitel Raumordnungskonzept</b>	<b>15</b>
1.1	Perspektive Metropolitanraum	17
1.2	Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich	18
1.3	Handlungsräume	23
1.3.1	Stadtlandschaften	26
1.3.2	Urbane Wohnlandschaft	28
1.3.3	Landschaft unter Druck	28
1.3.4	Kulturlandschaft	29
1.3.5	Naturlandschaft	30
1.4	Grundlagenverzeichnis	31
<b>2</b>	<b>Einwendungen zum Kapitel Siedlung</b>	<b>32</b>
2.1	Gesamtstrategie	33
2.1.1	Ziele	33
2.1.2	Massnahmen	36
2.2	Siedlungsgebiet	39
2.2.1	Ziele	39
2.2.2	Karteneinträge	41
2.2.3	Massnahmen	48
2.3	Zentrumsgebiet	52
2.3.1	Ziele	52
2.3.2	Karteneinträge	53
2.3.3	Massnahmen	55

2.4	Schutzwürdiges Ortsbild	57
2.4.1	Ziele	57
2.4.2	Karteneinträge	57
2.4.3	Massnahmen	58
2.5	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	59
2.5.1	Ziele	59
2.5.2	Massnahmen	59
2.6	Grundlagenverzeichnis	59
<b>3</b>	<b>Einwendungen zum Kapitel Landschaft</b>	<b>60</b>
3.1	Gesamtstrategie	60
3.1.1	Ziele	61
3.1.2	Massnahmen	62
3.2	Landwirtschaftsgebiet	62
3.2.1	Ziele	62
3.2.2	Karteneinträge	62
3.2.3	Massnahmen	66
3.3	Wald	66
3.3.1	Ziele	66
3.3.2	Karteneinträge	66
3.3.3	Massnahmen	66
3.4	Gewässer	66
3.4.1	Ziele	66
3.4.2	Karteneinträge	69
3.4.3	Massnahmen	71
3.5	Erholung	72
3.5.1	Ziele	72
3.5.2	Karteneinträge	73
3.5.3	Massnahmen	74
3.6	Naturschutz	74
3.6.1	Ziele	74
3.6.2	Karteneinträge	75
3.6.3	Massnahmen	77
3.7	Landschaftsschutzgebiet und Park von nationaler Bedeutung	77
3.7.1	Ziele	77
3.7.2	Karteneinträge	78
3.7.3	Massnahmen	81
3.8	Landschaftsförderungsgebiet	81
3.8.1	Ziele	81

3.8.2	Karteneinträge	82
3.8.3	Massnahmen	82
3.9	Landschaftsverbindung	83
3.9.1	Ziele	83
3.9.2	Karteneinträge	83
3.9.3	Massnahmen	83
3.10	Freihaltegebiet	83
3.10.1	Ziele	83
3.10.2	Karteneinträge	83
3.10.3	Massnahmen	85
3.11	Gefahren	85
3.11.1	Ziele	85
3.11.2	Karteneinträge	86
3.11.3	Massnahmen	87
3.12	Grundlagenverzeichnis	87
<b>4</b>	<b>Einwendungen zum Kapitel Verkehr</b>	<b>88</b>
4.1	Gesamtstrategie	88
4.1.1	Ziele	88
4.1.2	Karteneinträge	91
4.1.3	Massnahmen	91
4.2	Strassenverkehr	93
4.2.1	Ziele	93
4.2.2	Karteneinträge	93
4.2.3	Massnahmen	100
4.3	Öffentlicher Verkehr	101
4.3.1	Ziele	101
4.3.2	Karteneinträge	102
4.3.3	Massnahmen	109
4.4	Fuss- und Veloverkehr	110
4.4.1	Ziele	110
4.4.2	Karteneinträge	110
4.4.3	Massnahmen	111
4.5	Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen	111
4.5.1	Ziele	111
4.5.2	Karteneinträge	113
4.5.3	Massnahmen	114
4.6	Güterverkehr	114
4.6.1	Ziele	114
4.6.2	Karteneinträge	115

4.6.3	Massnahmen	117
4.7	Luftverkehr	117
4.7.1	Flughafen Zürich	117
4.7.2	Weitere Flugplätze	117
4.8	Schifffahrt	120
4.8.1	Ziele	120
4.8.2	Karteneinträge	120
4.8.3	Massnahmen	120
4.9	Grundlagenverzeichnis	120
<b>5</b>	<b>Einwendungen zum Kapitel Versorgung, Entsorgung</b>	<b>121</b>
5.1	Gesamtstrategie	121
5.2	Wasserversorgung	121
5.2.1	Ziele	121
5.2.2	Karteneinträge	121
5.2.3	Massnahmen	123
5.3	Materialgewinnung	123
5.3.1	Ziele	123
5.3.2	Karteneinträge	125
5.3.3	Massnahmen	128
5.4	Energie	128
5.4.1	Ziele	128
5.4.2	Karteneinträge	129
5.4.3	Massnahmen	132
5.5	Kommunikation	132
5.5.1	Ziele	132
5.5.2	Karteneinträge	132
5.5.3	Massnahmen	132
5.6	Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung	133
5.7	Abfall	133
5.7.1	Ziele	132
5.7.2	Karteneinträge	133
5.7.3	Massnahmen	134
5.8	Belastete Standorte und belastete Böden	137
5.8.1	Ziele	137
5.8.2	Karteneinträge	137
5.8.3	Massnahmen	137
5.9	Grundlagenverzeichnis	137

<b>6</b>	<b>Einwendungen zum Kapitel Öffentliche Bauten und Anlagen</b>	<b>138</b>
6.1	Gesamtstrategie	140
6.1.1	Ziele	140
6.1.2	Karteneinträge	140
6.1.3	Massnahmen	143
6.2	Gebietsplanung	143
6.2.1	Hochschulgebiet Zürich-Zentrum	143
6.3	Bildung und Forschung	144
6.4	Gesundheit	145
6.5	Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen	146
6.6	Weitere öffentliche Dienstleistungen	146
6.7	Grundlagenverzeichnis	147

# A Einleitende Kapitel

## 1 Einleitung

### 1.1 Ausgangslage

#### 1.1.1 Stossrichtungen der Gesamtüberprüfung

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument der Kantone, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten (vgl. Art. 6 Bundesgesetz über die Raumplanung, RPG, SR 700). Die letzte Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans führte zu einer Neufestsetzung, die der Kantonsrat 1995 beschlossen und der Bundesrat 1996 mit Vorbehalten genehmigt haben. Gemäss Art. 9 Abs. 3 RPG sind kantonale Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Dabei ist wesentlich, ob sich die Verhältnisse geändert haben, ob sich neue Aufgaben stellen und inwieweit gesamthaft bessere Lösungen möglich sind. Gemäss Legislaturziel Nr. 8 des Regierungsrates sind die raumwirksamen Tätigkeiten überkommunal abzustimmen. Die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans soll hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Unter Federführung des in der Baudirektion angesiedelten Amtes für Raumentwicklung und unter Einbezug der raumwirksam tätigen Ämter und Fachstellen verschiedener Direktionen wurde der Anpassungsbedarf ermittelt und im Rahmen des Raumplanungsberichts 2009 aufgezeigt. Diesen hat der Regierungsrat am 12. August 2009 verabschiedet (RRB Nr. 1233/2009). Die Kenntnisaufnahme des Kantonsrates im Sinne von §10 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG, LS 700.1) erfolgte am 1. März 2010. Gemäss Raumplanungsbericht 2009 ist den einzelnen Richtplankapiteln ein Raumordnungskonzept als strategischer Orientierungsrahmen für die räumliche Entwicklung voranzustellen. Zudem sollen die bewährten Festlegungen im Bereich Siedlung beibehalten und die Vorgaben im Bereich Landschaft konkretisiert werden. Schliesslich sind Standortfragen für öffentliche Bauten und Anlagen vermehrt und frühzeitig zu klären. Die seit 1995 erfolgten Teilrevisionen des kantonalen Richtplans und die im Rahmen der Gesamtüberprüfung vorzunehmenden Anpassungen sollen zu einem Ganzen zusammengefügt werden. Damit werden diejenigen Kapitel, die kürzlich durch den Kantonsrat neu festgesetzt worden sind («Verkehr», «Versorgung, Entsorgung», «Uto-Kulm»), nicht mehr grundlegend überarbeitet.

Die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans thematisiert Grundsatzfragen der räumlichen Entwicklung und stellt die verschiedenen raumwirksamen Aufgaben des Kantons in einen raumordnungspolitischen Zusammenhang. Deshalb kommt einer frühzeitigen, interdisziplinären Zusammenarbeit und dem zeitgerechten Einbezug der Planungsträger – in Ergänzung zu den im PBG vorgesehenen Verfahrensschritten – besonderes Gewicht zu. So wurden die einzelnen Richtplankapitel unter Einbezug der betroffenen kantonalen Fachstellen und ausgewählter regionaler Vertreterinnen und Vertreter erarbeitet. Der frühzeitige und regelmässige Austausch mit den betroffenen Direktionen und Ämtern wird im Rahmen der sogenannten Plattform Raumentwicklung auch weiterhin sichergestellt. Für den Austausch mit den regionalen Planungsverbänden bestehen sowohl auf politischer als auch auf fachlicher Ebene geeignete Gefässe.

#### 1.1.2 Verfahren

Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans wurden mit der Ämterkonsultation (2008) und der Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger sowie des Bundes (2009) wichtige Verfahrensschritte abgeschlossen. Im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 21. Januar 2011 bis zum 15. April 2011 gemäss § 7 Abs. 2 PBG konnte sich auch die Bevölkerung zum Richtplaninhalt äussern. In Analogie zum Gesetzgebungsverfahren wurde die öffentliche Auflage des Richtplanentwurfs bereits vor der Überweisung der Vorlage an den Kantonsrat durchgeführt. Dieses Vorgehen hat sich bewährt. Es ermöglicht dem Regierungsrat, in seiner Vorlage zuhanden des Kantonsrates Einwendungen aus der Bevölkerung zu berücksichtigen. Den Kommissionen des Kantonsrates steht zudem in den Beratungen neben dem Richtplantext und der Richtplan-karte auch dieser Erläuterungsbericht zu den Einwendungen zur Verfügung.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage gingen über 2'300 Einwendungen ein, davon über 200 von Behörden und über 2100 von Privaten und Verbänden. Insgesamt liegen 8'700 teilweise auch gleichlautende Anträge vor, da-



von entfallen 1'500 auf Behörden und 7'200 auf Private. Die Anträge betreffen die einzelnen Richtplankapitel wie folgt:

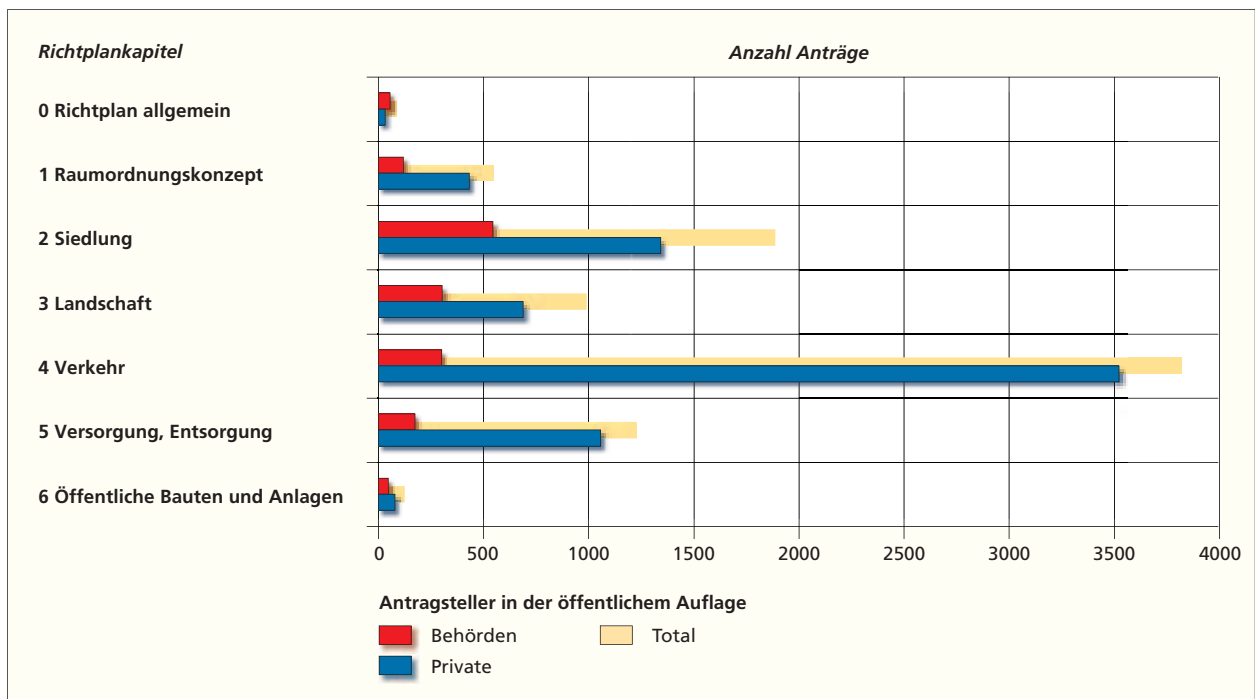


Abb. 1: Zusammensetzung der Anträge aus der öffentlichen Auflage der Richtplangesamtüberprüfung

Soweit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen der Karte und des Textes in den kantonalen Richtplan eingeflossen. Nicht eingegangen wurde auf Eingaben, die auch nicht sinn-gemäss als Anträge verstanden werden können und auf solche, die offensichtlich nicht die Raumplanung bzw. den kantonalen Richtplan betreffen oder nicht Gegenstand der Richtplanvorlage zur Gesamtüberprüfung sind.

### 1.1.3 Stellenwert des kantonalen Richtplans

Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern (vgl. § 18 PBG). Der kantonale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument des Kantons für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen und stellt die Abstimmung mit den Sachplänen des Bundes und den Richtplänen der Nachbarkantone sicher. Der kantonale Richtplan ist eine Momentaufnahme, die sich auf Grundlagen aus allen Fachbereichen stützt, diese aufeinander abstimmt und Prioritäten setzt. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weist einen Planungshorizont von mindestens 25 Jahren auf (vgl. § 21 Abs. 2 PBG). Die Tiefenschärfe der Festlegungen kann in Abhängigkeit der Bedeutung der Festlegungen für die gesamtäumliche Entwicklung unterschiedlich ausfallen.

Der kantonale Richtplan besteht aus Karte und Text sowie einem Erläuterungsbericht. Im Richtplantext werden Ziele (richtungsweisende Festlegungen), Karteneinträge (objektbezogene Anordnungen; Übersichten, Prioritäten) und Massnahmen (Handlungsanweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden) verankert. Der kantonale Richtplan ist in die Bereiche «Raumordnungskonzept», «Siedlung», «Landschaft», «Verkehr», «Versorgung, Entsorgung» und «Öffentliche Bauten und Anlagen» gliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes. Der kantonale Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen und ist weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich. Die für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten von Bund, Kanton und Gemeinden, insbesondere mit der Nutzungsplanung auf kommunaler Stufe. Auch die Regelung der Finanzierung erfordert separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Zuständigkeiten. Die Umsetzung im Detail ist den nachgelagerten Planungen bzw. Verfahren vorbehalten.

Dem kantonalen Richtplan widersprechende Massnahmen sind im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. § 16 Abs. 1 PBG). Für die nachfolgenden Planungen besteht je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum. Dieser ergibt sich – unter Berücksichtigung der für die betreffende Planung geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom kantonalen Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (vgl. § 16 Abs. 2 PBG).

Die Abwägung, ob ein Vorhaben im kantonalen Richtplan festgelegt wird, orientiert sich an den Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt sowie am vorhandenen Abstimmungsbedarf. Ein Vorhaben gilt als richtplanrelevant, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien zutrifft:

Räumlich: Die Standortfestlegung führt zu weit reichenden oder einschneidenden Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung, insbesondere auf Bodennutzung, Verkehr, Besiedlung oder Umwelt.

Organisatorisch: Die Standortfestlegung weist Schnittstellen zu anderen raumwirksamen Tätigkeiten auf oder bedingt die Mitwirkung mehrerer Akteure mit unterschiedlichen Interessen.

Politisch: Die Standortfestlegung ist längerfristiger Natur, bindet erhebliche finanzielle Ressourcen, kann in ihren Auswirkungen nicht sicher eingeschätzt werden oder erscheint aus weiteren Gründen politisch umstritten.

## 1.2 Erläuterungen zum vorliegenden Bericht

Der nachfolgende Bericht enthält Erläuterungen gemäss Art. 7 der Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) sowie gemäss § 7 Abs. 3 und § 20 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG). Die allgemeinen Einwendungen zum kantonalen Richtplan aus der Anhörung bzw. der öffentlichen Auflage sind im Kapitel 1.4 aufgeführt. Der Teil B dieses Erläuterungsberichts dokumentiert die kapitelspezifischen Einwendungen und ist nach derselben Gliederung strukturiert wie die Richtplanvorlage. Die Verweise in diesem Erläuterungsbericht beziehen sich auf den Text der Richtplanvorlage.

Das Richtplankapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und wird in einer separaten Teilrevision abgehandelt (vgl. Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2011 [Vorlage 4788]). Einwendungen zum Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» wurden daher im Rahmen des Richtplanverfahrens zur Gesamtüberprüfung nicht entgegengenommen.

## 1.3 Allgemeine Einwendungen zum kantonalen Richtplan

### 1 Mitwirkung in der Richtplanung

*Jemand beantragt, die Mitsprache der Gemeinden im Rahmen der kantonalen Richtplanung zu erhöhen.*

Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans kommt einer frühzeitigen, interdisziplinären Zusammenarbeit und dem zeitgerechten Einbezug der Planungsträger – in Ergänzung zu den im Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) vorgesehenen Verfahrensschritten – besonderes Gewicht zu. Zentral ist dabei der Austausch mit den regionalen Planungsverbänden, für den sowohl auf politischer als auch auf fachlicher Ebene geeignete Gefässe bestehen. Diese Zweckverbände nach §12 Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) werden durch die Gemeinden gebildet. Die Steuerung der Raumentwicklung stellt letztlich eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden dar. Die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erfolgt deshalb nach dem sogenannten Gegenstromprinzip. Dies wird durch den Umstand begünstigt, dass seit Mitte 2010 durch die regionalen Planungsverbände die Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne an die Hand genommen wurde. Einerseits gibt der kantonale Richtplan wesentliche Rahmenbedingungen für die laufende Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne vor. Andererseits können und sollen die Erkenntnisse aus der Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne laufend wieder in den Prozess zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans einfließen. Der kantonale Richtplan und die regionalen Richtpläne müssen vermehrt als sich ergänzende Planungsinstrumente verstanden werden, da sie erst gemeinsam ihre volle Wirkung entfalten. Die einzelnen Gemeinden sind insbesondere bezüglich der Ausscheidung von zusätzlichem Siedlungsgebiet vorstellig geworden. Dies hat die Baudirektion bewogen, das direkte Gespräch mit den Gemeinden unter Einbezug der regionalen Planungsverbände zu suchen. Anlässlich von sogenannten Gemeindeforen haben sowohl nach der Anhörung als auch nach der öffentlichen Auflage jeweils rund 100 Gemeinden die Gelegenheit genutzt, um die von ihnen eingereichten Anträge zur Anpassung des Siedlungsgebiets zu erläutern. In der Folge hat die Abgrenzung des Siedlungsgebiets in verschiedenen Gemeinden noch Anpassungen erfahren. Insgesamt ist also im Rahmen der Gesamtüberprüfung ein sehr ausgeprägter Einbezug der Gemeinden erfolgt. Daran soll festgehalten werden.

## **2 Koordination mit den Nachbarkantonen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Koordination mit den Planungen der Nachbarkantone zu verbessern und bei grenzüberschreitendem Koordinationsbedarf eine grenzüberschreitende Darstellung zu wählen.*

Der kantonale Richtplan ist das zentrale Instrument, um die raumwirksamen Tätigkeiten mit den Nachbarkantonen und dem Bund abzustimmen. Im Richtplantext wird, wo nötig auf den Koordinationsbedarf mit den Nachbarkantonen hingewiesen. In der Richtplankarte werden die über die Kantonsgrenzen hinaus raumplanerisch relevanten Inhalte dargestellt, sofern sie verfügbar sind und in die Systematik des Richtplans des Kantons Zürich eingepasst werden können.

## **3 Aktualisierung der Kartengrundlage**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Kartengrundlage der Richtplankarte zu aktualisieren.*

Die kantonale Richtplankarte ist im Massstab 1:50'000 dargestellt. Somit findet als Hintergrundkarte die jeweils aktuellste Version der Landeskarte Verwendung. Da der Nachführungszyklus der Landeskarte rund sechs Jahre beträgt, kann es in Einzelfällen zu Abweichungen im Vergleich mit anderen Kartenwerken (z.B. Übersichtsplan) kommen.

## **4 Darstellung in der Richtplankarte**

*Mehrere Einwendende beantragen, generell die Darstellung der Richtplankarte zu verbessern sowie die Relief-Rasterebene in der gedruckten Richtplankarte nicht darzustellen.*

Neu werden sämtliche Themen des kantonalen Richtplans in einer Karte im Massstab 1:50'000 dargestellt. Zur besseren Raumwirkung wurde ein geschummertes Relief hinterlegt. Auch wenn in einigen wenigen Fällen die Lesbarkeit geringfügig erschwert sein mag, bringt die Geländedarstellung (wie z. B. auch in der Landeskarte) einen beträchtlichen Zusatznutzen für das Raumverständnis. Die Gemeindegrenzen wurden ebenfalls ergänzt. Die Zuteilung der Farbtöne zu den einzelnen Themen wurde möglichst nachvollziehbar gewählt oder weiter angepasst. Angesichts der Vielzahl an darzustellenden Festlegungen ist das Optimierungspotenzial nun weitgehend ausgeschöpft. Als Lesehilfen können die im Richtplantext enthaltenen Abbildungen herangezogen werden. Auch lässt sich die kantonale Richtplankarte im GIS-Browser bis zu einem Massstab von 1:20'000 vergrössern.

## **5 Darstellung von Einrichtungen und Inventaren des Bundes**

*Mehrere Einwendende beantragen, Einrichtungen des Bundes, wie die Flugsicherungseinrichtungen oder die militärischen Anlagen gemäss Sachplan Militär, sowie die Bundesinventare in den kantonalen Richtplan aufzunehmen bzw. in der Richtplankarte (samt entsprechender Legende) einzuzeichnen.*

Der kantonale Richtplan ist mit den Inventaren, Konzepten und Sachplänen des Bundes abgestimmt. Die Inhalte der Sachpläne und Inventare des Bundes können aber nicht vollumfänglich in der Richtplankarte des Kantons Zürich dargestellt werden, weil damit die Lesbarkeit der Richtplankarte stark eingeschränkt würde. Zudem erlangen die Festlegungen in den Sachplänen und Inventaren des Bundes auch ohne explizite Darstellung im kantonalen Richtplan Behördenverbindlichkeit. Entscheidend ist vielmehr die Umsetzung dieser Festlegungen auf Ebene des kantonalen Richtplans mit massgeschneiderten kantonalen Festlegungen (z.B. durch Differenzierung von landschaftsrelevanten Inventaren in Landschaftsschutz-, Landschaftsförderungs- und Freihaltegebiete).

## **6 Nummerierung der Tabellen**

*Jemand beantragt, die im Richtplantext enthaltenen Tabellen in Analogie zu den Abbildungen zu nummerieren.*

Die Tabellen sind jeweils im Unterkapitel «Karteneinträge» aufgeführt, und im Gegensatz zu den Abbildungen erstrecken sie sich teilweise über mehrere Seiten. Eine zusätzliche Nummerierung trägt deshalb nicht wesentlich zur Auffindbarkeit der Tabellen bei.

## **7 Streichen der Verordnung über die einheitliche Darstellung der Richtplanungen**

*Jemand beantragt, die Verordnung über die einheitliche Darstellung der Richtplanungen (LS 701.11) aus der amtlichen Sammlung zu entfernen, da die Verordnung über die einheitliche Darstellung der Richtplanungen (LS 701.11) veraltet sei und nicht angewendet würde.*

Die Verordnung geht auf den Ersterlass des kantonalen Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich (PBG) zurück und wurde am 8. Dezember 1976 erlassen. Sie ist angesichts der inzwischen verfügbaren technischen Hilfsmittel weitgehend überholt und wird deshalb aufzuheben sein.

## **8 Koordination zwischen den Sachbereichen**

*Jemand beantragt, in den einzelnen Richtplankapiteln jeweils ein Unterkapitel «Koordination mit anderen Sachbereichen» einzuführen.*

*Jemand beantragt aufzuzeigen, wie die Richtplaninhalte miteinander koordiniert sind und mit welchen organisatorischen, planerischen und finanziellen Mitteln die einzelnen Inhalte in der zeitlichen Abfolge umgesetzt werden sollen.*

Der kantonale Richtplan besteht aus Karte und Text sowie einem Erläuterungsbericht. Er ist in die Bereiche «Raumordnungskonzept», «Siedlung», «Landschaft», «Verkehr», «Versorgung, Entsorgung» und «Öffentliche Bauten und Anlagen» gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes. Die Abstimmung über alle Bereiche hinweg erfolgt einerseits mit dem übergeordneten Raumordnungskonzept. Andererseits werden in den einzelnen Kapiteln dort Verweise aufgeführt, wo auch tatsächlich Abstimmungsbedarf mit anderen Themen besteht oder Vorgaben des Raumordnungskonzepts aufgegriffen werden. Die zur Umsetzung objektbezogener Anordnungen zu beachtenden Koordinationshinweise sind in den jeweiligen Tabellen aufgeführt. Ein separates Unterkapitel «Koordination mit anderen Sachbereichen» ist vor diesem Hintergrund nicht zweckmässig, würde zu Doppelspurigkeiten führen und den Richtplantext unnötig aufblähen. Die für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten von Bund, Kanton und Gemeinden, insbesondere mit der Nutzungsplanung auf kommunaler Stufe. Auch die Regelung der Finanzierung erfordert separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Zuständigkeiten. Die Umsetzung im Detail ist den nachgelagerten Planungen bzw. Verfahren vorbehalten.

## **9 Stellenwert der Agglomerationsprogramme des Bundes**

*Jemand beantragt, das Verhältnis zwischen kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm klar zu stellen.*

Das Agglomerationsprogramm stellt im Sinne von Art. 6 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) eine Grundlage des kantonalen Richtplans dar. In der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme wird zudem dargelegt, dass eine Mitfinanzierung die Abstimmung der kantonalen Richtpläne mit den Agglomerationsprogrammen voraussetzt. D.h. sämtliche richtplanrelevanten Massnahmen der Agglomerationsprogramme müssen im kantonalen Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Damit wird sichergestellt, dass die Schlüsselmassnahmen der Agglomerationsprogramme über den kantonalen Richtplan Behördenverbindlichkeit erlangen. Wo stufengerecht, können Massnahmen auch in den regionalen Richtplänen verankert werden.

## **10 Umsetzung der Festlegungen**

*Mehrere Einwendende beantragen darzulegen, wie die Festlegungen des kantonalen Richtplans umgesetzt werden sollen.*

Die Konkretisierung der Richtplanfestlegungen insbesondere für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten von Bund, Kanton und Gemeinden, insbesondere mit der Nutzungsplanung. Im Richtplantext werden unter Massnahmen zum Teil weiterführende Hinweise aufgeführt, wie die Konkretisierung durch Kanton, Regionen und Gemeinden erfolgen soll.

## **11 Verbindlichkeit der Festlegungen des kantonalen Richtplans**

*Mehrere Einwendende beantragen darzulegen, welche Inhalte des kantonalen Richtplans behördenverbindlich sind.*

Im Einklang mit Art. 8 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) erfolgt die Gliederung des Richtplantextes nach Zielen (richtungsweisende Festlegungen), Karteneinträgen (objektbezogene Anordnungen, wenn möglich und sinnvoll mit Angabe eines Realisierungshorizonts) sowie Massnahmen (Handlungsanweisungen an Behörden für weiteres Vorgehen). Diese Festlegungen sind als behördenverbindlich zu betrachten, wenngleich jeweils aufgrund der unterschiedlichen Konkretisierung ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum besteht. Die Stossrichtungen des kantonalen Raumordnungskonzepts finden ihre Konkretisierung in den Kapiteln 2 bis 6, in denen auch die Massnahmen sowie die Regelung der Zuständigkeiten für deren Umsetzung festgelegt sind. Die Grundlagenverzeichnisse haben erläuternden Charakter, wobei jeweils die relevanten Erlasse und Berichte aufgeführt werden. Damit ist auch klar, dass Planungen des Kantons grundsätzlich erst durch die Überführung und Festlegung der wesentlichen Inhalte in überkommunalen Richtplänen ihre Behördenverbindlichkeit erlangen, soweit nicht ausdrücklich anderweitige spezialgesetzliche Regelungen getroffen wurden (z.B. bezüglich Waldentwicklungsplan). Das alleinige Verweisen auf Grundlagen begründet hingegen noch keine Verbindlichkeit.

## **12 Angabe des Koordinationsstandes (Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung)**

*Jemand beantragt, für einzelne Festlegungen den Koordinationsstand im Sinne von Art. 15 Abs. 2 Raumplanungsverordnung (RPV) (Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung) festzulegen.*

Der kantonale Richtplan trägt mit seinen wirkungsorientierten Inhalten und einer differenzierten Gliederung des Richtplantextes zu einer auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichteten räumlichen Entwicklung bei und steht damit im Einklang mit dem Bundesrecht. Eine schematische Zuordnung zu den Kategorien «Festsetzung», «Zwischenergebnis» und «Vororientierung» erweist sich für komplexe raumplanerische Anordnungen in dicht besiedelten Räumen als nicht zweckmässig und kann zu falschen Schlüssen insbesondere betreffend der Verbindlichkeit führen. Zudem würde diese Zuordnung auch einen unverhältnismässigen Nachführungsaufwand auslösen.

## **13 Verbindlichkeit von Sachplänen des Bundes**

*Mehrere Einwendende beantragen darzulegen, welche Inhalte der Sachpläne des Bundes behördenverbindlich sind.*

Als verbindlich für die Behörden aller Stufen gelten jene Inhalte der Sachpläne des Bundes, die in den jeweiligen Dokumenten als solche gekennzeichnet sind. Im Rahmen des kantonalen Richtplans kann es zudem sinnvoll oder erforderlich sein, diese Festlegungen aufzugreifen (z.B. Sachplan Übertragungsleitungen) oder im Rahmen des dem Kanton zustehenden Handlungsspielraums zu konkretisieren (z.B. Sachplan Fruchtfolgeflächen).

## **14 Abstimmung mit Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich»**

*Mehrere Einwendende beantragen, mit der Anpassung des Siedlungsgebiets zuzuwarten beziehungsweise den kantonalen Richtplan zu überprüfen und anzupassen, wenn die Rahmenbedingungen hinsichtlich des Fluglärms geklärt sind.*

Aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben bestehen in der Flughafenregion erhebliche Einschränkungen für die Siedlungsentwicklung. Mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» strebt der Regierungsrat einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen an, indem die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Flughafenregion festgelegt werden (vgl. Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2011 [Vorlage 4788]). Insbesondere sollen in Gebieten mit Planungswertüberschreitungen durch Fluglärm ausserhalb der Abgrenzungslinie Bauzonen ausgeschieden oder erschlossen werden können, wenn dies aufgrund einer umfassenden raumplanerischen Interessenabwägung angezeigt erscheint. Heute läuft der im Umweltrecht verankerte Planungswert diesen Bestrebungen zuwider. Der Regierungsrat setzt sich daher beim Bund dafür ein, dass die entsprechenden Bestimmungen überprüft und angepasst werden. Eine Klärung in dieser Frage ist jedoch erst mit der Genehmigung der Teilrevision des Kapitels 4.7.1 «Flughafen Zürich» durch den Bund zu erwarten, die frühestens 2014 vorliegen wird. Sollten dabei noch Widersprüche zwischen den Planungen des Bundes und des Kantons bestehen, so wäre ein Bereinigungsverfahren gemäss Art. 12 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) zu verlangen. Nach dem Entscheid des Bundesrates müssen die Festlegungen im kantonalen Richtplan zum Kapitel «Siedlung» nochmals überprüft und, soweit im Sinne der erwünschten räumlichen Entwicklung, im Rahmen einer gesonderten Teilrevision für die Flughafenregion angepasst werden. Für die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans bedeutet dies, dass Anträgen auf Erweiterung des Siedlungsgebiets nicht entsprochen wird, soweit diese mit Überschreitungen der Planungswerte durch Fluglärm kollidieren könnten.

## **15 Finanzierung der Überarbeitung der regionalen Richtpläne**

*Jemand beantragt eine substanzielle Mitfinanzierung der laufenden Planungsrunde in den Regionen durch den Kanton.*

Die Erarbeitung der regionalen Raumordnungskonzepte und die Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne sind Kernaufgaben der regionalen Planungsverbände. Wo entsprechende Dachverbände gebildet wurden (z.B. Regionalplanung Zürich und Umgebung) können wesentliche Synergien genutzt werden. Der Kanton unterstützt die Regionen in technischer und fachlicher Hinsicht. Die Finanzierung erfolgt durch die Regionen. Eine finanzielle Unterstützung durch den Kanton ist nicht möglich, da hierfür keine gesetzlichen Grundlagen bestehen und aufgrund der finanziellen Situation des Kantons auch keine entsprechenden Beiträge möglich sind. Dort, wo mit den Arbeiten auf regionaler Ebene auch ein substanzieller Beitrag für die Agglomerationsprogramme geleistet wird, werden diese Aufwendungen indirekt durch die Mitfinanzierung von Infrastrukturen durch den Bund honoriert.

### **16 Kriterien bzgl. Richtplanrelevanz von Vorhaben**

*Jemand beantragt, klarere Kriterien zu formulieren, welche Vorhaben von kantonaler Bedeutung sind.*

Ausführliche Diskussionen zu Fragen der Richtplanrelevanz haben ergeben, dass sich numerische Kriterien nicht dazu eignen, alle Aspekte der Richtplanrelevanz abzubilden. Mit einer umfassenden Beschreibung der räumlichen, organisatorischen und politischen Dimension dieser Vorhaben kann die Richtplanrelevanz von Vorhaben aber gut umschrieben werden (vgl. Pt. 1.1.3 des Erläuterungsberichts).

### **17 Nachhaltigkeit des Richtplans aufzeigen**

*Jemand beantragt darzulegen, wie der Kanton Zürich über die Richtplanung in der kommenden Richtplanperiode (sozial, ökonomisch und ökologisch) nachhaltiger werden kann.*

Die Nachhaltigkeit, das heisst ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits, stellt ein tragendes Prinzip des kantonalen Richtplans dar (vgl. Leitlinie Nr. 5). Darüber hinaus soll im Rahmen des Legislaturziels Nr. 8 «Die raumwirksamen Tätigkeiten sind überkommunal abgestimmt» eine Raumentwicklungsstrategie zur langfristigen Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten erarbeitet werden, die weit über den Planungshorizont der laufenden Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans hinausreicht. Sie wird auch Aufschluss darüber geben, ob es weiterer Anpassungen am kantonalen Richtplan bedarf, um eine nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen.

### **18 Siedlungsgebiet auch abseits von «hoch verdichteten Lagen entlang der Verkehrsachsen»**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Gesamtstrategie dahingehend zu ergänzen, dass auch ein angemessener Anteil Siedlungsgebiet für Wohnraum abseits von «hoch verdichteten Lagen entlang der Verkehrsachsen» bereitgestellt werden kann.*

Die Ausscheidung von Siedlungsgebiet orientiert sich an den Handlungsräumen gemäss kantonalem Raumordnungskonzept. Damit ist es auch denkbar, dass ausserhalb der Handlungsräume «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» neues Siedlungsgebiet ausgeschieden wird, sofern dadurch den spezifischen Herausforderungen und Zielen in den einzelnen Handlungsräumen Rechnung getragen werden kann.

### **19 Raumkonzept Schweiz und Landschaftsinitiative abwarten**

*Jemand beantragt, den neuen kantonalen Richtplan bis zur Verabschiedung des Raumkonzepts Schweiz und der Abstimmung über die sog. «Landschaftsinitiative» zurückzustellen.*

Die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans ist sowohl mit dem Raumkonzept Schweiz als auch mit der ersten Teilrevision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG), die als Gegenvorschlag zur «Landschaftsinitiative» beschlossen wurde, bestmöglich abgestimmt. Es gibt daher keinen Anlass, mit der Behandlung der Richtplanvorlage zuzuwarten. Sollte sich aus den genannten Planungen und Gesetzen weiterer Anpassungsbedarf ergeben, so kann dies im Rahmen einer nachfolgenden Teilrevision des kantonalen Richtplans geschehen.

## B Einwendungen zum kantonalen Richtplan

### 1 Einwendungen zum Kapitel Raumordnungskonzept

Das Raumordnungskonzept im kantonalen Richtplan entspricht im Wesentlichen einer gekürzten und weiterentwickelten Fassung des gleichnamigen Kapitels im Raumplanungsbericht 2009. Es bildet den strategischen Orientierungsrahmen, der für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten in den nachfolgenden Richtplankapiteln die Richtung vorgibt, und ist mit dem Raumkonzept Schweiz abgestimmt. Es nimmt Bezug auf den Metropolitanraum Zürich und konkretisiert die aus gesamtkantonalen Sicht bedeutsamen Leitlinien für die Raumentwicklung. Mit der Bezeichnung von Handlungsräumen mit unterschiedlicher Charakteristik sollen weiterhin eine sachgerechte Funktionsteilung zwischen den einzelnen Teilräumen des Kantons ermöglicht und die jeweiligen räumlichen Herausforderungen gemeistert werden. Damit wird das im Raumplanungsbericht 2001 eingeführte, auf die Kerngebiete der Agglomeration zugeschnittene Konzept der «Stadtlandschaften» zu einer umfassenden Gesamtsicht erweitert.

Das kantonale Raumordnungskonzept enthält somit die generellen Stossrichtungen und dient letztlich als Wegweiser für die angestrebte räumliche Entwicklung des Kantons Zürich. Das kantonale Raumordnungskonzept soll dabei durch regionale Raumordnungskonzepte konkretisiert und ergänzt werden. Die Stossrichtungen des kantonalen Raumordnungskonzepts finden ihre Konkretisierung in den einzelnen Richtplankapiteln, in denen auch die Massnahmen und Zuständigkeiten dafür festgelegt sind.

Gestützt auf die in der öffentlichen Auflage eingegangenen Einwendungen wurde das Kapitel überarbeitet. Insbesondere wurde im Sinne des «Gegenstromprinzips» die Abstimmung mit den mittlerweile vorliegenden regionalen Raumordnungskonzepten gesucht. Pt. 1.1 «Perspektive Metropolitanraum» betrachtet den Kanton Zürich im grösseren Kontext und schält die entscheidenden Faktoren für die hohe Lebensqualität und die wirtschaftliche Leistungskraft des Metropolitanraums heraus. Neben einigen redaktionellen Änderungen wurde ergänzt, dass im Metropolitanraum Zürich ein ausreichendes, ausgewogenes und erschwingliches Wohnungsangebot anzustreben ist. Unter Pt. 1.2 «Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich» wurden verschiedene textliche Ergänzungen und Präzisierungen vorgenommen. Leitlinie 1 wurde mit der Sicherstellung der Grundversorgung und Leitlinie 3 mit dem Aspekt der Nahrungsmittelproduktion ergänzt. Die Bevölkerungsprognosen wurden aktualisiert. Zudem wurde ein neuer Abschnitt über die Entwicklung der Beschäftigten im Kanton Zürich eingefügt. Die Aufwertung der Orts- und Quartierzentren hat sich als eine wesentliche Massnahme der nachhaltigen Raumplanung erwiesen. Die Abb. 1.1 wurde daher entsprechend ergänzt. In Pt. 1.3 «Handlungsräume» schliesslich sind weitere textliche Ergänzungen erfolgt. Hervorzuheben ist die Ergänzung, wonach die «Stadtlandschaften» sowie die «urbanen Wohnlandschaften» eine Schlüsselrolle punkto Bevölkerungsentwicklung übernehmen sollen. Auf sie soll mindestens 80% des künftigen Bevölkerungszuwachses entfallen. Dabei ist auch die sozialräumliche Durchmischung zu fördern. Die kartographische Abgrenzung der Handlungsräume wurde zudem in einigen Gebieten (Tösstal, Oetwil a.S., Bäretswil, Gossau, Pfäffikersee, Bachtel, Hausen a.A., Hütten/Schönenberg, Bremgarten (AG), Glattal, Stammetal) angepasst. Eine wesentliche Grundlage bildeten dabei die Zielbilder der regionalen Raumordnungskonzepte.

#### **20 Stellenwert des kantonalen Raumordnungskonzepts klären**

*Jemand beantragt, die Aussagen des kantonalen Raumordnungskonzepts in den nachfolgenden Sachkapiteln konsequent wieder aufzugreifen und die sachbereichsspezifischen Ziele und Massnahmen darin einzubetten.*

Das kantonale Raumordnungskonzept enthält die generellen Stossrichtungen für die angestrebte räumliche Entwicklung des Kantons Zürich. Diese Stossrichtungen finden ihre Konkretisierung in den einzelnen Richtplankapiteln, in denen auch die Massnahmen und Zuständigkeiten festgelegt sind. Die Verknüpfungen zwischen dem kantonalen Raumordnungskonzept und den einzelnen Kapiteln wurden überprüft und ergänzt.

#### **21 Neue Kapitel einführen**

*Jemand beantragt, neue Kapitel «1.4 Steuerungsinstrumente» und «1.5 Szenarien» einzufügen.*

*Jemand beantragt, verschiedene Szenarien aufzuzeigen und die entsprechenden Massnahmen festzulegen.*

Der kantonale Richtplan besteht aus Karte und Text sowie einem Erläuterungsbericht. Im Richtplantext werden Ziele (richtungsweisende Festlegungen), Karteneinträge (objektbezogene Anordnungen; Übersichten, Prioritäten)

und Massnahmen (Handlungsanweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden) verankert. Die Festlegungen stützen sich dabei auf umfassende Grundlagen, auch von Dritten. Ergänzende Kapitel im Raumordnungskonzept sind nicht erforderlich.

## **22 Perspektiven aufzeigen**

*Mehrere Einwendende beantragen, von Trendfortschreibungen abweichende Perspektiven und Entwicklungsszenarien aufzuzeigen.*

Der kantonale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument des Kantons für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Anhaltspunkte dafür, welche Anforderungen sich dabei aus der Bevölkerungsentwicklung ergeben könnten, liefern die entsprechenden Prognosen des statistischen Amtes. Der kantonale Richtplan stützt sich damit auf aus heutiger Sicht plausible Planungsannahmen. Eine grundsätzliche Diskussion zu den Trends der künftigen Raumentwicklung wird im Rahmen der langfristigen Raumentwicklungsstrategie für den Kanton Zürich (Legislaturziel 8c) erfolgen. Sollten sich daraus neue Erkenntnisse ergeben, wird im Anschluss daran der kantonale Richtplan zu überprüfen und ggf. anzupassen sein.

## **23 Zielzustand der räumlichen Entwicklung definieren**

*Jemand beantragt, im kantonalen Raumordnungskonzept ein Zielzustand zu definieren, der vertieftere Aussagen zur Koordination von «Siedlung», «Landschaft» und «Verkehr» enthält. Darin sollen die regionalen Entwicklungsziele einfließen.*

Das kantonale Raumordnungskonzept macht grundsätzliche Aussagen zur Koordination von «Siedlung», «Landschaft» und «Verkehr». Mit der Bezeichnung von Handlungsräumen wird ein integraler räumlicher Ansatz gewählt. Vertiefte Aussagen zu den Sachbereichen und entsprechende Querverweise zum kantonalen Raumordnungskonzept finden sich in den nachfolgenden Richtplankapiteln. Die Abstimmung mit den regionalen Planungen (insbesondere den regionalen Raumordnungskonzepten) wurde im Sinne des Gegenstromprinzips wahrgenommen.

## **24 Städtische und ländliche Räume**

*Jemand beantragt, die Definition von städtischen und ländlichen Räumen zu klären.*

Städtische und ländliche Räume unterscheiden sich im Sinne des kantonalen Richtplans durch das Verhältnis von bebautem Raum (Siedlung) und unbebautem Raum (Landschaft). Die Definition ist folglich nicht mit jener des Bundes gleichzusetzen, die zwischen Agglomerationen und ländlichem Raum unterscheidet und dabei auch die funktionalen (Verkehrs-)Beziehungen stark gewichtet. Eine solche Unterscheidung würde im Grossraum Zürich keine nutzbringende Differenzierung erlauben, da sich der grösste Teil der Zürcher Gemeinden innerhalb einer Agglomeration befindet.

## **25 Raumentwicklung an Bedürfnislage der Bevölkerung orientieren**

*Jemand beantragt, dass sich eine dem Verfassungsauftrag der Nachhaltigkeit verpflichtete Raumentwicklung – neben den zwingenden Lenkungsmaßnahmen gemäss Abb. 1.1 – bis zu einem gewissen Grade auch an den Realitäten des Wohn- und Standort-Marktes bzw. der tatsächlichen Bedürfnislage der Bevölkerung orientieren soll.*

Eine nachhaltige Raumplanung, wie sie in Abb. 1.1 und den Leitlinien für die künftige Raumentwicklung postuliert wird, trägt den Aspekten Ökonomie, Ökologie und Soziales gleichermassen Rechnung. Dabei nimmt die Umsetzung der Verfassungsaufträge der haushälterischen Bodennutzung sowie der geordneten Besiedlung des Landes eine zentrale Rolle ein. Es sind Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen im Rahmen der gewünschten, nachhaltigen Raumentwicklung bewältigt werden können. Wie die erwünschte Raumentwicklung aussehen soll, ist mit dem kantonalen Richtplan festzulegen.

Auch in den nächsten Jahren ist im Kanton Zürich von einem substanziellen Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigten auszugehen. Die Siedlungsstrukturen sind dabei so zu entwickeln, dass der Handlungsspielraum künftiger Generationen gewahrt bleibt. Eine bessere Ausnützung der inneren Reserven soll auch in Zukunft dazu beitragen, die Ausdehnung der Besiedlung zu begrenzen und Infrastrukturen wirkungsvoll zu nutzen. Dadurch ergibt sich die Chance, Wohnraum und Arbeitsplätze an mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen zu schaffen. Die bisherigen Festlegungen des kantonalen Richtplans schaffen dazu geeignete Voraussetzungen. Dies hat nicht zuletzt auch eine vergleichende Untersuchung aller Kantone durch Avenir



Suisse («Raumplanung zwischen Vorgabe und Vollzug – Inventar der kantonalen Instrumente zur Siedlungssteuerung», Juni 2010) bestätigt.

## 1.1 Perspektive Metropolitanraum

### 26 Anordnung von Arbeitsplätzen und Wohngebieten

*Jemand beantragt, einen neuen Abschnitt einzufügen, der sich a) in geeigneter Art mit der Gefahr auseinandersetzt, die durch das Auseinanderdriften von Arbeitsplätzen und Bevölkerung entsteht und b) Lösungen aufzeigt, wie dieser Gefahr zu begegnen ist.*

*Jemand beantragt, als Lösungen für das Auseinanderdriften von Arbeitsplätzen und Bevölkerung die interkommunale Zusammenarbeit, die materielle Steuerharmonisierung im Metroraum und die Abgeltung der Zentrumslasten zu prüfen.*

*Jemand beantragt, den Zusammenhang zwischen fortschreitendem Siedlungswachstum und den dadurch ausgelösten Transportbedürfnissen klar und auch quantitativ darzustellen.*

*Jemand beantragt, die «sachgerechte Funktionsteilung» klarer zu definieren und in Frage zu stellen. Zumindest seien die Probleme dieses Konzepts aufzuzeigen.*

Beim Auseinanderdriften von Arbeitsplätzen und Bevölkerung handelt es sich um ein gesellschaftliches Phänomen, das nachteilige Folgen für unseren Lebensraum haben kann. Die Abb. 1.1 wurde mit einer entsprechenden Formulierung ergänzt. Zudem gibt das kantonale Raumordnungskonzept hier insofern Gegensteuer, in dem den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und den «urbanen Wohnlandschaft» eine Schlüsselrolle zugewiesen wird. Auf diese Handlungsräume sollen künftig mindestens 80% des gesamtkantonalen Bevölkerungswachstums entfallen. Damit sind auch genügend Kapazitäten für eine gute Durchmischung von Wohnen und Arbeiten bereit zu stellen. Unbestritten ist darüber hinaus, dass die räumliche Entwicklung nicht allein mit dem kantonalen Richtplan beeinflusst werden kann, sondern sich praktisch in sämtlichen Politikbereichen Einflussmöglichkeiten bieten. Die im Rahmen des Legislaturziels 8c zu erarbeitende langfristige Raumentwicklungsstrategie soll deshalb Wege aufzeigen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten insgesamt noch konsequenter mit der erwünschten räumlichen Entwicklung abgestimmt werden können.

### 27 Siedlungsqualität erhalten

*Jemand beantragt darzustellen, wie die «Erneuerung und Optimierung der bestehenden Siedlungsstrukturen voranzutreiben ist, ohne die Siedlungsqualität zu beeinträchtigen».*

Es ist Aufgabe der Regionen und Gemeinden, das Siedlungsgebiet zu strukturieren und ortsbaulich sinnvolle Lösungen zu finden (vgl. Pte. 2.2.3 b und c). Der Kanton wird sie dabei künftig mit entsprechenden Arbeits-hilfen unterstützen.

### 28 Zugang zu angemessenem Wohnraum sichern

*Jemand beantragt, die Liste der Ziele um den Punkt «Zugang zu angemessenem Wohnraum sichern» zu ergänzen und den gemeinnützigen Wohnungsbau in Kanton und Gemeinden zu fördern.*

*Mehrere Einwendende beantragen, bei den «urbanen Wohnlandschaften» folgenden Handlungsbedarf aufzuführen: «Der gemeinnützige Wohnungsbau ist zu bevorzugen.»*

Die Ziele unter Pt. 1.1 wurden in Übereinstimmung mit dem Raumkonzept Schweiz mit dem Satz ergänzt, dass ein ausreichendes, ausgewogenes und erschwingliches Wohnungsangebot anzustreben ist. Der Handlungsbedarf in den Kapiteln «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» wurde ergänzt mit dem Hinweis, dass die sozialräumliche Durchmischung zu fördern ist. Im Kapitel «Siedlung» wurde ebenfalls ein entsprechender Hinweis angebracht (vgl. Pt. 2.2.3 c). Die Instrumente zur Bereitstellung von Wohnraum sind auf verschiedenen Ebenen angesiedelt: Im kantonalen Richtplan wird das Siedlungsgebiet festgelegt. In den regionalen Richtplänen wird das Siedlungsgebiet mit Nutzungs- und Dichtevorgaben strukturiert. Auf kommunaler Ebene können die Gemeinden mit ihrer Nutzungsplanung schliesslich grundeigentümerverbindliche Festlegungen treffen und die Bauzonen strukturieren.

### 29 Lebensgrundlagen schützen

*Mehrere Einwendende beantragen, als erste Priorität Schutz und Erhalt der Lebensgrundlagen und -qualität in den Fokus des kantonalen Richtplans zu stellen. Die Standortattraktivität bzw. die Standortvorteile (für die Wirtschaft) seien demgegenüber als zweitrangige Ziele zu gewichten.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die Ziele für den Metropolitanraum Zürich stärker an einer kantonalen Biodiversitätsstrategie bzw. am Naturschutzgesamtkonzept zu orientieren.*

Den Aspekten Schutz und Erhalt der Lebensgrundlagen wird in den Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung bereits ausführlich Raum gegeben. Die Ziele für den Metropolitanraum Zürich wurden geringfügig angepasst.

### **30 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit betonen**

*Mehrere Einwendende beantragen, im Kapitel «Raumordnungskonzept» die Wichtigkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit den benachbarten Kantonen und dem benachbarten Ausland mehr hervorzuheben und den Verein Metropolitanraum Zürich explizit zu verankern.*

*Jemand beantragt, die Zusammenarbeit innerhalb des Metropolitanraums Zürich verstärkt zu thematisieren und im kantonalen Raumkonzept oder in einem Metropolbild darzustellen.*

Die Definition des Metropolitanraums sprengt den Rahmen einer Richtplanfestlegung und wird daher nicht explizit aufgeführt. Weiterführende Hinweise zur Abgrenzung und Definition des Metropolitanraums Zürich sind im Raumplanungsbericht 2009 festgehalten. Die Wichtigkeit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird sowohl unter Pt. 1.1 als auch mit der entsprechend formulierten Leitlinie 4 ausreichend betont.

### **31 Interkontinentalflughafen Zürich**

*Jemand beantragt, den zweiten Halbsatz, «wobei Synergien mit dem Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg erzielt werden sollen» mangels Zuständigkeit des Kantons Zürich zu streichen.*

*Jemand beantragt eine Ergänzung, wonach die globale und kontinentale Erreichbarkeit des Standortes Zürich im Vergleich mit ausländischen Wirtschaftsstandorten des Jahres 2006 mindestens gehalten werden soll.*

*Jemand beantragt, zur bestmöglichen wirtschaftlichen internationalen Vernetzung den Ausbau der Anbindungen an den Luftraum langfristig mit einem Planungshorizont von 50 Jahren vollumfänglich sicherzustellen sowie die entsprechend geeigneten Flächen hierfür freizuhalten.*

*Jemand beantragt, den Flughafen Zürich zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner nicht oder nur beschränkt als Interkontinentalflughafen zu nutzen.*

Die gute internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums sollen insbesondere durch einen wettbewerbsfähigen, sicheren und zuverlässigen Flughafen mit Drehkreuzfunktion gewährleistet werden. Ziele, Karteneinträge und Massnahmen betreffend den Flughafen Zürich werden dabei im Rahmen einer separaten Teilrevision des kantonalen Richtplans (vgl. Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2011 [Vorlage 4788]) und in Abstimmung mit den Planungen des Bundes festgelegt. Dabei ist es sinnvoll, die Synergien mit anderen Landesflughäfen bestmöglich zu nutzen. Letztlich geht es darum, dass die an verschiedenen Standorten vorhandenen Metropolfunktionen im Interesse des gesamten Metropolitanraums und der Schweiz genutzt werden können (vgl. Raumplanungsbericht 2009).

## **1.2 Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich**

### **32 Entwicklungsprognosen prüfen**

*Jemand beantragt, angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen Stagnation und des damit verbundenen Rückgangs von Arbeitsplätzen sowie des generellen demografischen Wandels die Wachstumsszenarien und die Bevölkerungsprognosen nochmals zu überprüfen.*

*Jemand beantragt, mit dem kantonalen Raumordnungskonzept eine nachvollziehbare Auseinandersetzung mit den Entwicklungszielen für die einzelnen Handlungsräume sowie mit der quantitativen und räumlichen Entwicklung der Nachbarkantone vorzunehmen.*

Das kantonale Raumordnungskonzept greift die relevanten Umfeldentwicklungen in Pt. 1.2 «Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich» auf. Dabei wird auf die Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen abgestellt, die das kantonale statistische Amt herausgibt. Diese wiederum sind auf der Grundlage der Prognosen des Bundesamtes für Statistik erstellt worden, das seinerseits Szenarien für die einzelnen Kantone erarbeitet, die mit den nationalen Szenarien kompatibel sind. Die Zahlen im Richtplantext wurden aktualisiert. Es ist nicht am kantonalen Richtplan, diese aufeinander abgestimmten Prognosen zu hinterfragen. Vielmehr geht es darum, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die daraus resultierenden Herausforderungen im Rahmen der gewünschten und nachhaltigen Raumentwicklung bewältigt werden können.

Mit der Differenzierung des Grossraums Zürich in verschiedene Handlungsräume werden wichtige Hinweise gegeben, für welche Gebiete mit welcher Dynamik in den Bereichen Wohnen und Arbeiten gerechnet wird. Dabei wird bewusst darauf verzichtet, die kantonalen Prognosen weiter nach Handlungsräumen zu differenzieren, da es sich hier um konzeptionelle, funktionale Räume mit einer gewissen Unschärfe handelt. Der Kanton steuert die Dynamik der einzelnen Räume durch die Ausscheidung von Siedlungsgebiet. Ziel ist dabei, dass die «Stadtlandschaften» und die «urbanen Wohnlandschaften» 80% des Bevölkerungswachstums aufnehmen. Die Regionen können die Entwicklungsdynamik durch die Strukturierung des Siedlungsgebiets hinsichtlich Nutzung und Dichte in den regionalen Richtplänen weiter bestimmen, die Gemeinden darauf aufbauend in der Nutzungsplanung grundeigentümerverbindliche Vorgaben machen.

Die Abstimmung mit den Nachbarkantonen ist zentral. Deshalb wurden die entsprechenden Kontakte auf fachlicher Ebene im Metropolitanraum Zürich bereits intensiviert. Zahlreiche Hinweise sind bereits in die Richtplanvorlage eingeflossen. Diese gemeinsamen Diskussionen könnten auch künftig Anpassungen am kantonalen Raumordnungskonzept führen.

### **33 Analyseteil streichen**

*Jemand beantragt, die Ausführungen nach den Leitlinien (Analysen bzw. Prognosen) zu streichen.*

Die Ausführungen nach den Leitlinien sind für das Verständnis wichtig. Sie umschreiben einerseits den Kontext, in dem die erwünschte räumliche Entwicklung angestrebt wird. Und sie legen andererseits die Planungsannahmen offen, die den Festlegungen des kantonalen Richtplans zu Grunde liegen.

### **34 Planungsmehrwert abschöpfen**

*Mehrere Einwendende beantragen, eine Regelung zur Abschöpfung der durch Planung entstehenden Mehrwerte zu schaffen.*

Die Diskussion über eine zwingend vorzunehmende Mehrwertabschöpfung bzw. einen entsprechenden Minderwertausgleich werden derzeit im Rahmen der Umsetzung der ersten Teilrevision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) geführt. Entsprechende Regelungen sind im kantonalen Recht und nicht im Richtplan zu verankern.

### **35 Grundlagen zur Bemessung des Siedlungsgebiets**

*Mehrere Einwendende beantragen, nachvollziehbare Grundlagen zur Kapazitätsberechnung bereitzustellen.*

*Jemand beantragt, auf der Stufe des kantonalen Richtplans mit «Einwohnern und Beschäftigten pro Hektare» zu operieren.*

Die Erarbeitung von Grundlagen zu den vorhandenen Nutzungsreserven hat nach einheitlichen Kriterien zu erfolgen und ist daher Aufgabe des Kantons (vgl. Pt. 2.1.2 a). Die Arbeiten erfolgen im fachlichen Austausch mit den regionalen Planungsverbänden, die konkrete Organisation und Durchführung der Grundlagenarbeiten ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Mit dem Raumplanungsbericht 2009 wurde dargelegt, dass mit den rechtskräftigen Bauzonen ausreichende Reserven zur Verfügung stehen oder im bestehenden Siedlungsgebiet noch geschaffen werden können, um den Bedarf für absehbare Zeit zu decken. Grundsätzlich können vier Möglichkeiten unterschieden werden, um Potenziale für die Siedlungsentwicklung bereit zu stellen: 1) Potenziale in den noch unüberbauten Bauzonen, 2) Potenziale in den bereits überbauten, aber nicht ausgeschöpften Bauzonen, 3) Potenziale in Nichtbauzonen im Siedlungsgebiet, 4) Potenziale durch die weitere Verdichtung in bestehenden Bauzonen. In der Raumbeobachtung Kanton Zürich sind dazu aktuelle Grundlagen verfügbar.

Die Berechnungen zur Abschätzung des Geschossflächenbedarfs bilden Teil der Grundlagen gemäss Art. 6 Abs. 2 und 3 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) und sind somit nicht Gegenstand einer behördenverbindlichen Festlegung im kantonalen Richtplan.

Um die Frage der Siedlungsstruktur auf regionaler Ebene zu beleuchten, können Annahmen zur Bevölkerung- bzw. Arbeitsplatzdichte durchaus hilfreich sein. Den Regionen wurden für die Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne bereits entsprechende Grundlagen zu Verfügung gestellt. Allerdings gilt es zu beachten, dass Bevölkerungs- bzw. Arbeitsplatzdichten höchstens hinweisenden Charakter haben können, weil sie sich nur indirekt beeinflussen lassen. Die Planungsinstrumente sind vielmehr darauf ausgerichtet, bestimmte bauliche Dichten zu definieren.

### **36 Neueinzonungen weiterhin ermöglichen**

*Jemand beantragt, zur Sicherung qualitativer Zielsetzungen (z.B. nachhaltiger Wohnungsmix, konzeptioneller Lärmschutz mit Gewerberiegel) Neueinzonungen weiterhin zu ermöglichen.*

Mit dem Raumplanungsbericht 2009 wurde dargelegt, dass mit den rechtskräftigen Bauzonen ausreichende Reserven zur Verfügung stehen oder im bestehenden Siedlungsgebiet noch geschaffen werden können, um den Bedarf für absehbare Zeit zu decken. Der Umfang des Siedlungsgebiets ist damit zum jetzigen Zeitpunkt grundsätzlich nicht zu vergrössern. Das schliesst jedoch nicht aus, dass einzelne Optimierungen vorgenommen werden, sofern diese den Stossrichtungen der einzelnen Handlungsräume gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (vgl. Pt. 1.3) entsprechen. Der Kanton legt das Siedlungsgebiet abschliessend fest. Das Siedlungsgebiet zu strukturieren und ortsbaulich sinnvolle Lösungen zu finden ist dann Aufgabe der Regionen und Gemeinden.

### **37 Zunehmenden Flächenverbrauch pro Person stoppen**

*Mehrere Einwendende beantragen, der Zunahme des Flächenverbrauchs von 0,5 m<sup>2</sup> pro Kopf und Jahr mit raumplanerischen Massnahmen Gegensteuer zu geben.*

Die pro Person beanspruchte Wohnfläche ändert sich im Verlauf des Lebens deutlich (Gründung eines eigenen Haushalts, Wegzug der Kinder usw.). Diese Entwicklungen können mit den Mitteln der Raumplanung nicht beeinflusst werden. Mit Rückzonungen oder Aufzonungen kann zwar die realisierbare Fläche gesteuert werden, nicht aber die Flächenbeanspruchung pro Person. Es gibt aber erste Anzeichen, dass der Trend zur stetigen Zunahme des Flächenverbrauchs gebrochen werden kann.

Der kantonale Richtplan ist behördenverbindlich. Er leistet seinen Beitrag zur haushälterischen Bodennutzung in den einzelnen Gemeinden durch die abschliessende Festlegung des Siedlungsgebiets. Dieses wird abgestimmt auf die Zielsetzungen der Handlungsräume im kantonalen Raumordnungskonzept ausgeschieden. Das Siedlungsgebiet zu strukturieren und ortsbaulich sinnvolle Lösungen zu finden ist dann Aufgabe der Regionen und Gemeinden.

### **38 Flächen für Wohn-, Misch- und Arbeitsplatznutzungen ausweisen**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass im kantonalen Richtplan ausgewiesen wird, wie viel Fläche für Wohnnutzungen, für Mischnutzungen und für Arbeitsplatznutzungen vorgesehen ist.*

Es ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans, grundeigentümergebundene Festlegungen zu treffen. Das im kantonalen Richtplan festgelegte Siedlungsgebiet ist in den regionalen Richtplänen und den Nutzungsplanungen auf Gemeindeebene zu differenzieren. Die Entwicklung der Ausnützung kann in der Bauzonenstatistik des Kantons nachverfolgt werden.

### **39 Innere Verdichtung im Fluglärm**

*Jemand beantragt, auch in den Gemeinden der Flughafenregion gestützt auf die übergeordneten Festlegungen des kantonalen Raumordnungskonzepts die innere Verdichtung zu ermöglichen.*

Unerwünschte Einwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete sind zu begrenzen und zu vermindern. Dazu zählt auch der Fluglärm. Mittels der separaten Teilrevision des Richtplankapitels 4.7.1 «Flughafen Zürich» und des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich sollen die Handlungsspielräume festgelegt werden. Namentlich Gestaltungspläne können ein geeignetes Instrument sein, um situationsgerechte Lösungen zu finden und eine hohe Siedlungsqualität trotz Fluglärm zu erreichen. Bei Neubauten und bei der Erneuerung des bestehenden Gebäudebestandes ist ein hohes Qualitätsniveau anzustreben, das zeitgemässe Ansprüche an die Wohnqualität mit einem hochwertigen Lärmschutz und mit Energieeffizienz verbindet.

### **40 Verdichtung im ländlichen Raum**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Verdichtung auch bei bestehenden Bauerndörfern zu ermöglichen.*

Bei der Siedlungsentwicklung nach innen handelt sich um einen Pfeiler der Gesamtstrategie Siedlung, der für alle Kantonsteile, d.h. städtische wie ländliche Räume, gleichermassen relevant ist. Besondere Sorgfalt erfordert dabei der Umgang mit kulturgeschichtlichen Objekten (vgl. Abb. 1.1). Unter dieser Rahmenbedingung lassen sich auch für ländliche Gebiete zweckmässige Lösungen finden. Die Baudirektion hat dazu bereits unterstützende Materialien bereitgestellt.

### **41 Nutzung des Untergrundes einbeziehen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Nutzung des Untergrundes in die Richtplanung einzubeziehen.*

Die Frage, inwiefern der Untergrund vermehrt in die Richtplanung einbezogen werden soll, wird derzeit im Rahmen der zweiten Teilrevision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) diskutiert. Nach Vorliegen einer allfälligen Gesetzesänderung wird der kantonale Richtplan zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen sein.

#### **42      Wirtschaftliche Zielsetzungen ergänzen**

*Mehrere Einwendende beantragen, im kantonalen Raumordnungskonzept die wirtschaftlichen Ziele für den Kanton Zürich sowie für die unterschiedlichen «Gewerbearten» zu benennen.*

Die wirtschaftliche Leistungskraft ist für das Gedeihen des Metropolitanraums Zürich zweifellos von herausragender Bedeutung. Dies geht auch aus dem kantonalen Raumordnungskonzept hervor. Im Bereich der Umfeldentwicklungen wurden nun noch Ergänzungen hinsichtlich der Bedeutung und Entwicklung der Beschäftigung aufgenommen. Die zu erwartenden Trends im Bereich Wirtschaft werden zudem im Rahmen der langfristigen Raumentwicklungsstrategie für den Kanton Zürich beleuchtet werden. Zur Stärkung von Industrie und Gewerbe sind schliesslich im Kapitel «Siedlung» entsprechende Festlegungen vorgesehen. Die Formulierung weitergehender wirtschaftspolitischer Zielsetzungen ist hingegen nicht Sache des kantonalen Richtplans.

#### **43      Freiraumversorgung im Siedlungsgebiet**

*Jemand beantragt, die Freiraumversorgung, die Durchgrünung und den ökologischen Ausgleich im Siedlungsgebiet in die Leitlinien aufzunehmen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, dichtes Bauen nur unter Beachtung einer hohen architektonischen Qualität und genügender Grün- und Freiräume in Gehdistanz zu fördern.*

*Jemand beantragt, die Gemeinden zu verpflichten, ausreichend Grünflächen und Parkanlagen oder freizuhaltende Begegnungszonen innerhalb oder in unmittelbarer Nähe zu den Zentrumszonen/Siedlungsgebieten auszuscheiden.*

Die angesprochenen Themen werden angesichts ihrer Körnigkeit nicht auf Stufe des kantonalen Richtplans behandelt. Diesbezügliche Vorgaben sind mit den regionalen Raumordnungskonzepten, den regionalen Richtplänen sowie der Nutzungsplanung zu formulieren. Unter Pt. 2.2.3 c) sind bereits entsprechende Aufträge an die Gemeinden formuliert. Der Kanton unterstützt die Planungsträger durch entsprechende Beratung in den Planungsverfahren.

#### **44      Gemeindevereinigungen postulieren**

*Mehrere Einwendende beantragen, die im kantonalen Raumordnungskonzept bezüglich Gemeindevereinigungen verwendete Formulierung offensiver zu formulieren. Es wird auch angeregt, unter Pt. 1.3.4 «Kulturlandschaft» die Möglichkeit von Gemeindevereinigungen zu postulieren.*

Gemeindevereinigungen können nicht über die Richtplanung verordnet werden. Die Gemeinden müssen aus Überzeugung fusionieren. Die Formulierung «Möglichkeiten für die interkommunale Zusammenarbeit stärken» umfasst sämtliche Zusammenarbeitsformen. Auch stellt sich die Frage von Gemeindevereinigungen in allen Gebieten im Kanton Zürich und nicht nur in der «Kulturlandschaft».

#### **45      Leitlinie 2**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Leitlinie 2 anzupassen bzw. zu streichen.*

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind aufeinander abzustimmen bzw. gegenseitig voneinander abhängig. Zentral ist ein gemeinsames Verständnis über die erwünschte räumliche Entwicklung, wie dies im kantonalen Raumordnungskonzept enthalten ist. Die schwerpunktmässige Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr ist dabei ein breit anerkanntes und bewährtes Prinzip des kantonalen Richtplans und Voraussetzung für eine nachhaltige Raumentwicklung.

*Mehrere Einwendende beantragen, dass der öffentliche Verkehr deutlich mehr als die Hälfte des Verkehrszuwachses bzw. den gesamten Verkehrszuwachs übernehmen soll, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt.*

Die bisherigen Abklärungen zum Aufbau des Gesamtverkehrscontrollings zeigen, dass bereits das bestehende gesamtkantonale Ziel sehr ehrgeizig ist. Eine weitere Erhöhung der Zielvorgabe ist daher unrealistisch.

*Mehrere Einwendende beantragen, Busverbindungen im kantonalen Richtplan nicht zu vernachlässigen. Dort, wo bereits gute Busnetze vorhanden sind, seien diese gleich zu behandeln wie das Schienennetz.*

Bereits im Richtplan 1995 erfolgte mit Leitlinie 2 eine klare Prioritätensetzung bezüglich der S-Bahn. In der Teilrevision Verkehr (2007) wurde diese Haltung durch den Kantonsrat bestätigt. Es besteht kein Anlass davon abzuweichen. Aus kantonaler Sicht soll die Siedlungsentwicklung auf die übergeordneten Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, d.h. die S-Bahn und die Stadtbahnen ausgerichtet werden. Die Thematisierung von Busverbindungen soll im Rahmen der regionalen Raumordnungskonzepte durch die Regionen vorgenommen und dort mit regionalen Entwicklungszielen verknüpft werden. Unbestritten ist dabei, dass auch das Busnetz einen wesentlichen Beitrag zu Erschliessung der Siedlungsgebiete leistet.

#### **46 Leitlinie 3**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Leitlinie 3 neu zu formulieren bzw. eine neue Leitlinie aufzunehmen: «Zur nachhaltigen und sicheren Versorgung der Bevölkerung mit hochwertigen Nahrungsmitteln sind ausreichend landwirtschaftliche Nutzflächen, im Besonderen die Fruchtfolgefleichen vorgelagert zu erhalten.»*

Die Leitlinie 3 wurde sinngemäss ergänzt. Weiterführende Festlegungen bzgl. landwirtschaftlicher Produktion und Fruchtfolgefleichen werden im Kapitel «Landschaft» getroffen.

#### **47 Leitlinie 4**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Leitlinie 4 zu ergänzen bzw. zu streichen.*

Grenzüberschreitende Aufgaben werden auch künftig weiterhin an Bedeutung gewinnen. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit geniesst deshalb einen hohen Stellenwert, der die Erwähnung in den Leitlinien rechtfertigt.

*Mehrere Einwendende beantragen, die Leitlinie 4 wie folgt zu ergänzen: «Der Kanton erarbeitet ein Instrumentarium (Abgeltungsmechanismus), um den Bauzonenabtausch zwischen Gemeinden bzw. Kantonen zu erleichtern.»*

Im Rahmen des kantonalen Richtplans werden Optimierungen des Siedlungsgebietes vorgenommen. Dabei stehen noch nicht der Bauzone zugewiesene Flächen (z.B. Reservezonen) im Fokus. Bei einem Abtausch von Bauzonen würden sich sehr schnell Fragen der materiellen Enteignung stellen. Diese kontroverse Diskussion kann erst vertieft werden, wenn auf Bundesebene und im kantonalen Recht die Rahmenbedingungen bezüglich der Mehrwertabschöpfung bzw. des Minderwertausgleichs geklärt sind.

#### **48 Neue Leitlinien aufnehmen**

*Jemand beantragt, neue Leitlinien zu formulieren, die perspektivisch für die nächste Richtplanperiode stehen und Nachhaltigkeit ins Zentrum stellen.*

Die Leitlinien haben für den kantonalen Richtplan wegweisenden Charakter, sollen überschaubar sein und die wesentlichen raumwirksamen Aspekte abdecken. Die vorliegende Formulierung trägt diesen Ansprüchen bestmöglich Rechnung.

#### **49 Umfeldentwicklungen korrekt darstellen**

*Jemand beantragt klarzustellen, dass die Luft- und Lärmbelastung keinesfalls einseitig dem Strassenverkehr zugeschrieben werde.*

Der Personen- und Güterverkehr auf der Strasse verursacht weiterhin am meisten Luft- und Lärmbelastungen aller Verkehrsarten (vgl. auch Umweltbericht Kanton Zürich – Zwischenbericht 2010). Es trifft aber zu, dass bei allen Verkehrsarten mit unerwünschten Beeinträchtigungen zu rechnen ist.

#### **50 Auf zunehmenden energetischen Sanierungsbedarf hinweisen**

*Mehrere Einwendende beantragen, auf die Bedeutung der energetischen Sanierung des Gebäudebestandes hinzuweisen.*

*Jemand beantragt, mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass der «Ökologische Fussabdruck» des Metropolitanraumes reduziert wird. Der Kanton soll mittelfristig die 2000 Watt-Gesellschaft mit klimaneutralem Energie- und Ressourcenverbrauch anstreben.*

Die Grundsätze zur Energiepolitik legt der Regierungsrat mit dem Energieplanungsbericht dar. Im kantonalen Richtplan werden diesbezüglich nur Themen aufgegriffen, die sich räumlich manifestieren. In der Leitlinie 1 wird auf den sparsamen Umgang mit Energie, Wasser und weiteren Ressourcen, insbesondere dem Boden, hingewiesen. Der Absatz bzgl. energiesparender Raumstrukturen wurde mit einem Hinweis auf den zunehmenden Koordinationsbedarf ergänzt. Darüber hinaus werden Fragestellungen, die sich durch die zunehmende Bedeu-

tung erneuerbarer Energien ergeben, im Rahmen der langfristigen Raumentwicklungsstrategie für den Kanton Zürich behandelt.

### **51 Abbildung 1.1 Nachhaltige Raumplanung anpassen**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Gebäudezuwachs ausserhalb der Bauzonen nicht nur zu verringern, sondern zu verhindern.*

Aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben besteht wenig Spielraum für eine Verschärfung der Formulierung. In Kapitel «Landschaft» wird sowohl unter Pt. 3.1 «Gesamtstrategie» wie auch unter Pt. 3.2 «Landwirtschaftsgebiet» ein zurückhaltender Umgang mit Bauten ausserhalb der Bauzonen vorgegeben. Von kantonalen Seite sollen zudem vermehrt Merkblätter zu den verschiedenen Aspekten des Bauens ausserhalb der Bauzonen bereitgestellt werden.

*Mehrere Einwendende beantragen, neben «Bauzonenbeanspruchung stabilisieren» und «Bauzonenverbrauch minimieren» die Aufzählung mit «Überdimensionierte Bauzonen sind zurückzuzonen» zu ergänzen.*

Der Kanton Zürich hat im Vergleich zu anderen Kantonen in den letzten Jahren eine ausgesprochen haushälterische Bodennutzung betrieben. Dies hat nicht zuletzt auch eine vergleichende Untersuchung aller Kantone durch Avenir Suisse («Raumplanung zwischen Vorgabe und Vollzug – Inventar der kantonalen Instrumente zur Siedlungssteuerung», Juni 2010) bestätigt. Inwieweit künftig vermehrt auch finanzierbare Möglichkeiten bestehen, rechtskräftige Bauzonen auszuzonen, wird sich insbesondere nach Umsetzung der ersten Teilrevision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) auf kantonalen Ebene zeigen.

*Jemand beantragt, im Rahmen der nachhaltigen Raumplanung im Kanton Zürich die Abb. 1.1 um die wirtschaftlich bedeutsame internationale Anbindung zu ergänzen, und den Linienflugverkehr ebenfalls als Angebot des öffentlichen Verkehrs darzustellen.*

In der Abb. 1.1 werden jene Massnahmen aufgeführt, die der Kanton raumplanerisch ergreifen kann, um eine nachhaltige Raumentwicklung zu fördern. Die Rahmenbedingungen für den Betrieb des Flughafens Zürich werden jedoch in erster Linie mit dem entsprechenden Objektblatt des Sachplans des Bundes abgesteckt.

*Jemand beantragt, die Massnahme «Leistungsfähigkeit und Angebot des öffentlichen Verkehrs optimieren» durch «Leistungsfähigkeit und Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessern» zu ersetzen.*

Der öffentliche Verkehr soll nicht flächendeckend verbessert werden, sondern ausgerichtet auf die gewünschte räumliche Entwicklung (vgl. Handlungsräume im kantonalen Raumordnungskonzept).

*Mehrere Einwendende beantragen, die Abb. 1.1 wie folgt zu ergänzen: «Wertvolle Landschaften und Lebensräume erhalten, fördern und gezielt aufwerten.»*

Es wird weiterhin an der bisherigen Formulierung festgehalten, die dem Anliegen bereits sinngemäss entspricht.

*Mehrere Einwendende beantragen, die Abb. 1.1 wie folgt zu ergänzen: «Immissionen durch Lärm und Luftschadstoffe insbesondere in Wohn- und Erholungsgebieten reduzieren.»*

Im kantonalen Richtplan wird die Priorität bewusst bei der Entlastung der Wohngebiete von Immissionen durch Lärm und Luftschadstoffe gesetzt. Dies bedeutet allerdings nicht, dass nicht auch die Beeinträchtigung von Erholungsgebieten zu vermeiden wäre.

## **1.3 Handlungsräume**

### **52 Auf eine Umschreibung der Handlungsräume verzichten**

*Jemand beantragt, auf eine Umschreibung der Handlungsräume zu verzichten.*

Die Grundidee des kantonalen Raumordnungskonzepts ist, nicht überall das Gleiche zu wollen. Eine grosse Stärke des Kantons ist seine Vielfalt von städtischen Räumen bis hin zu ländlichen Gemeinden, von intensiv genutzten Erholungsgebieten bis hin zu Naturlandschaften. Mit dem kantonalen Raumordnungskonzept erfolgen Prioritätensetzungen für die unterschiedlichen Räume.

### **53 Grenzen der Handlungsräume unschärfer darstellen**

*Jemand beantragt, in der Abb. 1.2 «Handlungsräume im Grossraum Zürich» die Grenzen der Handlungsräume «fliessend» darzustellen.*

*Jemand beantragt, im Richtplantext festzuhalten, dass es sich um einen Konzeptplan und nicht um eine gebietsgenaue Zuordnung handelt.*

Bei der Abb. 1.2 «Handlungsräume im Grossraum Zürich» handelt es sich um eine konzeptionelle Karte, die ihrem Charakter und Massstab nach eine gewisse Unschärfe aufweist. Damit besteht für die nachfolgenden Planungen und insbesondere die Erarbeitung der regionalen Raumordnungskonzepte der erforderliche Anordnungsspielraum.

#### **54 Grundlagen für die Abgrenzung der Handlungsräume darlegen**

*Jemand beantragt darzulegen, auf welchen Grundlagen die Handlungsräume definiert wurden und nach welchen Kriterien sie sich gegeneinander abgrenzen.*

Die Abgrenzung der Handlungsräume im kantonalen Raumordnungskonzept richtet sich wesentlich nach dem Erscheinungsbild der Gebiete, d.h. dem Verhältnis von bebautem und unbebautem Raum und thematisiert sämtliche Aspekte der Raumentwicklung. Die Grundlagen, die für die Erarbeitung des kantonalen Raumordnungskonzepts dienen, sind im Grundlagenverzeichnis aufgeführt.

#### **55 Handlungsräume für den gesamten Metropolitanraum anwenden**

*Jemand beantragt, die Abb. 1.2 «Handlungsräume im Grossraum Zürich» auf den gesamten Metropolitanraum auszuweiten.*

Ein Raumordnungskonzept für den Metropolitanraum Zürich ist derzeit in Diskussion (Metro-ROK). Inwiefern dieses Metro-ROK auch Eingang in den kantonalen Richtplan finden wird, wird nach Vorliegen der Ergebnisse zu entscheiden sein.

#### **56 Zuständigkeiten für die Umsetzung aufzeigen**

*Jemand beantragt, den Handlungsbedarf der einzelnen funktionalen Räume zu konkretisieren sowie mit Zuständigkeiten (Federführung Umsetzung) zu ergänzen.*

Das kantonale Raumordnungskonzept entwirft eine Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung im Kanton. Es ist Ergebnis einer Grundsatzdiskussion über die Raumordnungspolitik und bildet den strategischen Orientierungsrahmen für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten auf verschiedenen Massstabsebenen. Die Stossrichtungen des kantonalen Raumordnungskonzepts finden ihre Konkretisierung in den Kapiteln 2 bis 6, in denen auch die Massnahmen sowie die Regelung der Zuständigkeiten für deren Umsetzung festgelegt sind.

#### **57 Zuordnung zu Handlungsräumen anpassen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Zuordnung einzelner Gebiete zu den Handlungsräumen anzupassen.*

Die Zuordnung der Gebiete zu den Handlungsräumen richtet sich nach gesamtkantonal vergleichbaren Gesichtspunkten, die jeweils in den einleitenden Abschnitten zu den einzelnen Handlungsräumen erläutert werden. Anträge zur Anpassung der räumlichen Abgrenzung der Handlungsräume wurden berücksichtigt, soweit sie in dieser Logik begründet werden konnten. Auch aufgrund der Inhalte der regionalen Raumordnungskonzepte wurden ebenfalls einige Anpassungen vorgenommen. So wurde die Abgrenzung der Handlungsräume in folgenden Gebieten angepasst: Tösstal, Oetwil a.S., Bäretswil, Gossau, Pfäffikersee, Bachtel, Hausen a.A., Hütten/Schönenberg, Bremgarten (AG), Glattal und Stammertal. In der Region Zürcher Unterland ist aus kantonalen Sicht weiterhin die Entwicklung im Raum Bülach zu fokussieren. Der Raum Dübendorf-Uster wird im Rahmen der Erarbeitung der langfristigen Raumentwicklungsstrategie vertieft bearbeitet. Erst auf dieser Grundlage soll dann entschieden werden, ob und in welcher Form hier die Abgrenzung der Handlungsräume angepasst werden soll.

#### **58 Definition eines überlagernden Handlungsraums für die Flughafenregion**

*Mehrere Einwendende beantragen, neben den fünf aufgeführten Handlungsräumen einen überlagernden Handlungsraum zu definieren, der die besonderen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Flughafen bzw. dem Fluglärm berücksichtigt (z.B. «Flughafenlandschaft»). Dieser Handlungsraum soll mindestens diejenigen Gemeinden beinhalten, die von der geplanten Abgrenzungslinie betroffen sind.*

Die Abgrenzung der Handlungsräume im kantonalen Raumordnungskonzept richtet sich wesentlich nach dem Erscheinungsbild der Gebiete, d.h. dem Verhältnis von bebautem und unbebautem Raum und thematisiert sämtliche Aspekte der Raumentwicklung. Daher lassen sich auch alle Gebiete in der Flughafenregion einem der fünf Handlungsräume zuordnen. Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Flughafenregion selbst werden gestützt darauf mit der Teilrevision des Richtplankapitels 4.7.1 «Flughafen Zürich» festgelegt. Die dort festzulegende Abgrenzungslinie umfasst jene Gebiete, die in Zusammenhang mit der Flughafenentwicklung und dem



Fluglärm vor besonderen Herausforderungen stehen. Diese Festlegung kann somit durchaus als Abgrenzung eines funktionalen Raums verstanden werden. Eine weitere Differenzierung im kantonalen Raumordnungskonzept ist hingegen nicht erforderlich.

### **59 Arten- und Biotopschutz in allen Handlungsräumen explizit aufführen**

*Jemand beantragt, den Arten- und Biotopschutz («Naturschutz») als Aufgabe bzw. Ziel in allen Landschaften, d.h. nicht nur in den «Naturlandschaften» aufzunehmen, insbesondere hinsichtlich der Vernetzung.*

Die genannten Herausforderungen in den einzelnen Handlungsräumen sind als dort vorrangige Aufgaben zu verstehen. Das heisst allerdings nicht, dass diese Anliegen in den anderen Handlungsräumen nicht relevant wären. So gelten die Festlegungen des Pt. 3.6 «Naturschutz» grundsätzlich für Gebiete im ganzen Kanton Zürich und nicht nur für den Handlungsraum «Naturlandschaft».

### **60 Entwicklung in den Handlungsräumen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die notwendigen Voraussetzungen für eine massvolle Entwicklung von Subzentren im kantonalen Raumordnungskonzept zu schaffen.*

*Jemand beantragt, auch kleineren Gemeinden unabhängig von der Zuordnung zu einem bestimmten Handlungsraum eine gewisse Siedlungsperspektive zuzugestehen.*

*Jemand beantragt, zusammen mit dem Metropolitanraum und unter Einbezug der Regionen Entwicklungskorridore für die zukünftige Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben zu prüfen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, im kantonalen Raumordnungskonzept eine nachvollziehbare Auseinandersetzung mit den Entwicklungszielen für die einzelnen Handlungsräume aufzuzeigen.*

Das kantonale Raumordnungskonzept bildet den strategischen Orientierungsrahmen, der für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten in den nachfolgenden Richtplankapiteln die Richtung vorgibt. Es bezeichnet insbesondere die für die Bewältigung der räumlichen Herausforderungen massgebenden Handlungsräume. Ziel des kantonalen Richtplans ist, dass die «Stadtlandschaften» sowie die «urbanen Wohnlandschaften» eine Schlüsselrolle punkto Entwicklung übernehmen. Auf sie soll künftig mindestens 80% des Bevölkerungswachstums entfallen. 20 % des Wachstums soll auf die übrigen Handlungsräume entfallen. Somit sind Voraussetzungen für angemessene Entwicklungsperspektiven gegeben. Die Ausscheidung des Siedlungsgebiets in Pt. 2.2.2 orientiert sich an diesen Stossrichtungen. Damit ist es auch denkbar, dass ausserhalb der Handlungsräume «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» neues Siedlungsgebiet ausgeschieden wird, sofern dadurch den spezifischen Herausforderungen und Zielen in den einzelnen Handlungsräumen Rechnung getragen werden kann. Die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erfolgt nach dem sogenannten Gegenstromprinzip. Einerseits gibt der kantonale Richtplan wesentliche Rahmenbedingungen für die Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne vor. Andererseits können und sollen die Erkenntnisse aus der Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne laufend wieder in den Prozess zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans einfließen. Von Bedeutung sind dabei insbesondere Aussagen zur Dichte und Nutzungsart, d.h. bezüglich der Entwicklung regionaler Zentren und Entwicklungskorridore sowie ganz generell Priorisierungen der weiteren Siedlungsentwicklung aus regionaler Sicht.

### **61 Zwischen Ist-Zustand, Prognose und Zielzustand differenzieren**

*Jemand beantragt, im kantonalen Raumordnungskonzept zwischen Ist-Zustand, Prognose und Zielzustand zu differenzieren.*

Das kantonale Raumordnungskonzept zeigt ausgehend vom heutigen Zustand auf, wo die grössten Herausforderungen für die Zukunft liegen und welche Stossrichtungen in den einzelnen Handlungsräumen eingeschlagen werden sollten. Sofern die genannten Herausforderungen gemeistert werden, kann ein substanzieller Beitrag zum Ziel einer nachhaltigen Raumentwicklung im Grossraum Zürich geleistet werden. Als Grundlage wird dabei auf die kantonalen Prognosen hinsichtlich Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung abgestellt, die als Umfeldentwicklungen im kantonalen Raumordnungskonzept ebenfalls erwähnt werden. Das kantonale Raumordnungskonzept enthält somit alle erforderlichen Angaben für die angestrebte räumliche Entwicklung des gesamten Kantons Zürich. Die regionale Konkretisierung dieses Zukunftsbildes obliegt den Regionen.

### **62 Bezeichnung der Bahnlinien im Tösstal und im Furttal als «Rückgrat der Siedlungsentwicklung»**

*Mehrere Einwendende beantragen, die S-Bahnlinien im Tösstal und im Furttal im kantonalen Raumordnungskonzept ebenfalls als «Rückgrat der Siedlungsentwicklung» zu bezeichnen.*

Eine S-Bahnlinie wird dann als Rückgrat der Siedlungsentwicklung bezeichnet, wenn diese aus gesamtkantonalen Optik für die Siedlungsentwicklung von zentraler Bedeutung ist. Dies kann einerseits durch die Verbindung von Zentren geschehen (z.B. Bülach-Winterthur, Winterthur-Schaffhausen, Zürich-Zug). Andererseits sind auch Abschnitte bezeichnet, in deren Umfeld die Siedlungsentwicklung explizit gefördert werden soll (z.B. Limmattal, Glattal, Städte Zürich und Winterthur, Zürichseeufer).

### **63 MIV und Strasseninfrastrukturen thematisieren**

*Jemand beantragt, den Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Strasseninfrastrukturen im kantonalen Raumordnungskonzept explizit zu thematisieren und kartographisch darzustellen.*

*Jemand beantragt, Aussagen über die Rolle und Entwicklungsziele des MIV im Hinblick auf den Handlungsbedarf in den Handlungsräumen zu formulieren.*

In Abb. 1.2 ist das dichte Netz von Hochleistungsstrassen dargestellt. Dieses trägt unbestrittenermassen wesentlich zur Erschliessungsqualität im Grossraum Zürich bei. Zur Verwirklichung der übergeordneten Ziele der Raumplanung kommt jedoch der S-Bahn die eigentliche Schlüsselrolle zu. Sie bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung (vgl. Leitlinie 2). Der MIV wird gleichwohl in den einzelnen Handlungsräumen thematisiert. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Entwicklung der konkret erforderlichen Infrastrukturen bleibt hingegen Pt. 4.2 «Strassenverkehr» vorbehalten.

### **64 Potenziale innerhalb bestehender Bauzonen aktivieren und Bauzonen redimensionieren**

*Jemand beantragt, keine (neuen) Einfamilienhaus-Zonen zu bewilligen. Verkehrsmässig gut erschlossene Einfamilienhaus-Zonen sollen aufgezoont werden.*

*Mehrere Einwendende beantragen, für die Handlungsräume «urbane Wohnlandschaft» und «Landschaft unter Druck» den Handlungsbedarf wie folgt anzupassen bzw. zu ergänzen: «Bauzonenverbrauch stoppen, Bauzonen redimensionieren und Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln.»*

*Mehrere Einwendende beantragen, in den Kapiteln «Kulturlandschaft» und «Naturlandschaft» den Handlungsbedarf wie folgt anzupassen: «Zersiedlung eindämmen, Siedlungsgebiet redimensionieren und kompakte Siedlungsstruktur fördern. Nicht erschlossene Bauzonen sind auszuzonen.»*

Die Siedlungsentwicklung nach innen ist eine Gemeinschaftsaufgabe der Planungsträger aller Stufen, der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie der Investorenschaft. Ein haushälterischer Umgang mit dem Boden fördert die Aktivierung der Potenziale. Durch die abschliessende Festlegung des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan und die Strukturierung des Siedlungsgebiets nach Nutzung und Dichte im regionalen Richtplan werden dazu wesentliche Rahmenbedingungen geschaffen.

Die Ausscheidung von Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan orientiert sich an den Handlungsräumen des kantonalen Raumordnungskonzepts; im Ergebnis wird das Siedlungsgebiet im Rahmen der Gesamtüberprüfung im Vergleich zum rechtskräftigen kantonalen Richtplan um mehr als 100 ha verkleinert. Zudem wurde das bisher im kantonalen Richtplan festgelegte Bauentwicklungsgebiet zu zwei Dritteln dem Landwirtschaftsgebiet und zu einem Drittel dem Siedlungsgebiet zugewiesen. Insbesondere in den Gebieten des Handlungsraums «Landschaft unter Druck» wurde geprüft, wo das Siedlungsgebiet reduziert werden kann. Inwieweit künftig auch rechtskräftige Bauzonen ausgezoont werden können, wird sich nach Rechtskraft der laufenden ersten Teilrevision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) und dessen Umsetzung auf kantonalen Ebene zeigen.

## **1.3.1 Stadtlandschaften**

### **65 Erweiterungen des Siedlungsgebiets kompensieren**

*Mehrere Einwendende beantragen, unter Pt. 1.3.1 aufzuführen, dass Erweiterungen des Siedlungsgebiets mit flächengleicher Reduktion des Siedlungsgebiets in der «Kultur- oder Naturlandschaft» zu kompensieren seien.*

Im kantonalen Raumordnungskonzept ist die Zielsetzung enthalten, wonach die «Stadtlandschaften» und die «urbanen Wohnlandschaften» 80% des Bevölkerungswachstums aufnehmen sollen. In der laufenden Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans wurde überprüft, ob das Siedlungsgebiet für eine den Zielsetzungen entsprechende Entwicklung ausreicht und entsprechend verteilt ist. Der Antrag wurde somit sinn- gemäss berücksichtigt.

### **66 Entwicklungsziele für die Dörfer im Glattal**

*Jemand beantragt, den bestehenden Dorfkernen in den Glattal-Gemeinden im Maximum eine massvolle Verdichtung nach innen zu ermöglichen und gleichzeitig ihren dörflichen Charakter zu erhalten.*

Die Konkretisierung der einzelnen Handlungsräume und die Frage nach einer sinnvollen Siedlungsstrukturierung sind mit der Erarbeitung der regionalen Raumordnungskonzepte und der anschliessenden Überarbeitung der regionalen Richtpläne zu klären. Dabei werden die jeweiligen ortsbaulichen Gegebenheiten und Potenziale zu beleuchten sein.

### **67 Lärmeinwirkungen des Flughafens Zürich auf die Stadtlandschaften**

*Mehrere Einwendende beantragen, unter Pt. 1.3.1 die Problematik der Lärmeinwirkungen des Flughafens Zürich auf die «Stadtlandschaften» zu beleuchten und die Entwicklung brachliegender, gut erschlossener Flächen zu ermöglichen.*

Gemäss kantonalem Raumordnungskonzept soll in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» die für den Kanton Zürich erwartete Entwicklungsdynamik zu wesentlichen Teilen ermöglicht werden. Unerwünschte Einwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete sind zu begrenzen und zu vermindern. Dazu zählt auch der Fluglärm. Die Rahmenbedingungen werden mittels separater Teilrevision des Richtplankapitels 4.7.1 «Flughafen Zürich» und des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich vorgenommen werden.

### **68 Komponente Luftverkehr ergänzen**

*Jemand beantragt, den unter Pt. 1.3.1 als Punkt 5 aufgezählten Handlungsbedarf zur Steigerung des öffentlichen Verkehrs zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens um die entsprechenden Komponenten des Luftverkehrs zu präzisieren und die vorliegende Aufzählung diesbezüglich zu ergänzen.*

Die Erschliessungsqualität mit dem Luftverkehr ist nicht nach Handlungsräumen differenzierbar. Der Stellenwert der internationalen Vernetzung wird unter Pt. 1.1 dargestellt.

### **69 Flugplatzareal Dübendorf**

*Jemand beantragt, unter Pt. 1.3.1 neben dem genannten Flughafen Zürich auch den Flugplatz Dübendorf als verfügbare Verkehrsinfrastruktur explizit aufzuführen, vorzugsweise als Regionalflugplatz.*

*Jemand beantragt, in Abb. 1.2 den Flugplatz Dübendorf als Flugplatz mit einem entsprechenden Symbol sinn-gemäss einzutragen.*

Der Flughafen Zürich dient als Infrastruktur zur Bewältigung des Luftverkehrs. Der Militärflugplatz Dübendorf wird gemäss Stationierungskonzept der Armee vom Juli 2005 von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Gestützt auf die Ergebnisse einer Testplanung hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, beim Bund auf eine Aufgabe der Aviatik hinzuwirken und die bisherige Richtplanfestlegung für den Militärflugplatz Dübendorf zu streichen (RRB Nr. 751/2010). In der Vorlage zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans sind Piste und Flugplatzperimeter des Militärflugplatzes Dübendorf daher nicht mehr enthalten. Die weitere Konkretisierung der Nachnutzung des Flugplatzareals erfolgt in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern. Anhand der erarbeiteten Grundlagen können dann abgestimmt auf den Entscheid des Bundes über die künftige Nutzung des Flugplatzareals weiterführende Festlegungen im kantonalen Richtplan getroffen werden (vgl. auch Pt. 4.7.2 des Erläuterungsberichts).

### **70 Unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen begrenzen**

*Jemand beantragt, den letzten Spiegelpunkt wie folgt zu ändern: «Unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen begrenzen und vermindern, insbesondere in Wohn-, Erholungs- und Wildquerungsgebieten.»*

In den «Stadtlandschaften» gilt es insbesondere, die Wohnqualität aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Deshalb wird der Schutz der Wohngebiete als prioritäres Ziel aufgeführt.

### **71 Klärung publikumsintensive Einrichtungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen**

*Jemand beantragt, die Begrifflichkeiten «publikumsintensive Einrichtungen (PE)» und «stark verkehrserzeugenden Nutzungen (SVN)» zu klären.*

Die Bereinigung der Begriffe im Bereich Parkierung ist bisher noch nicht erfolgt. Die entsprechenden Anpassungen des Richtplantextes sollen vorgenommen werden, sobald die entsprechende Teilrevision des Planungs- und Baurechts (PBG) im Bereich der Parkierungsregelungen erfolgt ist.

### **72 Massnahmen zur Verkehrsregulierung**

*Mehrere Einwendende beantragen, unter Pt. 1.3.1 einen zusätzlichen Handlungsbedarf aufzuführen: «Massnahmen zur Verkehrsregulierung wie zum Beispiel Umweltzonen, Parkplatzbewirtschaftung und Road Pricing prüfen.»*

Im kantonalen Raumordnungskonzept werden keine konkreten Einzelmassnahmen aufgeführt. Konkrete Vorgaben zu verkehrlichen Aspekten finden sich soweit zweckmässig und sofern eine entsprechende gesetzliche Grundlage besteht, in den nachfolgenden Kapiteln.

### **73 Kapazitäten des MIV nutzen**

*Jemand beantragt, unter Pt. 1.3.1 einen zusätzlichen Handlungsbedarf aufzuführen: «Kapazitäten der MIV-Erschliessung gezielt für innerstädtische Entwicklungen nutzen.»*

Die Abb. 1.1 wurde sinngemäss mit «Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems optimieren» ergänzt.

### **74 Durchgrünung der Siedlungsgebiete und der Vernetzung mit Naherholungsgebieten**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Übergängen der «Stadtlandschaften» zu Naherholungsgebieten einen höheren Stellenwert einzuräumen und die vernetzenden Freiräume als wichtiges Thema aufzunehmen. Zudem sollen Anforderungen an die Gestaltung der Siedlungsränder formuliert, ein Richtwert für die Freiraumversorgung bzw. für die Schaffung von Freihaltezonen innerhalb des Siedlungsgebiets eingeführt sowie das Siedlungsklima thematisiert werden.*

*Mehrere Einwendende beantragen, den Handlungsbedarf Kapiteln «Stadtlandschaft» und «urbanen Wohnlandschaft» zu ergänzen, wonach bestehende Defizite bezüglich der Durchgrünung der Siedlungsgebiete und der Vernetzung mit Naherholungsgebieten behoben bzw. vermieden werden sollen.*

Die angesprochenen Themen werden angesichts ihrer Körnigkeit nicht auf Stufe des kantonalen Richtplans behandelt. Diesbezügliche Vorgaben sollen mit den regionalen Richtplänen und der Nutzungsplanung erfolgen. Unter Pt. 2.2.3 c) «Siedlung - Massnahmen - Gemeinden» sind bereits entsprechende Aufträge an die Gemeinden formuliert.

## **1.3.2 Urbane Wohnlandschaft**

### **75 Begriff «urbane Wohnlandschaft» ersetzen**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Begriff «urbane Wohnlandschaft» zu ersetzen und festzulegen, dass hier «Wohnen und Arbeiten» im Vordergrund stehen. Entsprechend sei auch die Ansiedlung von Arbeitsplätzen zu fördern.*

*Jemand beantragt, die Ansiedlung von Arbeitsplätzen in Uster und Wetzikon gezielt zu fördern.*

Die Bezeichnungen für die fünf Handlungsräume wurden mit dem Raumplanungsbericht 2009 in der breiten Öffentlichkeit etabliert. Für alle Handlungsräume werden kurze, verständliche und prägnante Begriffe gewählt. In den «urbanen Wohnlandschaften» ist der prioritäre Handlungsbedarf, Arbeitsplätze zu erhalten. Bei guter Lagegunst wird eine Arbeitsplatzentwicklung aber nicht ausgeschlossen. Neu werden in Bereichen der «urbanen Wohnlandschaften» (Bülach, Winterthur, Wädenswil, Regensdorf) neue regionale Arbeitsplatzgebiete geschaffen, um Industrie und Gewerbe zu fördern. Weitergehende Differenzierungen der Handlungsräume können in den regionalen Raumordnungskonzepten vorgenommen werden.

### **76 Unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Begrenzung und Minimierung unerwünschter Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete auch als Handlungsbedarf bei der «urbanen Wohnlandschaft» (vgl. Pt. 1.3.2) und der «Landschaft unter Druck» (vgl. Pt. 1.3.3) aufzuführen.*

Das Anliegen wurde für den Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» berücksichtigt. Für den Handlungsraum «Landschaft unter Druck» werden andere Herausforderungen als vorrangiger eingestuft, insbesondere das Schaffen von attraktiven Ortszentren sowie die Gestaltung der Ortsdurchfahrten. Damit dürfte indirekt auch ein Beitrag zu Verminderung der unerwünschten Einwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen geleistet werden.

## **1.3.3 Landschaft unter Druck**

### **77 Begriffswahl «Landschaft unter Druck» überdenken**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Begriff «Landschaft unter Druck» zu überdenken und wenn möglich durch einen neutraleren Begriff zu ersetzen.*

Die Bezeichnungen für die fünf Handlungsräume wurden mit dem Raumplanungsbericht 2009 in der breiten Öffentlichkeit etabliert. Für alle Handlungsräume werden kurze, verständliche und prägnante Begriffe gewählt. Der Begriff «Landschaft unter Druck» bringt die Problemstellung in diesem Raum auf den Punkt.

### **78 Streichung des Hinweises «auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten»**

*Mehrere Einwendende beantragen, für die Handlungsräume «Landschaft unter Druck» und «Kulturlandschaft» beim Handlungsbedarf den Hinweis «auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten» ersatzlos zu streichen.*

Die Aussage bezieht sich auf eine weitergehende Verbesserung der Erschliessungsqualität über die bestehende Erschliessung und die bereits geplanten Projekte hinaus. Bereits beschlossene Vorhaben (z.B. 4. Teilergänzung S-Bahn) werden dadurch nicht in Frage gestellt. Der Verzicht auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität in diesen Gebieten dient dem Anliegen, diese vor weiterem Siedlungsdruck zu bewahren. Andererseits sollen die Mittel, die für die Erschliessung zur Verfügung stehen, künftig auf die Handlungsräume konzentriert werden, wo eine bessere Erschliessung aus übergeordneter Sicht notwendig und nutzbringend ist. Letztlich wird damit ein wesentlicher Beitrag zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr geleistet.

### **79 Aussagen zum Thema Wirtschaft und Arbeit**

*Mehrere Einwendende beantragen, unter Pt. 1.3.3 «Landschaft unter Druck» neben den Themen «Landschaft, Landwirtschaft, Freizeit und Erholung, Wohnungsbau» auch Aussagen zum Thema «Wirtschaft und Arbeit» zu ergänzen und zu erwähnen, welcher Stellenwert dem Arbeiten im Handlungsraum «Landschaft unter Druck» zukommt. Dabei sind die Zielsetzungen der Region zu berücksichtigen.*

Aus gesamtkantonalen Perspektive bedürfen die Herausforderungen zum Thema «Wirtschaft und Arbeit» vorab in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» einer speziellen Erwähnung. Hier soll die für den Kanton Zürich erwartete Entwicklungsdynamik zu wesentlichen Teilen ermöglicht werden. Soweit Bedarf für ergänzende Hinweise in anderen Handlungsräumen besteht, können diese in den regionalen Raumordnungskonzepten sowie in den regionalen Richtplänen formuliert werden. Dies insbesondere, soweit es Arbeitsplatzgebiete von regionaler oder kommunaler Bedeutung betrifft.

## **1.3.4 Kulturlandschaft**

### **80 Abgeltungsmechanismus für Kultur- und Naturlandschaft aufzeigen**

*Mehrere Einwendende beantragen, das kantonale Raumordnungskonzept im Hinblick auf die absehbaren finanziellen Folgekosten in den Handlungsräumen «Kulturlandschaft» und «Naturlandschaft» mit anderen sektoralpolitischen Zielsetzungen des Kantons abzustimmen und im kantonalen Richtplan ein Abgeltungsmechanismus für diese Gebiete aufzuzeigen.*

*Jemand beantragt, als Ergänzung zu den fünf Leitlinien folgenden Satz aufzunehmen: «Die Beschränkungen einzelner Gemeinden in ihrer räumlichen und damit wirtschaftlichen Entwicklung wird mit einem «Peripherie-Lastenausgleich» finanziell abgegolten.»*

Der innerkantonale Finanzausgleich wird nicht über den kantonalen Richtplan, sondern über das Finanzausgleichsgesetz (FAG) geregelt. Dieses wurde mit der Reorganisation des Finanzausgleichs (REFA) neu gestaltet und trat per 1.1. 2012 in Kraft. Einnahmen und Ausgaben einer Gemeinde bilden die Grundlage des Finanzausgleichs. Da sich die Folgen der Siedlungsplanung über Infrastruktur-, Bildungs- und Sozialausgaben sowie Steuereinnahmen insgesamt auf die Einnahmen und Ausgaben einer Gemeinde auswirken, besteht zwischen Siedlungsplanung und Finanzausgleich mittel- bis langfristig ein Zusammenhang. Hinzu kommen jedoch noch weitere Faktoren wie Konjunktur, demografische Entwicklung und Migrationspolitik, die für die Finanzen einer Gemeinde und damit für den Finanzausgleich ebenfalls von zentraler Bedeutung sind.

Soweit sich die Siedlungsplanung etwa auf die Einnahmeseite einer Gemeinde auswirken sollte, garantiert der neue Ressourcenausgleich allen Gemeinden eine minimale Steuerkraft. Auf der Ausgabenseite sind mögliche Auswirkungen der Siedlungsplanung auf die Zusammensetzung der Bevölkerung denkbar. Hier sorgt der demografische Sonderlastenausgleich dafür, dass mögliche Zusatzbelastungen im Zusammenhang mit der Zunahme an Einwohnerinnen und Einwohnern unter 20 Jahren aufgefangen werden können. Der geografisch-topografische Sonderlastenausgleich wiederum trägt zusätzliche Lasten, die mit einer schwachen Siedlungsentwicklung verbunden sind. Dabei finden auch die pro Kopf höheren Infrastrukturkosten infolge schwieriger topografischer Verhältnisse Berücksichtigung. Die Siedlungsentwicklung der Kernstädte Zürich und Winterthur

ist von Bedeutung beim Zentrumslastenausgleich. Soweit einzelne Gemeinden angesichts dieser Vielfalt von Massnahmen noch überdurchschnittliche Ausgaben zu tragen haben sollten, werden sie durch den individuellen Sonderlastenausgleich unterstützt.

Der Regierungsrat hat mit dem Raumplanungsbericht 2009 dargelegt, dass im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans der Austausch auf allen Ebenen intensiviert wurde. In der verwaltungsinternen «Plattform Raumentwicklung», die unter dem Vorsitz des Chefs des Amtes für Raumentwicklung steht, ist auch das Gemeindeamt eingebunden. Die Wechselwirkungen zwischen der laufenden Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans und der Reform des kantonalen Finanzausgleichs wurden bereits thematisiert und sollen auch Gegenstand der zu erarbeitenden langfristigen Raumentwicklungsstrategie für den Kanton Zürich sein (vgl. Legislaturziel 8c).

### **81 Alternativen zum quantitativen Wachstum aufzeigen**

*Jemand beantragt, konkrete Alternativen zum quantitativen Wachstum für Gemeinden in den Handlungsräumen «Kulturlandschaft» und «Naturlandschaft» aufzuzeigen.*

Mit dem kantonalen Raumordnungskonzept werden die Handlungsräume im Grossraum Zürich in Bezug auf zwei Dimensionen der Entwicklung positioniert. Es wird einerseits dargelegt, welche Dynamik in den Bereichen Wohnen und Arbeiten angestrebt wird (Quantität) und andererseits, ob eher Aufwertungsmassnahmen oder der Erhalt bestehender Qualitäten im Vordergrund stehen (Qualität). Das Konkretisieren dieser Entwicklungsperspektiven ist nun im Sinne des Gegenstromprinzips Aufgabe von Regionen und Gemeinden. Dabei ist unbestritten, dass in den Handlungsräumen «Kulturlandschaft» und «Naturlandschaft» besondere Herausforderung bestehen. Dies schlägt sich auch im kantonalen Raumordnungskonzept nieder. Von der langfristigen Raumentwicklungsstrategie (vgl. Legislaturziel 8c) dürfen ebenfalls entsprechende Hinweise erwartet werden.

### **82 Raumverträglichkeit des Strukturwandels sicherstellen**

*Mehrere Einwendende beantragen den ersten Punkt unter Handlungsbedarf im Handlungsraum «Kulturlandschaft» wie folgt zu ergänzen: «Raumverträglichkeit des Strukturwandels in der Landwirtschaft sicherstellen und ökologischen Ausgleich und Vernetzung fördern.»*

Detaillierte Ziele bzgl. Landwirtschaft sind im Kapitel «Landschaft» enthalten. Zudem weisen die Gebiete im Handlungsraum «Kulturlandschaft» bereits heute eine gute Qualität auf, weshalb kein prioritärer Handlungsbedarf besteht.

### **83 Brachliegende Gebäude zurückbauen**

*Mehrere Einwendende beantragen, nicht mehr benötigte landwirtschaftliche Ökonomiegebäude in der Landwirtschaftszone rückzubauen bzw. die entsprechenden Anreize dafür zu schaffen.*

Der Umgang mit brachliegenden Gebäuden wird im Kapitel «Landschaft» aufgenommen. Diese Thematik betrifft den ganzen Kanton, nicht nur den Handlungsraum «Kulturlandschaft».

### **84 Nutzung brachliegender Gebäude in der Kulturlandschaft**

*Mehrere Einwendende beantragen, den zweiten Aufzählungspunkt beim Handlungsbedarf zu ändern in «Nutzung brachliegender Gebäude in den Ortskernen und mit Rücksicht auf kulturgeschichtliche Objekte ermöglichen.»*

Die Nutzung brachliegender Gebäude ist insbesondere, aber nicht nur in Ortskernen relevant.

## **1.3.5 Naturlandschaft**

### **85 Entwicklungsperspektiven in der Naturlandschaft**

*Jemand beantragt, zum Erhalt der dörflichen Struktur der kleinen Gemeinden folgenden Handlungsbedarf aufzuführen: «Erhalt von lebensfähigen Dörfern und deren Infrastruktur durch Ermöglichung einer genügenden Nachfrage».*

*Jemand beantragt, den folgenden Handlungsbedarf auch bei der «Naturlandschaft» analog zur «Kulturlandschaft» aufzuführen: «Entwicklungsperspektiven konkretisieren, attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten».*

Im kantonalen Raumordnungskonzept werden für die einzelnen Handlungsräume die aus kantonaler Sicht vorrangigen Aufgaben definiert. In den regionalen Raumordnungskonzepten haben die Regionen und Gemeinden

die Möglichkeit, weitere Differenzierungen und Präzisierungen vorzunehmen. Verschiedene Anliegen gelten ohnehin für sämtliche Handlungsräume und bedürfen nicht bezüglich jedes Handlungsraums einer expliziten Erwähnung. So wird das Anliegen, Ortszentren aufzuwerten als wichtige Massnahme einer nachhaltigen Raumplanung aufgeführt (vgl. Abb. 1.1). Siedlungsgebiete wurden nach Möglichkeit nicht in den Handlungsraum «Naturlandschaft» einbezogen, damit die gewählten Formulierungen noch besser zutreffen.

#### **86 Bauen ausserhalb der Bauzonen in Naturlandschaften**

*Mehrere Einwendende beantragen explizitere Bestimmungen und Leitlinien zum Umgang mit Bauten ausserhalb der Bauzonen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, gestalterische Qualitäten beim Bauen ausserhalb der Bauzonen einzufordern und das Wort «Zurückhaltung» durch einen klareren und strengeren Begriff zu ersetzen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die Formulierung bzgl. Bauen ausserhalb der Bauzonen mit dem Begriff «grösste Zurückhaltung» zu ergänzen.*

Aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben besteht wenig Spielraum für eine Verschärfung. Zudem wird in Kapitel «Landschaft» sowohl unter Pt. 3.1 «Gesamtstrategie» wie auch unter Pt. 3.2 «Landwirtschaftsgebiet» ein zurückhaltender Umgang mit Bauten ausserhalb der Bauzonen vorgegeben. Von kantonaler Seite sollen schliesslich vermehrt Merkblätter zu den verschiedenen Aspekten des Bauens ausserhalb der Bauzone bereitgestellt werden.

#### **87 Bundesinventare berücksichtigen**

*Mehrere Einwendende beantragen, den dritten Punkt unter Handlungsbedarf im Handlungsraum «Naturlandschaft» wie folgt zu ändern: «Bedürfnisse von Naturschutz, Erholung bzw. Tourismus und Landwirtschaft unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben (Bundesinventare) abstimmen.»*

Die Perimeter der BLN-Gebiete bildeten eine wesentliche Grundlage zu der Abgrenzung der Handlungsräume. Die Berücksichtigung der Bundesinventare, wie im Übrigen auch weiterer gesetzlicher Grundlagen, muss aber nicht speziell hervorgehoben werden, da sie aus dem geltenden Recht gefolgert werden kann.

## **1.4 Grundlagenverzeichnis**

#### **88 Grundlagenverzeichnis ergänzen**

*Jemand beantragt darzulegen, welche Quellen in welcher Form und in welchen Teilen als Grundlage für das kantonale Raumordnungskonzept dienen.*

Im Grundlagenverzeichnis werden jene Grundlagen aufgeführt, die im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen Raumordnungskonzepts beigezogen wurden. Eine Kommentierung dieser Quellen ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

## 2 Einwendungen zum Kapitel Siedlung

Die im Rahmen der Mitwirkungsverfahren eingegangenen Anträge haben zu zahlreichen Ergänzungen und Anpassungen des Richtplantextes und der Richtplankarte geführt. Zahlreiche Anträge der nachgeordneten Planungsträger bezogen sich auf die Ausscheidung von zusätzlichem Siedlungsgebiet. Dies hat die Baudirektion bewogen, das direkte Gespräch mit den Gemeinden unter Einbezug der regionalen Planungsverbände zu suchen. An den in zwei Runden in den Jahren 2010 und 2011 durchgeführten Gemeindeforenzen haben jeweils rund 100 Gemeinden teilgenommen und ihre Anträge erläutert, was in der Folge zu weiteren Anpassungen des Siedlungsgebiets geführt hat. Weitere Anträge zur Anpassung des Siedlungsgebiets stützten sich auf ein Konzept der Architektengruppe «Krokodil», das eine Konzentration des künftigen Geschossflächenzuwachses in Teilen der Region Glattal vorsieht. Dazu wäre eine Nutzungsintensivierung erforderlich, die wesentlich über die bisher verfolgten Planungen hinausgehen würde. Da eine regional abgestützte politische Diskussion dieses Vorschlags bisher noch nicht stattgefunden hat, wurde auf die Berücksichtigung dieser Anträge im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans verzichtet. Insbesondere wurde es nicht als sinnvoll erachtet, einzelne Elemente aus dem Konzept herauszugreifen, bevor dieses gesamthaft diskutiert und gewürdigt wurde. Gelegenheit dazu bilden die Arbeiten zu einer langfristigen Raumentwicklungsstrategie für den Kanton Zürich, welche Anfang 2012 aufgenommen wurden.

Insgesamt ist die Bilanz von Erweiterungen bzw. der Reduktion von Siedlungsgebiet ausgeglichen. In der Summe resultiert eine minime Abnahme des Siedlungsgebiets im Umfang von 0,4 Prozent. Die bisher als Bauentwicklungsgebiet bezeichneten Flächen wurden nach einer eingehenden Prüfung entweder dem Siedlungsgebiet (rund 100 ha) oder aber dem Landwirtschaftsgebiet (rund 200 ha) zugewiesen, wodurch Klarheit über die künftigen Entwicklungsabsichten geschaffen werden konnte.

Mit der Aufnahme von Handlungsanweisungen zum Umgang mit Hochhäusern wird der Tatsache Rechnung getragen, dass Hochhäuser die Siedlungsstruktur in besonderem Mass beeinflussen. Sie sollen daher erhöhten Qualitätsansprüchen genügen und an geeigneten Lagen realisiert werden (vgl. Pte. 2.2.1, 2.2.3 b und 2.2.3 c). Eine weitere Ergänzung betrifft die Festlegung von Koordinationshinweisen zur Sicherung von Arbeitsplatzgebieten (vgl. Pt. 2.2.2). In der Vergangenheit wurden geeignete Flächen beispielsweise in Mischzonen in vielen Fällen vorab für Wohnzwecke genutzt. Ausgewählte Flächen im Siedlungsgebiet, denen aus kantonalen oder regionaler Perspektive eine Schlüsselrolle zukommt, sollen daher gezielt für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben gesichert werden.

Auf Anregung des Bundes wurden die Bestimmungen betreffend Kleinsiedlungen im Richtplantext präzisiert (vgl. Pt. 2.2.2). Dadurch konnte auf die Darstellung der Kleinsiedlungen in der Richtplankarte, wie in der Vorlage zur Anhörung noch vorgesehen, grundsätzlich verzichtet werden.

Die Objektliste der Zentrumsgebiete von kantonalen Bedeutung wurde mit gebietspezifischen Koordinationshinweisen ergänzt, um die unterschiedlichen Entwicklungsabsichten in den einzelnen Zentrumsgebieten besser zum Ausdruck zu bringen. Die Perimeter der Zentrumsgebiete Nr. 1 «Zürich-City», Nr. 2 «Zürich-Hard/Altstetten», Nr. 3 «Zürich-Nord/Opfikon», Nr. 7 «Oberwinterthur/Grüze» und Nr. 12 «Schlieren» wurden erweitert, um den heute bestehenden und den aufgrund von geplanten Infrastrukturerweiterungen absehbaren Potenzialen besser Rechnung zu tragen. Der Perimeter des Zentrumsgebietes Nr. 11 «Wetzikon» wurde hingegen auf den südlichen Teil konzentriert. Mit Textergänzungen wird auf den besonderen Abstimmungsbedarf im Bereich von Gemeinde- und Regionsgrenzen hingewiesen (vgl. Pt. 2.3.1) und der Querbezug zum kantonalen Gesamtverkehrskonzept hergestellt (vgl. Pt. 2.3.3 a).

Um die Abstimmung mit den Planungen des Bundes zu gewährleisten, wurde die Objektliste der kantonal festgelegten Ortsbilder mit Querverweisen zu den entsprechenden Einträgen im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) ergänzt. Zur Verbesserung der Übersicht werden in Abb. 2.3 im Richtplantext neu sämtliche Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung dargestellt, d.h. neben den kantonal festgelegten auch die Ortsbilder von regionaler Bedeutung sowie die ISOS-Objekte von nationaler Bedeutung. Mit entsprechenden Textergänzungen wird dem besonderen Abstimmungsbedarf beim Bau und der Sanierung von Strassen im schutzwürdigen Ortsbild (vgl. Pt. 2.4.3 a), zur Erhaltung der Stadtstruktur (vgl. Pt. 2.4.3 b) und zur Sicherung wichtiger Freiräume (vgl. Pt. 2.4.3 c) besser Rechnung getragen.



## 2.1 Gesamtstrategie

Unter Pt. 2.1 werden die für die Siedlungsentwicklung im Kanton Zürich massgeblichen Ziele sowie die vom Kanton, den Regionen und Gemeinden zu treffenden Massnahmen ausgeführt. Neu wurde u.a. ein Hinweis auf die gemeinsame Grundlagenerarbeitung von Kanton, Regionen und Gemeinden im Rahmen von Gebietsplanungen aufgenommen (vgl. Pt. 2.1.2 a).

### 2.1.1 Ziele

#### **89 Abstimmung zwischen Raumordnungskonzept, Siedlung und Verkehr**

*Mehrere Einwendende beantragen besser darzustellen, wie die Festlegungen im Bereich Siedlung mit dem kantonalen Raumordnungskonzept bzw. mit den Festlegungen im Bereich «Verkehr» verknüpft sind.*

*Jemand beantragt zu ergänzen, dass im Handlungsraum «Stadtlandschaft» die erwünschte Siedlungsentwicklung bestimmt, welche Verkehrskapazitäten geschaffen werden sollen, während sich die räumliche Entwicklung in den übrigen Handlungsräumen an den Kapazitäten der vorhandenen oder bereits geplanten Verkehrsinfrastrukturen zu orientieren habe.*

Die Ausscheidung des Siedlungsgebiets orientiert sich an den Handlungsräumen des kantonalen Raumordnungskonzepts (vgl. Pt. 2.2.2). Differenzierte Vorgaben für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den einzelnen Handlungsräumen werden im kantonalen Raumordnungskonzept gemacht (vgl. Pt. 1.3). Die zahlreichen im Rahmen der Gesamtüberprüfung vorgenommenen Anpassungen des Siedlungsgebiets wurden auf diese Vorgaben abgestimmt.

Die Festlegungen im Bereich «Verkehr» (vgl. Pt. 4) sind ebenfalls auf das kantonale Raumordnungskonzept abgestimmt und sehen u.a. eine Konzentration der Verkehrsvorhaben auf Massnahmen zur besseren Erschliessung der «Stadtlandschaften» und insbesondere der Zentrumsgebiete vor. Der angestrebte Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen kann aber immer nur schrittweise und nach Massgabe der verfügbaren finanziellen Mittel erfolgen. Ein absoluter Vorrang der Siedlungsentwicklung gegenüber den Möglichkeiten der Verkehrserschliessung ist nicht möglich, auch nicht im Handlungsraum «Stadtlandschaft». Der dazu erforderliche Ausbau der Verkehrsnetze liegt zudem in vielen Fällen in der Kompetenz des Bundes.

Die Analyse der Wechselwirkungen zwischen Siedlung und Verkehr in Gebieten mit erhöhtem Koordinationsbedarf erfolgt im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten (vgl. Pt. 4.1.1 d).

#### **90 Mit dem Boden haushälterisch umgehen**

*Jemand beantragt, die Siedlungsentwicklung ausschliesslich auf die bestehenden Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs auszurichten.*

Gemäss Richtplantext ist die Siedlungsentwicklung auf die bestehenden Infrastrukturen auszurichten, damit die bereits getätigten Investitionen in die öffentlichen Infrastrukturen bestmöglich genutzt werden können (vgl. Pt. 2.1.1 a). Mit dieser Formulierung werden neben den Infrastrukturen des öffentlichen und des privaten Verkehrs weitere räumlich gebundene Investitionen, beispielsweise in die Kanalisation sowie in Schulhäuser, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen erfasst. Eine Fokussierung ausschliesslich auf die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs wäre nicht sachgerecht.

#### **91 Siedlungen nach innen entwickeln**

*Mehrere Einwendende begrüssen die Festlegungen zur haushälterischen Bodennutzung bzw. zur Entwicklung der Siedlungen nach innen und beantragen eine beschleunigte Umsetzung geeigneter Massnahmen. Jemand beantragt, den Geschossflächenbedarf in den Agglomerationen durch Verdichtung vor Ort zu befriedigen und auf weitere Einzonungen zu verzichten.*

*Mehrere Einwendende beantragen, auch den ländlichen Räumen ein angemessenes Wachstum zuzugestehen bzw. den Gemeinden – trotz angestrebter innerer Verdichtung – einen angemessenen Spielraum für ihre wirtschaftliche Entwicklung einzuräumen. Jemand beantragt, kleineren Landgemeinden ohne feste Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz zum Erhalt der Infrastrukturen und Grundschulen eine minimale Entwicklung zu ermöglichen. Mehrere Einwendende beantragen die Schaffung von Siedlungsgebiet für Wohnnutzungen niedriger Dichte an gut erschlossenen Lagen. Jemand beantragt, die Aussagen zur Siedlungsentwicklung nach innen räumlich zu differenzieren.*

*Mehrere Einwendende beantragen, im Richtplantext zu ergänzen, dass bei der Siedlungsentwicklung nach innen auch der Umgang mit baulich gewachsenen Strukturen besondere Sorgfalt erfordert. Jemand beantragt,*

zur Sicherstellung einer den erhöhten Ansprüchen genügenden Gestaltung und Qualität der Bebauungen in Ortszentren eine Gestaltungsplanpflicht in Erwägung zu ziehen. Jemand beantragt, im Vorfeld der Verdichtung und der Ausscheidung neuer Baugebiete die Versorgung mit Freiraum, Schulen, Alterssiedlungen, ÖV usw. als gemeinsame Aufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden sicherzustellen.

Mehrere Einwendende beantragen, Einkaufszentren, grössere Freizeiteinrichtungen und Arbeitsplatzgebiete an mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbaren Standorten zusammenzufassen. Mehrere Einwendende beantragen, die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete auch auf den Individualverkehr auszurichten. Jemand beantragt, für die Wirtschaft zentrale Standorte bereitzustellen, die nicht nur mit dem öffentlichen Verkehr, sondern auch mit dem Privatverkehr optimal erreichbar sind.

Jemand beantragt, zur Sicherung der Nahversorgung Handlungsanweisungen für die Regionen und Gemeinden festzulegen.

Der Bedarf an Geschossflächen für Wohnungen und Arbeitsplätze ist vorrangig durch bauliche Erneuerung und Entwicklung innerhalb des Siedlungsgebiets an mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken (vgl. Pt. 2.1.1 b).

Vorgaben für die Siedlungsentwicklung in den unterschiedlichen Handlungsräumen sind im kantonalen Raumordnungskonzept festgelegt (vgl. Pt. 1.3). Räumlich differenzierte Dichtevorgaben werden – auf der Grundlage des kantonalen Raumordnungskonzepts sowie der regionalen Raumordnungskonzepte – in den regionalen Richtplänen getroffen (vgl. Pte. 2.2.3 b und 2.3.3 b).

Die Nutzungsplanung im Siedlungsgebiet ist eine kommunale Aufgabe. Ein zielführendes Vorgehen bei der Verdichtung und Ausscheidung neuer Baugebiete ist daher primär durch die planenden Gemeinden sicherzustellen.

Die Siedlungsentwicklung nach innen ist mit Massnahmen zur Gestaltung und Aufwertung der Freiräume und gut erreichbaren Angeboten für die Naherholung zu verbinden. Besondere Sorgfalt erfordert dabei der Umgang mit kulturgeschichtlichen Objekten (vgl. Pt. 2.1.1 b). Auf die beantragte Ergänzung mit dem Begriff «baulich gewachsene Strukturen» wurde verzichtet, weil diesem Aspekt nicht die gleiche Bedeutung zukommt wie den bereits genannten kulturgeschichtlichen Objekten, die sowohl die kommunal und überkommunal geschützten Ortsbilder wie auch Einzelobjekte umfassen, die auf kantonaler Ebene mit Instrumenten der Denkmalpflege geschützt werden. Objekte des Ortsbildschutzes sind in der Regel Baugesamtheiten wie Ortskerne, Quartiere und Strassenzüge mit ihrer typischen Bebauungs- und Aussenraumstruktur, die als wichtige Zeugen einer politischen, wirtschaftlichen, sozialen oder baukünstlerischen Epoche erhaltenswert sind (vgl. Pt. 2.4.1).

Einkaufszentren, grössere Freizeiteinrichtungen und Arbeitsplatzgebiete sind auf regionaler Ebene zu koordinieren und an geeigneten Standorten zusammenzufassen (vgl. Pt. 2.1.1 b). Auf die erneute Nennung der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr wurde verzichtet, weil an dieser Stelle die regionale Koordination im Vordergrund steht und der allgemein gültige Grundsatz, dass der Bedarf an Geschossflächen an mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken ist, bereits im ersten Satz des Absatzes genannt wurde.

## **92 Ortskerne im ländlichen Raum stärken**

Jemand beantragt, das Potenzial der unternutzten Bauten und Baulücken vor allem in Ortszentren und Bahnhofsbereichen zu nutzen.

Neben den Zentrumsgebieten und Bahnhofsbereichen (vgl. Pt. 2.1.1 c) ist auch der Entwicklung der Ortskerne im ländlichen Raum Beachtung zu schenken. Bestehende, unter Umständen für das Ortsbild prägende Bauten sind oft unternutzt. Mit einer gezielten Nutzungsintensivierung kann zusätzlicher Wohnraum geschaffen und gleichzeitig die Attraktivität und Lebensfähigkeit dieser Siedlungen gestärkt werden. Die Formulierung im Richtplangentext wurde daher beibehalten (vgl. Pt. 2.1.1 b).

## **93 Zentrumsgebiete und Bahnhofsbereiche stärken**

Jemand beantragt, den Richtplangentext dahingehend anzupassen, dass ausschliesslich Standorte mit hervorragender Erschliessungsqualität für öffentliche Verkehrsmittel sowie für den Fuss- und Veloverkehr erwähnt werden. Jemand beantragt, an Standorten mit hervorragender Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel Massnahmen zur Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs zu ergreifen. Jemand beantragt, für die Wirtschaft zentrale Standorte bereitzustellen, die nicht nur mit dem öffentlichen Verkehr, sondern auch mit dem Privatverkehr optimal erreichbar sind.

*Jemand beantragt, auf das Ziel, Zentrumsgebiete und Bahnhofbereiche zu stärken, zu verzichten, da die übrigen Gebiete damit vernachlässigt würden. Jemand beantragt, neben Zentrumsgebieten und Bahnhofbereichen auch Flughäfen und Regionalflugplätze zu stärken.*

*Jemand beantragt, Instrumente zu prüfen, um Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer an einer guten Zentrumsentwicklung beteiligen zu können.*

Standorte mit hervorragender Erschliessung, wie Zentrumsgebiete und Bahnhofbereiche mit überörtlicher Bedeutung, eignen sich in besonderem Mass für verkehrsintensive Einrichtungen (vgl. Pt. 2.1.1 c). Dies schliesst nicht aus, dass diese Standorte – im Rahmen der bestehenden Verkehrsinfrastruktur – neben dem öffentlichen Verkehr auch mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gut erreichbar sind. Mit einer zu restriktiven Regelung der MIV-Erreichbarkeit dieser Standorte würden Anreize zur Verlagerung verkehrsintensiver Einrichtungen an periphere, mit dem öffentlichen Verkehr weitaus schlechter erschlossene Standorte geschaffen, was den übergeordneten Zielen zuwiderlaufen würde.

Die beabsichtigte Entwicklung von Orts- und Quartierzentren wird unter Umständen durch das fehlende Interesse einzelner Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer behindert. Für weitergehende Instrumente fehlen jedoch die gesetzlichen Grundlagen. Das Anliegen ist im Rahmen einer künftigen Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) zu prüfen.

#### **94 Siedlungsqualität erhöhen**

*Jemand beantragt zu ergänzen, dass die Siedlungsentwicklung mit dem Umweltschutz, insbesondere mit dem Lärmschutz und der Luftreinhaltung, und mit der Energieversorgung abzustimmen ist. Ausserdem sei zur Reduktion der Luftbelastung den Erfordernissen der Luftreinhaltung Rechnung zu tragen. Weiter sei bei der Nachverdichtung von Gebieten mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass die neu entstehenden Bebauungs-, Freiraum-, Erschliessungs- und Parzellierungsstrukturen von innovativer und hoher Qualität seien, und neben dem Lärm und der Erschliessung auch die Freiflächenversorgung und qualitative Kriterien als eigene Themenfelder zur Erhöhung der Siedlungsqualität aufgegriffen werden sollen. Jemand beantragt, zur Erreichung einer hohen Siedlungsqualität für eine ausreichende Grün- und Freiflächenversorgung, für ein gesundheitsförderndes Siedlungsklima und für den ökologischen Ausgleich zu sorgen. Jemand beantragt die Aufnahme eines zusätzlichen Absatzes zum Thema «Lokal- und Mikroklima als relevanter übergeordneter Aspekt der Siedlungsqualität».*

*Mehrere Einwendende beantragen, Verkehrslärm zu vermeiden und kurzfristig zu reduzieren sowie Massnahmen für einen wirksamen Schutz der Wohngebiete vor Verkehrslärm zu treffen. Mehrere Einwendende beantragen, zur Verbesserung der Siedlungsqualität auch Massnahmen zur Vermeidung bzw. Reduktion des motorisierten Strassenverkehrs in Betracht zu ziehen, z.B. Ortsdurchfahrten konsequent auf Tempo 30 auszurichten und entsprechend zu gestalten. Jemand beantragt Massnahmen, die einer unerwünschten sozialen Segregation als Folge von Lärmsanierungen entgegenwirken.*

Die unter anderem im Hinblick auf die haushälterische Bodennutzung angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen kann zu Zielkonflikten mit anderen Anliegen führen bzw. diese akzentuieren. Sie erfordert daher besondere Anstrengungen zur Bewahrung und Steigerung der Siedlungsqualität (vgl. Pt. 2.1.1 d). Massnahmen zur Gestaltung und Aufwertung der Freiräume, die Bedeutung gut erreichbarer Angebote für die Naherholung und der Umgang mit kulturgeschichtlichen Objekten werden daher unter Pt. 2.1.1 b) explizit angesprochen. Die Sicherstellung einer hohen Qualität der Bauten und der Aussenräume ist jedoch vorab Aufgabe der kommunalen Nutzungsplanung (vgl. Pt. 2.2.3 c).

Festlegungen zur Bekämpfung des Verkehrslärms werden im Kapitel «Strassenverkehr» getroffen. 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 (vgl. Pt. 4.2.1).

Massnahmen zur Lärmsanierung in Wohnquartieren steigern die Attraktivität der angrenzenden Liegenschaften, was zusätzliche Sanierungsmassnahmen der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer sowie entsprechende Mietpreissteigerungen auslösen kann. Diese Entwicklungen können jedoch nicht mit den Instrumenten der Raumplanung gesteuert werden.

#### **95 Siedlungsentwicklung in von Fluglärm betroffenen Gebieten ermöglichen**

*Jemand beantragt, Fluglärm zu vermeiden und kurzfristig zu reduzieren. Jemand beantragt, Grundsätze und Strategien zur Erhöhung der Siedlungsqualität in vom Fluglärm beeinträchtigten Wohngebieten zu nennen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, – unter entsprechenden Schallschutzauflagen – die weitere Siedlungsentwicklung sowie eine Entwicklung nach innen in den von Fluglärm betroffenen Gebieten zu ermöglichen. Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan festzulegen, dass die weitere Siedlungsentwicklung in vom Fluglärm betroffenen Gebieten – falls lokal nicht möglich – durch einen regionalen Ausgleich zu ermöglichen sei.*

In den Fluglärm betroffenen Gebieten wird nach Klärung der Rechtslage mit dem Bund eine erneute Überprüfung des kantonalen Richtplans vorgenommen. Anpassungen des Siedlungsgebiets werden dabei – wie im übrigen Kantonsgebiet – bei nachgewiesenem Bedarf und im Rahmen der übergeordneten Zielsetzungen in Betracht gezogen. Derartige Überprüfungen werden in Zukunft jedoch in kürzeren Abständen möglich sein.

#### **96 Ausgewogenes Wohnraumangebot**

*Jemand beantragt, die Richtplanfestlegungen mit einer Aussage in Bezug auf die Sicherstellung eines genügend grossen und diversifizierten (d.h. den Wohnbedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen Rechnung tragenden) Wohnraumangebots zu ergänzen.*

Das Anliegen wurde mit der Aufnahme entsprechender Handlungsaufträge aufgegriffen: Der Kanton prüft den Abbau der Regelungsdichte und sorgt so für günstige Rahmenbedingungen für den Wohnungsbau (vgl. Pt. 2.2.3 a). Die Gemeinden entwickeln orts- bzw. städtebauliche Konzepte für Neubaugebiete sowie insbesondere auch für Gebiete, die umgenutzt, erneuert oder verdichtet werden sollen. Sie achten dabei auf ein ausgewogenes Wohnungsangebot, das auch preisgünstigen Wohnraum umfasst (vgl. Pt. 2.2.3 c).

#### **97 Planungsmehrwerte abschöpfen**

*Jemand beantragt, den als Folge von Umzonungen entstehenden Planungsmehrwert abzuschöpfen.*

Die Diskussion über eine zwingend vorzunehmende Mehrwertabschöpfung bzw. einen entsprechenden Minderwertausgleich wird derzeit im Rahmen der Umsetzung der ersten Teilrevision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) geführt. Es wird zu prüfen sein, in welchem Umfang die kantonale Gesetzgebung entsprechend angepasst werden muss.

#### **98 Häufigkeit von Richtplananpassungen**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan aufzuführen, welche Themen schneller als im Rhythmus von 10–15 Jahren zu revidieren sind.*

Die Festlegungen des kantonalen Richtplans sollen eine möglichst hohe Beständigkeit aufweisen. Sie sind aber dann zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist (vgl. Art. 9 RPG).

Eine hohe Planbeständigkeit ist insbesondere für jene Vorhaben von Bedeutung, die zu ihrer Realisierung eine Landsicherung erfordern. Die Überprüfung des kantonalen Richtplans soll vermehrt in Teilräumen sowie in kürzeren Zeitabständen erfolgen. Damit kann sichergestellt werden, dass mit dem kantonalen Richtplan zeitgerecht auf heute nicht absehbare oder noch unsichere Entwicklungen reagiert werden kann. Häufigere und dafür kleinere Teilrevisionen dürften ausserdem dazu beitragen, dass die Komplexität der einzelnen Richtplanvorlagen reduziert werden kann.

### **2.1.2 Massnahmen**

#### **99 Grundlagen erarbeiten**

*Jemand beantragt, in den Planungsgrundlagen Aussagen über die Entwicklung des heute festgelegten Siedlungsgebietes zu machen. Jemand beantragt, regionale Übersichten über die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Siedlungsgebiets in Zusammenarbeit mit den Regionen zu erarbeiten. Mehrere Einwendende beantragen, das konkrete mögliche Wachstum in einzelnen Regionen und Teilräumen mit Zahlen zu hinterlegen und die nötigen Massnahmen zu beschreiben.*

*Jemand beantragt, zum Schutz der archäologischen Bodendenkmäler explizit auch die Erstellung und Nachführung eines archäologischen Fundstelleninventars sowie Massnahmen zum Schutz noch unbekannter Fundstellen als zu erarbeitende Grundlagen aufzuführen. Jemand beantragt, den Kanton zu beauftragen, Instrumente zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen zu erarbeiten. Jemand beantragt zu ergänzen, dass der Kanton auch Grundlagen zur Sicherung der landschaftsbezogenen (Nah-) Erholungsnutzung erarbeitet.*

Der Kanton erarbeitet die für eine zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen erforderlichen Grundlagen und macht diese den Planungsträgern aller Stufen zugänglich. Das Anliegen der Siedlungsentwicklung nach innen wurde in die Aufzählung der zu erarbeitenden Grundlagen aufgenommen. Namentlich erwähnt werden somit die Grundlagen zur Bauzonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, zur Sicherung der Fruchtfolgefleichen, zum Schutz archäologischer Bodendenkmäler und Baudenkmäler, zur Störfallvorsorge sowie zur Umsetzung von Art. 47 Raumplanungsverordnung (vgl. Pt. 2.1.2 a).

Neu wurde zudem ein Querverweis auf die Erarbeitung vertiefter Grundlagen in Zusammenarbeit mit Regionen und Gemeinden im Rahmen von fachübergreifenden Gebietsplanungen aufgenommen (vgl. Pt. 2.1.2 a).

Die zum Schutz der archäologischen Bodendenkmäler erforderlichen Grundlagen sind in der Aufzählung bereits enthalten. Die zur Bemessung des Siedlungsgebiets erforderlichen Grundlagen sind nicht Gegenstand einer behördenverbindlichen Festlegung im kantonalen Richtplan (vgl. Pt. 2.2.2 des Erläuterungsberichts). Grundlagen für die Naherholung und die entsprechenden Planungen sind auf kommunaler und allenfalls regionaler Ebene zu erarbeiten.

### **100 Methodik zur Erhebung der inneren Nutzungsreserven**

*Jemand beantragt, das Vorgehen und die Methodik zur Erhebung der inneren Nutzungsreserven durch den Kanton, die Regionen und die Gemeinden gemeinsam festzulegen.*

Die Erarbeitung von Grundlagen zu den vorhandenen Nutzungsreserven hat nach einheitlichen Kriterien zu erfolgen und ist daher Aufgabe des Kantons (vgl. Pt. 2.1.2 a). Die Arbeiten erfolgen im fachlichen Austausch mit den regionalen Planungsverbänden, die konkrete Organisation und Durchführung der Grundlagenarbeiten ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

### **101 Mobilisierbarkeit der Nutzungsreserven**

*Jemand bezweifelt die rasche Mobilisierbarkeit der in den überbauten Bauzonen vorhandenen Nutzungsreserven und beantragt – zur Sicherung qualitativer Zielsetzungen – die Einzonung zusätzlicher Flächen.*

Der Zeitpunkt einer Mobilisierung der in den überbauten Bauzonen vorhandenen Nutzungsreserven kann nur teilweise durch die Raumplanung gesteuert werden. Einer schnellen Realisierung dieser Potenziale können unter anderem wirtschaftliche Gründe entgegenstehen, etwa ein hoher Restwert der bestehenden Bauten, oder es fehlt der Wille der privaten Akteure. Entsprechende Erneuerungsstrategien sind auf lokaler bzw. auf Quartierebene zu erarbeiten und haben diesen Faktoren Rechnung zu tragen. Dies ist aber nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Optimierungen des Siedlungsgebiets sind – im Einklang mit den übergeordneten Zielsetzungen und nach erfolgter Interessenabwägung – im Rahmen der periodischen Überprüfung des kantonalen Richtplans möglich.

### **102 Boden im Metropolitanraum Zürich haushälterisch nutzen**

*Mehrere Einwende beantragen eine Präzisierung der Massstäbe, die bezüglich der haushälterischen Nutzung des Bodens gelten sollen.*

Der Kanton setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit gemäss eidgenössischen Raumplanungsgesetz (RPG) dafür ein, dass im gesamten Metropolitanraum Zürich dieselben Massstäbe bezüglich der haushälterischen Nutzung des Bodens angewandt werden (vgl. Pt. 2.1.2 a). Die Zusammenarbeit der Kantone auf dem Gebiet der Raumplanung erfolgt im Rahmen der gesetzlich geregelten Verfahren (vgl. Art. 7 RPG). Mit dem neu gegründeten Verein Metropolitanraum Zürich steht zudem eine übergeordnete Plattform für die Diskussion und den Abgleich der entsprechenden Entwicklungsvorstellungen zur Verfügung. Aus Sicht des Kantons Zürich steht dabei die verbindliche Begrenzung des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan im Vordergrund.

### **103 Aufgaben der Regionen präzisieren**

*Mehrere Einwendende beantragen Präzisierungen bezüglich der von den Regionen zu erarbeitenden Grundlagen und Entwicklungsziele.*

Die Regionen gliedern und differenzieren die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Siedlungsgebiets durch sachgerechte gebietsweise Nutzungs- und Dichtevorgaben in den regionalen Richtplänen sowie durch die Bezeichnung von Gebieten, die umzustrukturieren, weiterzuentwickeln oder zu bewahren sind (vgl. Pt. 2.2.3 b). Die Regionen erarbeiten dazu Grundlagen für eine auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Nutzung und Strukturierung des Siedlungsgebiets sowie zur Sicherung der Naherholung. Sie legen ihre Ent-

wicklungsziele auf der Grundlage von regionalen Raumordnungskonzepten fest. Sie sorgen durch entsprechende Festlegungen im regionalen Richtplan für die gemeindeübergreifende Koordination in aufgabenbezogenen Bezugsräumen, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden insbesondere auch für geeignete Standorte und ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten für das produzierende Gewerbe (vgl. Pt. 2.1.2 b).

#### **104 Instrumente zum überkommunalen Flächen- und Nutzungsabtausch**

*Jemand beantragt, Kompensationsinstrumente für den überkommunalen Flächen- und Nutzungsabtausch zu prüfen. Jemand beantragt, die Ausnützung der gut erschlossenen Gebiete mit der Auszonung der bestehenden Bauzonen ohne Groberschliessung sowie Reservezonen in den höher gelegenen Landschaftsteilen des Kantons zu koppeln.*

Für Instrumente zum überkommunalen Flächen- und Nutzungsabtausch fehlen die gesetzlichen Grundlagen. Die Anliegen sind nach Abschluss der ersten Teilrevision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) allenfalls im Rahmen einer Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) zu prüfen.

#### **105 Zusammenarbeit der Gemeinden unterstützen**

*Jemand beantragt zu ergänzen, dass der Kanton die Gemeinden im Zustandekommen und in der Durchführung der überkommunalen Zusammenarbeit aktiv unterstützt. Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan festzulegen, dass die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden finanziell unterstützt wird.*

Gemäss Richtplantext pflegen die Gemeinden eine enge interkommunale Zusammenarbeit, insbesondere bei der Planung grösserer öffentlicher Vorhaben (vgl. Pt. 2.1.2 c). Wo erforderlich unterstützt der Kanton dabei die Gemeinden beratend. Die Zusammenarbeit der Gemeinden bei der Erfüllung ihrer Aufgaben trägt dazu bei, dass unzweckmässige und unwirtschaftliche Planungen verhindert werden können und führt insgesamt zu besseren Lösungen. Es handelt sich dabei offensichtlich nicht um eine neue Aufgabe, die den Gemeinden übertragen wird. Gemäss Art. 2 Abs. 1 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) erarbeiten Bund, Kantone und Gemeinden die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen und stimmen sie aufeinander ab.

#### **106 Grundlagen zur Strukturierung und Gestaltung des Siedlungsgebiets auf kommunaler Ebene**

*Jemand beantragt zu ergänzen, dass auch auf kommunaler Ebene Grundlagen zur Strukturierung und Gestaltung des Siedlungsgebiets sowie zur Freiflächenversorgung erarbeitet werden sollen. Zudem seien auch qualitative Kriterien zu thematisieren und Hinweise zur differenzierten Betrachtung von Arealüberbauungen und zur Schliessung von Baulücken in Ortskernen zu geben.*

Die Gemeinden organisieren und strukturieren das Siedlungsgebiet im Rahmen ihrer Nutzungsplanung gemäss den kantonalen und regionalen Zielvorgaben mit Bauzonen, Freihaltezonen und Reservezonen. Die Gemeinden prüfen Möglichkeiten zur besseren Nutzung der Bauzonen, beispielsweise durch Aufzonung an gut erschlossenen Lagen, und achten auf eine hohe Qualität der Bauten und der Aussenräume. Sie entwickeln orts- bzw. städtebauliche Konzepte für Neubaugebiete sowie insbesondere auch für Gebiete, die umgenutzt, erneuert oder verdichtet werden sollen (vgl. Pt. 2.2.3 c).

Die Gemeinden können die kantonalen und regionalen Festlegungen im kommunalen Richtplan konkretisieren (vgl. § 31 PBG). Dieser bildet den übergeordneten Rahmen für die nachgelagerten nutzungsplanerischen Festlegungen und enthält Vorgaben zur anzustrebenden Nutzungsdichte und zur baulichen Dichte, zur angestrebten Nutzungsstruktur und zur Siedlungsqualität sowie zur Freiraumversorgung der Ortsteile und Quartiere.

#### **107 Freiraumversorgung und ökologischer Ausgleich im Siedlungsraum**

*Jemand beantragt zu ergänzen, dass die Gemeinden auch für die bedarfsgerechte, d.h. in ihrer Verteilung, Qualität und Quantität angemessene Freiraumversorgung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie für den ökologischen Ausgleich im Siedlungsraum zu sorgen haben.*

Die Gemeinden sichern durch die Ausscheidung von Erholungs- und Freihaltezonen die Freiraumversorgung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung. Sie beziehen die Gestaltung des Siedlungsrandes in ihre Nutzungsplanung ein und sorgen für die Vernetzung der Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets und mit der Landschaft (vgl. Pt. 2.2.3 c).

#### **108 Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV**

*Mehrere Einwendende beantragen zu ergänzen, dass die Gemeinden im Rahmen ihrer Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV nicht nur darlegen sollen, welche Nutzungsreserven «im weitgehend überbauten Gebiet» bestehen, sondern auch «im übrigen Gemeindegebiet».*

Die Gemeinden erstatten gegenüber der kantonalen Genehmigungsbehörde umfassend Bericht über den Stand der Nutzungsplanung. Gemäss Art. 47 Abs. 2 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV) legen sie dabei «insbesondere dar, welche Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet bestehen und wie diese Reserven haushälterisch genutzt werden sollen.»

## **2.2 Siedlungsgebiet**

### **2.2.1 Ziele**

#### **109 Überprüfung des Siedlungsgebiets**

*Jemand beantragt, der Siedlungsentwicklung nach innen und der Siedlungserneuerung Vorrang vor der Erschliessung neuer Baugebiete zu geben. Jemand beantragt, den haushälterischen Umgang mit den Landreserven mittels griffiger Gesetzesbestimmungen und nicht mit der Verknappung des Siedlungsgebietes zu erreichen.*

*Jemand beantragt, für die im kantonalen Richtplan bezeichneten «Stadtlandschaften» (Stadt Zürich, Limmattal, Glattal) die Dimensionierung des Siedlungsgebiets im Hinblick auf die erwünschte Siedlungsentwicklung zu überprüfen und entsprechend anzupassen. Jemand beantragt, in der «urbanen Wohnlandschaft» das Siedlungsgebiet nicht zu reduzieren, da dies im Widerspruch zum kantonalen Raumordnungskonzept stehen würde.*

*Jemand lehnt die Wegnahme von Siedlungsgebiet in den eher ländlichen Gemeinden zugunsten der Zentren ab.*

Der Umfang und die Lage des Siedlungsgebietes wurde unter Berücksichtigung des kantonalen Raumordnungskonzepts und der Leitlinien für die künftige Raumentwicklung gesamthaft überprüft sowie im Rahmen von zwei Gemeindekonferenzen mit den Gemeinden diskutiert und entsprechend angepasst. Bei Vorliegen neuer Erkenntnisse sind auch in Zukunft weitere Anpassungen möglich, wobei Richtplanüberprüfungen inskünftig in kürzeren Abständen vorgenommen werden sollen.

#### **110 Genügend Flächen für das Gewerbe reservieren**

*Mehrere Einwendende beantragen, dort, wo absehbare Engpässe bestehen, genügend Flächen für das (aus den Verdichtungsräumen laufend verdrängte) produzierende Gewerbe zu reservieren.*

Für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben geeignete Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets wurden in den letzten Jahren nicht immer für diesen Zweck freigehalten. Namentlich in Wohn- und Gewerbe-zonen (Mischzonen) wurden die Kapazitäten oftmals für Wohnzwecke genutzt. Unter Pt. 2.2.2 wurden deshalb neu Koordinationshinweise aufgenommen, die der Sicherung geeigneter Flächen für das produzierende Gewerbe dienen (vgl. Abb. 2.1). Dabei wurden Gebiete berücksichtigt, denen aus kantonalen Sicht eine Schlüsselrolle zukommt. Damit werden die Regionen bei der Bezeichnung regional abgestimmter Arbeitsplatzgebiete in den regionalen Richtplänen unterstützt (vgl. Pt. 2.2.3 b).

#### **111 Umgang mit vormaligem Bauentwicklungsgebiet**

*Mehrere Einwendende beantragen, die 1995 bezeichneten Bauentwicklungsgebiete im kantonalen Richtplan zu belassen, wobei Reduktionen – auch zum Abtausch zugunsten besserer Standorte – nur auf Antrag der Planungsregionen vorgenommen werden sollen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, einen gewissen Anteil an Bauentwicklungsgebiet angrenzend an den bestehenden Siedlungskörper zu schaffen bzw. zu erhalten.*

Mit dem kantonalen Richtplan 1995 war in 25 Fällen Bauentwicklungsgebiet mit einem Gesamtumfang von rund 300 ha bezeichnet worden. Diese Flächen wurden im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans in die Gesamtbeurteilung einbezogen und je nach ihrer Eignung entweder dem Siedlungsgebiet (rund 100 ha) oder dem Landwirtschaftsgebiet (200 ha) zugeteilt. Damit konnte für das vormalige Bauentwicklungsgebiet eine Klärung herbeigeführt und die Trennung von Siedlungsgebiet und Nichtsiedlungsgebiet insgesamt verbessert werden. Die Aufhebung der Kategorie Bauentwicklungsgebiet wird auch von mehreren Einwendenden begrüsst.

Die Entwicklungsabsichten der Gemeinden sind als wesentliches Element in die Gesamtbeurteilung eingeflossen. Sie wurden im Rahmen der beiden Gemeindekonferenzen ausgelotet und führten zu verschiedenen Anpassungen der Richtplankarte. Bei Vorliegen neuer Erkenntnisse sind auch in Zukunft weitere Anpassungen möglich, wobei Richtplanüberprüfungen inskünftig in kürzeren Abständen vorgenommen werden sollen.

### **112 Festlegungen zu Hochhäusern**

*Mehrere Einwendende beantragen, das Hochhausleitbild einer Volksabstimmung zu unterstellen und die Festlegung von Hochhaus-Zonen sowohl von der Gemeinde wie auch vom Kanton zu genehmigen sind.*

*Jemand beantragt, auf ein neues kantonales Verfahren zur Beurteilung von Hochhausprojekten zu verzichten.*

Der Auftrag an den Kanton, es sei in Zusammenarbeit mit den Regionen ein Leitfaden zu erarbeiten, in dem die Kriterien und das Verfahren zur Beurteilung von Hochhausprojekten festgehalten werden, wurde aus dem Richtplan gestrichen.

### **113 Eignungsgebiete für Hochhäuser**

*Jemand beantragt, Eignungsgebiete für Hochhäuser und die entsprechenden Rahmenbedingungen (Ausnützung, Erschliessung und Naherholungsgebiete) im kantonalen Richtplan verbindlich festzulegen und die verkehrlichen Auswirkungen aufzuzeigen. Jemand beantragt, klar zu definieren, an welchen Orten und unter welchen Auflagen (z.B. Freiflächenanteil usw.) Hochhäuser zulässig sind. Jemand beantragt, eine aktive Strategie betreffend der Förderung von Hochhäusern an geeigneten Lagen zu verfolgen, da sonst Druck auf eine unerwünschte Siedlungsentwicklung in die Fläche bzw. bis in die Nachbarkantone geschaffen wird. Jemand beantragt, auf den Ausschluss von Hochhäusern ausserhalb der Eignungsgebiete zu verzichten. Jemand beantragt, auf den im Richtplantext formulierten Auftrag an die Regionen, im regionalen Richtplan Hochhausgebiete zu bezeichnen, zu verzichten.*

Hochhäuser können aus landschaftlicher oder verkehrlicher Sicht regionale Auswirkungen haben. Es ist stufengerecht, entsprechende Grundlagen auf der regionalen Ebene zu erarbeiten. Eignungsgebiete für Hochhäuser sind daher nicht im kantonalen, sondern im regionalen Richtplan zu bezeichnen. Die Hochhausthematik ist jedoch nicht in allen Regionen gleichermaßen aktuell. Eine Pflicht zur Ausscheidung von Eignungsgebieten wäre gerade für ländliche Regionen unverhältnismässig.

Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz (PBG) können im Zonenplan Gebiete bezeichnet werden, in denen Hochhäuser gestattet sind (vgl. § 68 PBG). Auf den generellen Ausschluss von Hochhäusern ausserhalb der im regionalen Richtplan zu bezeichnenden Eignungsgebiete sowie auf die ursprünglich vorgesehene Abstufung der Qualitätsanforderungen wurde daher verzichtet. Bei Planungen auf kommunaler Stufe, die Hochhäuser ausserhalb dieser Eignungsgebiete ermöglichen, ist die Region anzuhören (vgl. Pt. 2.2.3 c).

### **114 Qualitätsanforderungen an Hochhausprojekte**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass die Gemeinden bei Hochhausprojekten den Nachweis von genügend vorhandenen Grün- und Freiflächen in Gehdistanz zu erbringen und ein Hochhausleitbild zu erstellen haben. Jemand beantragt, auf vorgesehene Abstufung der Qualitätsanforderungen bei Hochhäusern zu verzichten, da Hochhäuser immer erhöhte Qualitätsanforderungen erfüllen müssen.*

Hochhäuser (vgl. § 282 PBG) sind prägend für das Erscheinungsbild und die Struktur der Siedlungen. Sie sollen daher an geeigneten Lagen realisiert werden, erhöhten Qualitätsansprüchen genügen und einen Beitrag zur Siedlungsqualität leisten (vgl. Pt. 2.2.1).

Die baurechtliche Bewilligung bedarf der Genehmigung der Baudirektion (vgl. § 285 PBG). Die Gemeinden erstatten gegenüber der kantonalen Genehmigungsbehörde umfassend Bericht über den Stand ihrer Nutzungsplanung. Gemäss Art. 47 Abs. 2 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV) legen sie dabei auch den Umgang mit den notwendigen Grün- und Freiflächen dar. Leitbilder entfalten behördenverbindliche Wirkung und unterliegen damit nicht einer Volksabstimmung. Kommunale Planungen sind von Gesetzes wegen vom Kanton genehmigen zu lassen.

### **115 Aussagen zur Siedlungsqualität**

*Mehrere Einwendende beantragen ergänzende Aussagen zur Siedlungsqualität.*

*Jemand beantragt die Ergänzung der Zielsetzungen mit der Formulierung: «Zur Wahrung der Ortsbilder ist den traditionellen Ortskernen, die noch gut erhalten sind, speziell Sorge zu tragen.»*

Aussagen zur Siedlungsqualität werden unter Pt. 2.1.1 d) getroffen. Besondere Sorgfalt erfordert der Umgang mit kulturgeschichtlichen Objekten (vgl. Pte. 2.1.1 b und 2.4). Die Pflicht, den gut erhaltenen Ortskernen speziell Sorge zu tragen, ergibt sich zudem aus § 203 ff. des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG).

*Mehrere Einwendende beantragen, beim Strassenlärm als ersten Schritt immer Temporeduktionen anzustreben und Nachtfahrverbote in Wohngebieten als weitere Massnahme aufzunehmen.*



Die Steigerung der Siedlungsqualität durch Senkung der Lärmbelastung ist von der konkreten Situation vor Ort abhängig und daher im Einzelfall zu prüfen. Gemäss Richtplanktext sorgt der Kanton mit entsprechenden Sanierungsprogrammen für eine Minimierung der schädlichen Auswirkungen, insbesondere des Lärms. An sensiblen Streckenabschnitten können besondere Lärmvorschriften erlassen werden. Der Kanton sorgt durch regelmässige Kontrollen für deren Einhaltung (vgl. Pt. 4.2.3 a).

### **116 Private Grundeigentümer zur Zusammenarbeit verpflichtet**

*Jemand beantragt, einen gesetzlichen Weg zu finden, um von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern «gehörtetes» Bauland innert nützlicher Frist einer Überbauung zuführen zu können.*

*Jemand beantragt, ein Instrument zu schaffen, mit dem Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verpflichtet werden können, ihren Beitrag für eine gute Zentrumsentwicklung zu leisten.*

Die Planungen der Gemeinden werden unter Umständen durch das fehlende Interesse einzelner Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer behindert. Für diesem Umstand entgegenwirkende Instrumente fehlen jedoch die gesetzlichen Grundlagen. Das Anliegen ist im Rahmen einer künftigen Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) zu prüfen.

## **2.2.2 Karteneinträge**

### **117 Festlegung des Siedlungsgebiets**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Formulierung unter Pt. 2.2.2 «Das Siedlungsgebiet ist in der Richtplankarte abschliessend festgelegt und kann auf regionaler und kommunaler Stufe weder vergrössert noch verkleinert werden» aus dem Richtplanktext zu streichen.*

*Jemand beantragt, den Umfang des Siedlungsgebiets auf 17% des Kantonsgebiets zu begrenzen.*

Die Formulierung unter Pt. 2.2.2 wurde angepasst: Das Siedlungsgebiet ist in der Richtplankarte festgelegt und für die regionale und kommunale Stufe bindend (vgl. Pt. 2.2.2). Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz (PBG) haben die Planungen unterer Stufen denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen (vgl. § 16 PBG). Der kantonale Richtplan enthält das auf längere Sicht für die Überbauung benötigte und hierfür geeignete Siedlungsgebiet (vgl. § 21 Abs.1 PBG). Der regionale Richtplan kann insbesondere die gemeinde- oder gebietsweise anzustrebende bauliche Dichte festlegen (vgl. § 30 Abs. 3 PBG).

Die wirksame Begrenzung des Siedlungsgebiets entspricht dem kantonalen Raumordnungskonzept sowie den übergeordneten Zielen für die Siedlungsentwicklung. Die Festlegung des Siedlungsgebiets und dessen zweckmässige räumliche Organisation sind auch Voraussetzungen dafür, dass das übrige Kantonsgebiet von störenden Bauten und Anlagen freigehalten und die offene Landschaft als Produktionsstandort für die Landwirtschaft sowie als Natur- und Erholungsraum erhalten werden können (vgl. Pt. 2.1.1 a).

Der Kantonsrat legt das Siedlungsgebiet in der Richtplankarte fest, auf eine zahlenmässige Umschreibung des Umfangs im Richtplanktext wurde daher verzichtet.

### **118 Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten entschädigen**

*Jemand beantragt, die Gemeinden für die Einschränkung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten durch die Begrenzung des Siedlungsgebiets zu entschädigen.*

Wie die Einnahmen und Ausgaben einer Gemeinde durch eine Ausweitung des Siedlungsgebiets im Einzelnen beeinflusst werden, lässt sich nicht mit Sicherheit voraussagen. Zum einen ist nicht gewährleistet, dass Neuzuzüger in Neubaugebieten zu wesentlich höheren Steuereinnahmen beitragen (z.B. infolge der Belastung durch Hypotheken). Zum andern müssen in einer Gesamtbetrachtung auch die nötigen Aufwendungen für die öffentlichen Einrichtungen (z.B. Schule, Erschliessung, Zentrumslasten), und zwar sowohl hinsichtlich der Investitionen wie auch der Folgekosten, berücksichtigt werden.

Der mit Beschluss des Kantonsrates vom 12. Juli 2010 revidierte Finanzausgleich stellt zudem sicher, dass mögliche Lasten, die mit einer zurückhaltenden Siedlungsentwicklung verbunden sind, ausgeglichen werden. Dabei finden auch die pro Kopf höheren Infrastrukturkosten infolge schwieriger topografischer Verhältnisse Berücksichtigung (vgl. auch Pt. 1.3.4 des Erläuterungsberichts). Schliesslich gilt es festzuhalten, dass den nachgeordneten Planungsträgern durch die Strukturierung des Siedlungsgebiets im regionalen Richtplan sowie in der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung ein sachgerechter Handlungsspielraum verbleibt.

### **119 Grundlagen zur Bemessung des Siedlungsgebiets darlegen**

Mehrere Einwendende beantragen, Angaben zu den bestehenden Bauzonen- und Geschossflächenreserven sowie Annahmen über die künftige Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung für die einzelnen Regionen und Gemeinden auszuweisen. Jemand beantragt, die Annahmen zur Siedlungsentwicklung, zu den verfügbaren Reserven und zur Mobilisierbarkeit dieser transparent darzulegen. Mehrere Einwendende beantragen zudem die Festlegung dieser Angaben im kantonalen Richtplan.

Mehrere Einwendende beantragen Änderungen in der Methodik zur Abschätzung des künftigen Geschossflächenbedarfs oder die Erarbeitung von Beispielen für die mit einer Nachverdichtung typischer Gebiete in der überbauten Bauzone erzielbaren Bevölkerungs- und Beschäftigtendichten.

Jemand beantragt, in Ergänzung zum rein quantitativen Ansatz einen strategischen Zugang zur Frage des Siedlungsgebiets aufzubauen.

Mit dem Raumplanungsbericht 2009 wurde dargelegt, dass mit den rechtskräftigen Bauzonen ausreichende Reserven zur Verfügung stehen oder im bestehenden Siedlungsgebiet noch geschaffen werden können, um den Bedarf für absehbare Zeit zu decken. Der Umfang des Siedlungsgebiets ist damit zum jetzigen Zeitpunkt grundsätzlich nicht zu vergrössern. Das schliesst jedoch nicht aus, dass einzelne Optimierungen vorgenommen werden, sofern diese den Stossrichtungen der einzelnen Handlungsräume gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (vgl. Pt. 1.3) entsprechen.

Die Berechnungen zur Abschätzung des Geschossflächenbedarfs bilden Teil der Grundlagen gemäss Art. 6 Abs. 2 und 3 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) und sind somit nicht Gegenstand einer behördenverbindlichen Festlegung im kantonalen Richtplan.

### **120 Den kantonalen Richtplan häufiger überprüfen**

Jemand beantragt, den kantonalen Richtplan in Bezug auf die Festlegung des Siedlungsgebiets häufiger zu überprüfen als – gemäss Richtplanhorizont – alle 25 Jahre.

Gemäss § 21 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) ist als Siedlungsgebiet Land auszuscheiden, das voraussichtlich innert 20 bis 25 Jahren benötigt wird und erschlossen werden kann. Aus heutiger Sicht und bei einer häuslicher Nutzung des Bodens gemäss Art. 1 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) sollte das Siedlungsgebiet im Kanton Zürich für diesen Zeitraum ausreichen. Gemäss Art. 9 Abs. 3 RPG wird der kantonale Richtplan in der Regel alle zehn Jahre überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Falls sich die Verhältnisse geändert haben, ist auch eine häufigere Überprüfung und Anpassung möglich (Art. 9 Abs. 2 RPG). Allenfalls notwendig werdende Korrekturen bei der Bemessung des Siedlungsgebiets können somit zeitgerecht vorgenommen werden.

### **121 Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion**

Jemand beantragt, im Kapitel «Siedlung» eine Aussage zur Siedlungsentwicklung in den vom Fluglärm belasteten Gemeinden zu machen.

Mehrere Einwendende beantragen, das Kapitel «Siedlung» mit dem SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich abzustimmen.

Mehrere Einwendende beantragen, mit der Anpassung des Siedlungsgebiets zuzuwarten beziehungsweise den kantonalen Richtplan zu überprüfen und anzupassen, wenn die Rahmenbedingungen hinsichtlich des Fluglärms geklärt sind.

Mehrere Einwendende beantragen die Schaffung von Möglichkeiten für die Einzonung bzw. die Schliessung von Baulücken in Gebieten mit Grenzwertüberschreitung bzw. dafür, dass rechtskräftig eingezonte Wohnbauzonen weiterhin mit Wohnbauten überbaut werden können.

Mehrere Einwendende beantragen, die Kompetenz zur Erweiterung des Siedlungsgebiets in der Flughafenregion den Regionen zu übertragen.

Mehrere Einwendende beantragen, in Pt. 2.2.2 in Abstimmung mit Pt. 4.7.1 und den Forderungen der Gemeinden im Bereich der Abgrenzungslinie (AGL) Spielregeln betreffend Ausdehnung des Siedlungsgebiets für Kompensationseinzonungen infolge der Fluglärmbelastung zu definieren (vereinfachtes Verfahren auf regionaler Stufe).

Jemand beantragt, die einzelfallweise kantonale Gesuchsprüfung für Wohnbauten innerhalb der Abgrenzungslinie in das kommunale Planungs- und Baubewilligungsverfahren zu überführen und hierfür im kantonalen Richtplan die entsprechenden Grundlagen festzulegen.

Aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben bestehen in der Flughafenregion erhebliche Einschränkungen für die Siedlungsentwicklung. Mit der separaten Teilrevision des kantonalen Richtplans Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» (Vorlage 4788) strebt der Regierungsrat daher einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen an.

Heute läuft der im Umweltrecht verankerte Planungswert diesen Bestrebungen zuwider. Der Regierungsrat setzt sich daher beim Bund dafür ein, dass die entsprechenden Bestimmungen überprüft und angepasst werden. Eine Klärung in dieser Frage ist jedoch erst mit der Genehmigung der Teilrevision des Kapitels 4.7.1 «Flughafen Zürich» durch den Bund zu erwarten, die frühestens 2014 vorliegen wird. Danach müssen die Festlegungen im kantonalen Richtplan zum Kapitel «Siedlung» nochmals überprüft und, soweit im Sinne der erwünschten räumlichen Entwicklung, im Rahmen einer separaten Teilrevision für die Flughafenregion angepasst werden. Dies gilt insbesondere für Anträge zur Erweiterung von Siedlungsgebiet in den Gemeinden Berg am Irchel, Niederweningen, Rümlang, Steinmaur, Turbenthal und Zell.

Für eine Delegation von Kompetenzen zur Erweiterung bzw. Verlagerung von Siedlungsgebiet an die Regionen oder Gemeinden besteht keine Veranlassung. Sie wäre nicht sachgerecht, stünde im Widerspruch zum kantonalen Recht und würde zur notwendigen Anpassung des Bundesrechts nichts beitragen.

## **122 Anpassung des Siedlungsgebiets**

*Mehrere Einwendende beantragen, auf vorgenommene Erweiterungen des Siedlungsgebiets zu verzichten.*

*Mehrere Einwendende beantragen, das Siedlungsgebiet zu erweitern und auf vorgenommene Reduktionen des Siedlungsgebiets zu verzichten, insbesondere im Fall von kommunalen Reservezonen.*

*Mehrere Einwendende beantragen eine generelle Vergrösserung des Siedlungsgebiets, um den Gemeinden und Regionen einen Entwicklungsspielraum zu erhalten und einer Verteuerung des Baulands entgegenzuwirken. Jemand beantragt, das Siedlungsgebiet insbesondere an zentralen, gut erschlossenen Lagen zu erweitern, damit der bestehende Druck nicht an die Nachbarkantone weitergegeben wird.*

*Mehrere Einwende beantragen, im Handlungsraum «Stadtlandschaft» die Möglichkeit einer Erweiterung des Siedlungsgebiets (Aussenentwicklung) vorzusehen, falls die vorhandenen Verkehrskapazitäten dies erlauben oder neue ÖV-Verkehrsträger angelegt werden. Jemand beantragt, Subzentren von regionaler Bedeutung bei der Zuweisung von Siedlungsgebiet bevorzugt zu behandeln.*

*Jemand beantragt, den Gemeinden mit zu grossen Siedlungsreserven nicht das Siedlungsgebiet zu reduzieren, sondern die Fläche vorzugeben, um welche die Bauzonen und Reservezonen zu reduzieren sind. Jemand beantragt, dass Neueinzonungen zur Sicherung qualitativer Zielsetzungen (u.a. nachhaltiger Wohnungsmix) zulässig bleiben, vorzugsweise definiert mit einem Mengengerüst je Planungsregion.*

Alle im Rahmen der Mitwirkungsverfahren eingegangenen Anträge zur Anpassung des Siedlungsgebiets wurden in Bezug auf ihre Zweckmässigkeit und Vereinbarkeit mit den übergeordneten Zielen geprüft. Dies hat zu zahlreichen Anpassungen der Richtplankarte geführt. An den Gemeindekonferenzen 2010 und 2011 haben jeweils rund 100 Gemeinden teilgenommen und ihre Anträge erläutert, was zu weiteren Anpassungen des Siedlungsgebiets geführt hat.

Im Vergleich zum aktuell geltenden kantonalen Richtplan (Stand 2004) wurden Flächen im Umfang von 354 ha neu dem Siedlungsgebiet zugewiesen, wovon 107 ha auf vormaliges Bauentwicklungsgebiet und 247 ha auf bisheriges Landwirtschaftsgebiet entfallen. Im Gegenzug wurde bisheriges Siedlungsgebiet im Umfang von 483 ha neu dem Landwirtschaftsgebiet zugewiesen. Gesamthaft wurde somit die Fläche des Siedlungsgebiets um 129 ha reduziert, was einer Abnahme von 0,4 Prozent entspricht. Die im Einzelnen vorgenommenen Anpassungen der Richtplankarte sind aus der «Veränderungskarte Siedlungsgebiet» ersichtlich. Das kartographisch festgelegte Siedlungsgebiet umfasst insgesamt 29'919 ha, wovon 689 ha auf die schutzwürdigen Ortsbilder von kantonalen Bedeutung entfallen.

Anpassungen und Optimierungen des Siedlungsgebiets wurden somit als Ergebnis einer gesamthaften Überprüfung der bisherigen Festlegungen sowie aufgrund der im Rahmen der öffentlichen Auflage eingegangenen Anträge in zahlreichen Einzelfällen vorgenommen. Mit diesem differenzierten Vorgehen wurde sowohl den Entwicklungsabsichten in den Handlungsräumen (vgl. Pt. 1.3) wie auch den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten Rechnung getragen. In Übereinstimmung mit den übergeordneten gesetzlichen Vorgaben wird dabei an der Begrenzung des Siedlungsgebiets grundsätzlich festgehalten. Gemäss dem kantonalen Raumordnungskonzept soll die weitere Siedlungsentwicklung vor allem an den mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen sowie insbesondere in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» stattfinden, wobei der zunehmenden Flächenbeanspruchung pro Person mit einer angemessenen Nutzungsintensivierung begegnet werden soll.

### **123 Grundlagenarbeiten zur Überprüfung des Siedlungsgebiets**

*Mehrere Einwendende beantragen eine Erweiterung des Siedlungsgebiets im Bereich des früheren Bauentwicklungsgebiets «Grossriet» in Uster-Nänikon.*

*Mehrere Einwendende beantragen eine Erweiterung des Siedlungsgebiets im Gebiet Chammwisen in der Gemeinde Volketswil.*

Der Raum Uster–Volketswil gilt als Schlüsselraum für die langfristige Raumentwicklung im Kanton Zürich. In den Jahren 2012/2013 wurde daher eine Gebietsplanung durchgeführt, in der die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten dieses Raums bezüglich ihrer städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Aspekte vertieft untersucht wurden. Eine allfällige Anpassung der Richtplanfestlegungen wird im Rahmen einer separaten Teilrevision des kantonalen Richtplans vorgenommen. Im Sinne eines Platzhalters für die hier in Aussicht genommene Entwicklung wird ein Teil des bisherigen Bauentwicklungsgebiets Uster-Nänikon ins Siedlungsgebiet überführt. Bis zum Abschluss einer separaten Teilrevision sind hier jedoch keine Einzonungen vorzunehmen.

*Mehrere Einwendende beantragen eine zusätzliche Erweiterung des Siedlungsgebiets im Raum Gotzenwil, im Südosten der Stadt Winterthur. Mehrere Einwendende beantragen einen Verzicht auf die vorgesehene Erweiterung des Siedlungsgebiets im Raum Gotzenwil.*

Gemäss städtebaulichem Konzept soll der Landschaftsraum zwischen dem Siedlungsrand von Winterthur und Gotzenwil aufgrund seiner aussergewöhnlichen Qualitäten langfristig erhalten bleiben. In Absprache mit dem Stadtrat von Winterthur wurde daher das Siedlungsgebiet im Bereich Gotzenwil auf die heutige Bauzonengrenze zurückgenommen.

*Mehrere Einwendende beantragen eine Erweiterung des Siedlungsgebiets in der Gemeinde Embrach.*

Die Grundlagenarbeiten bezüglich der Zweckmässigkeit der Umfahrung Embrach–Lufingen sind noch im Gang. Insbesondere stellt sich die Frage, inwieweit die Abstimmung mit einer Siedlungsentwicklung erfolgen kann, die dem Stellenwert von Embrach als Regionalzentrum der Region Unterland gerecht wird. Das bisherige Bauentwicklungsgebiet wird daher vorerst dem Landwirtschaftsgebiet zugewiesen. Die Reservezone kann auf Stufe Nutzungsplanung vorläufig beibehalten werden.

### **124 Verlagerung von Siedlungsgebiet**

*Jemand beantragt, die Reservezonen in der Gemeinde Wald solange im Siedlungsgebiet zu belassen, bis die Kompensation im Gebiet Nordholz sichergestellt ist.*

Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans wurden die Reservezonen im Kanton Zürich auf ihre Zweckmässigkeit hin überprüft. Insbesondere sollte geklärt werden, ob diese Reservezonen weiterhin im Siedlungsgebiet belassen oder dem Landwirtschaftsgebiet zugewiesen werden sollen. Bezüglich der Gemeinde Wald wurden sechs Reservezonen identifiziert, deren Zuführung zur Bauzone nicht zweckmässig erscheint. Hingegen könnte das hier vorhandene Potenzial im direkten Umfeld des Bahnhofs Wald kompensiert werden. Dazu bedarf es allerdings entsprechender Rahmenbedingungen in der Waldgesetzgebung.

Die Baudirektion, vertreten durch das Amt für Raumentwicklung, hat ihre Bereitschaft signalisiert, eine mögliche Siedlungsentwicklung an zentraler Lage im Bahnhofumfeld zu prüfen. Die Federführung bei der Erarbeitung entsprechender Grundlagen liegt allerdings bei der Gemeinde. In der Zwischenzeit sollen die nicht für die Siedlungsentwicklung geeigneten Gebiete aus dem Siedlungsgebiet entlassen werden. Aufgrund von Rückmeldungen aus der Bevölkerung hat sich der Gemeinderat von Wald in der Zwischenzeit entschieden, die weiteren Planungen auf das engere Bahnhofumfeld zu konzentrieren. Darüber hinaus gehende Absichten werden folglich im Rahmen einer späteren Revision des kantonalen Richtplans zu prüfen sein.

*Jemand beantragt, die Reduktion des Siedlungsgebiets im Bereich der Reservezone «Grossacher» in der Gemeinde Aeugst am Albis durch eine flächengleiche Erweiterung des Siedlungsgebiets an anderer Stelle zu kompensieren.*

In der Gemeinde Aeugst am Albis wurde das Siedlungsgebiet zum Schutz der unverbauten Landschaft im Bereich der Reservezone «Grossacher» reduziert. Die Fläche für die beantragte Erweiterung des Siedlungsgebiets an einer besser geeigneten Lage konnte mangels ausreichender Grundlagen noch nicht bestimmt werden. Der Ausgleich des Siedlungsgebiets bleibt aber im Rahmen einer späteren Richtplanrevision möglich.

### **125 Abtausch von Siedlungsgebiet ermöglichen**

*Mehrere Einwendende beantragen die Schaffung von Instrumenten, die eine flächengleiche Verlagerung von*

*Siedlungsgebiet auf kommunaler oder regionaler Ebene ohne formelle Anpassung des kantonalen Richtplans ermöglichen würden.*

*Jemand beantragt, auf regionaler Ebene die flächengleiche Verschiebung von Siedlungsgebiet zuzulassen, damit die Siedlungs-, Erholungs- und Landschaftsstruktur optimiert werden kann.*

*Mehrere Einwendende beantragen, dass ein späterer Abtausch von Siedlungsgebiet im Sinne von §16 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) als untergeordnete Abweichung klassifiziert werden und keine formelle Revision des kantonalen Richtplans erfordern soll.*

Gemäss § 32 Abs. 1 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) wird der kantonale Richtplan durch den Kantonsrat abschliessend festgesetzt. Gemäss § 16 Abs. 1 PBG haben die Planungen unterer Stufen denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen. Der Transfer von Siedlungsgebiet an eine andere Lage würde den Rahmen einer untergeordneten Abweichung im Sinne von § 16 Abs. 2 PBG sprengen. Optimierungen des Siedlungsgebiets sind daher im Rahmen eines Richtplanverfahrens vorzunehmen, womit die kantonal einheitliche Anwendung des Raumplanungsrechts gewährleistet wird.

Durch die generalisierte und nicht parzellenscharfe Darstellung des Siedlungsgebiets in der Richtplankarte verbleibt jedoch ein Anordnungsspielraum. Dieser Anordnungsspielraum stellt sicher, dass bei der Festsetzung von Bauzonen auf örtliche Besonderheiten wie spezielle topografische Verhältnisse oder den Stand der Erschliessung angemessen Rücksicht genommen werden kann (vgl. Pt. 2.2.2).

### **126 Anordnungsspielraum und untergeordnete Abweichung**

*Mehrere Einwendende beantragen, das Ausmass des Anordnungsspielraums im Richtplantext zu quantifizieren oder den Begriff «Anordnungsspielraum» soweit möglich mit klärenden «Spielregeln» zu versehen, da die vorgesehene, äusserst offenen Formulierungen zu wenig Rechtssicherheiten gewährleisten, gemessen an der Wichtigkeit der Thematik.*

*Mehrere Einwendende bemängeln, die zu genaue Abgrenzung des Siedlungsgebiets in der Richtplankarte und beantragen, den nachgeordneten Planungsträgern kartographisch einen grösseren Spielraum zu belassen. Mehrere Einwendende beantragen, der Gemeinde einen Anordnungsspielraum zu belassen in dem Sinne, dass die Grenze des Siedlungsgebietes nicht genau entlang von Parzellengrenzen geführt wird, sondern in klar generalisierter Form.*

*Mehrere Einwendende beantragen, dass der Anordnungsspielraum ausdrücklich auch bei Infrastrukturanlagen wie Strassen und Bahnanlagen am Rand des Siedlungsgebiets zur Anwendung kommen soll.*

*Mehrere Einwendende beantragen, das Siedlungsgebiet den Bauzonen anzupassen, wo diese über das Siedlungsgebiet hinausragen. Mehrere Einwendende beantragen, eine Lösung zu finden für Neubauten, die – unter Anwendung des Anordnungsspielraums – ausserhalb des kartographisch bezeichneten Siedlungsgebiets entstanden sind.*

*Jemand beantragt den Richtplantext so zu ergänzen, dass, falls das Siedlungsgebiet einer Gemeinde eines Nachbarkantons bis an die Kantonsgrenze stösst, angrenzende Gebäude im Kanton Zürich im Rahmen des Anordnungsspielraumes einer Bauzone zugewiesen werden können.*

*Jemand beantragt, den Anordnungsspielraum der Gemeinden so zu konkretisieren, dass keine Vergrösserung der Siedlungsfläche möglich ist. Mehrere Einwendende beantragen, den Richtplantext mit der Formulierung «Der Anordnungsspielraum bedeutet aber nicht, dass die kommunalen Bauzonen generell das kantonale Siedlungsgebiet überragen können» zu ergänzen. Mehrere Einwendende beantragen, den Anordnungsspielraum nur für Abweichungen nach innen anzuwenden.*

*Jemand beantragt, im Richtplantext zu präzisieren, dass der Anordnungsspielraum nur in begründeten Fällen gewährt werde. Jemand beantragt, im Bereich von natürlichen Grenzen wie Wasserläufen, Strassen, Bahnlinien oder Geländekanten keinen Anordnungsspielraum zu gewähren.*

*Mehrere Einwendende beantragen, das Siedlungsgebiet an empfindlichen Stellen mit der Bezeichnung einer Siedlungsbegrenzungslinie eindeutig abzugrenzen; entlang dieser Siedlungsbegrenzungslinien sei kein Anordnungsspielraum zu gewähren.*

Der Anordnungsspielraum stellt sicher, dass bei der Festsetzung von Bauzonen auf örtliche Besonderheiten angemessen Rücksicht genommen werden kann, und ist somit im Einzelfall gemäss den jeweiligen Gegebenheiten anzuwenden. Er lässt sich kartographisch nicht darstellen und ist daher textlich umschrieben (vgl. Pt. 2.2.2).

Eine Quantifizierung des Anordnungsspielraums im Richtplantext würde die Interessenabwägung vorwegnehmen, die erst aufgrund einer Würdigung aller für die Nutzungsplanung massgebenden Gesichtspunkte aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse vorgenommen werden kann. Der Anordnungsspielraum kommt auch im Bereich von Infrastrukturanlagen zum Tragen, so dass angemessene Lösungen für Restflächen entlang von Infrastrukturen ermöglicht werden können. Der Anordnungsspielraum findet jedoch dort seine Grenze, wo die mit der Richtplanfestlegung verfolgten Absichten in Frage gestellt würden. Eine Anpassung des kartographisch bezeichneten Siedlungsgebiets an die bestehenden bzw. – unter Anwendung des Anordnungsspielraums – neu entstandenen Bauzonengrenzen wird nicht vorgenommen, weil sonst mit jeder kantonalen Anpassung ein neuer Anordnungsspielraum begründet würde, der für eine weitere Ausweitung der Bauzone genutzt werden könnte. Dies wäre insofern intransparent, als eine bereits erfolgte Nutzung des Anordnungsspielraums nicht mehr erkennbar wäre, und würde den mit der ursprünglichen Richtplanfestlegung verfolgten Absichten zuwiderlaufen.

Der bei der Festsetzung von Bauzonen geltende Anordnungsspielraum ist nicht als Aufweichung der Festlegungen des kantonalen Richtplans zu verstehen. Die kartographische Abgrenzung des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan ist behördenverbindlich und kann mit der Festlegung von Siedlungsbegrenzungslinien in anderen Kantonen verglichen werden. Besonders empfindliche Lagen können zudem mit der Bezeichnung von Freihaltegebiet zusätzlich geschützt werden (vgl. Pt. 3.10).

Das Siedlungsgebiet wird in der Richtplankarte festgelegt. Ein späterer Abtausch bzw. eine Verlagerung von Siedlungsgebiet stellt daher keine untergeordnete Abweichung gemäss §16 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) dar.

Der Umgang mit dem Siedlungsgebiet und die Handhabung des Anordnungsspielraums wurden den Gemeinden und Planungsverbänden mit Amtsschreiben vom 7. Juni 2011 erläutert. Das Amtsschreiben kann unter [www.are.zh.ch](http://www.are.zh.ch) eingesehen werden.

### **127 Durchstossung von Landwirtschaftsgebiet**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Absatz betreffend die Durchstossung von Landwirtschaftsgebiet zu streichen und das Landwirtschaftsgebiet ausschliesslich dem Zweck der landwirtschaftlichen Produktion vorzubehalten.*

*Jemand beantragt, bei der Durchstossung von Landwirtschaftsgebiet für Erholungszwecke oder für öffentliche Bauten und Anlagen äusserste Zurückhaltung zu üben.*

In begründeten Fällen kann mit nachgeordneten Planungen das Landwirtschaftsgebiet durchstossen werden (vgl. Pte. 2.2.2, 3.2.2 und 3.2.3 a). Planungsmassnahmen zur Durchstossung von Landwirtschaftsgebiet müssen hohen Anforderungen an die Interessensabwägung genügen. Damit können im Einzelfall Vorhaben im öffentlichen Interesse realisiert werden, sofern keine andere Lösung möglich ist. Ein Wegfall dieser Bestimmung würde die Bewältigung zahlreicher Aufgaben im öffentlichen Interesse erschweren oder verunmöglichen.

### **128 Kleinsiedlungen (Weiler)**

*Mehrere Einwendende beantragen, Kleinsiedlungen, in denen Bauzonen ausgedehnt sind, in der Richtplankarte als Siedlungsgebiet zu bezeichnen. Jemand beantragt, Kleinsiedlungen in der Richtplankarte mit einer Signatur zu bezeichnen.*

*Jemand beantragt, die Formulierung «Zur Erhaltung können bestehende Kleinsiedlungen einer Kernzone zugewiesen werden.» durch «Zur Erhaltung werden bestehende Kleinsiedlungen einer Kernzone zugewiesen.» zu ersetzen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die Zuständigkeit für die Festlegung von Siedlungsgebiet bei Kleinsiedlungen den Regionen zu übertragen.*

*Mehrere Einwendende beantragen für die als Siedlungsgebiet geltenden Kleinsiedlungen klarere Vorgaben für die Nutzungsplanung zu machen und konkrete Bedingungen zu nennen, in welchen Fällen ein detaillierter Kernzonenplan zu erstellen ist. Jemand beantragt, in Kleinsiedlungen – ausser Kernzonen – auch andere Zonentypen zu ermöglichen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, kompakte Weiler ungeachtet der Zahl der Wohneinheiten von der Landwirtschaftszone in eine sinnvoll eng (um die Wohneinheiten) gezogene Bauzone umzuteilen.*

*Jemand beantragt, im Zusammenhang mit Kleinsiedlungen (Weilern) den Begriff Kernzone durch den Begriff «Zone gemäss Art. 33 RPV» zu ersetzen.*

Laut Richtplantext gelten bestehende Kleinsiedlungen (Weiler), die nicht oder nur noch teilweise landwirtschaftlich genutzt werden, als Siedlungsgebiet, auch wenn sie in der Richtplankarte nicht als solches dargestellt sind. Konsequenterweise werden Kleinsiedlungen in der Richtplankarte grundsätzlich nicht als Siedlungsgebiet dargestellt. Eine spezielle Signatur für Kleinsiedlungen ist dazu nicht erforderlich.

Gemäss Art. 33 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV) können zur Erhaltung bestehender Kleinsiedlungen ausserhalb der Bauzonen besondere Zonen bezeichnet werden, wenn der kantonale Richtplan dies in der Karte oder im Text so vorsieht. Die Voraussetzungen dazu wurden präzisiert: Erforderlich sind ein historischer Siedlungsansatz sowie ein geschlossenes Siedlungsbild, das mindestens fünf bis zehn bewohnte Gebäude umfasst und von der Hauptsiedlung klar getrennt ist (vgl. Pt. 2.2.2).

Zur Erhaltung können bestehende Kleinsiedlungen einer Kernzone zugewiesen werden. Die Zonengrenzen haben dabei die Kleinsiedlung eng zu umgrenzen (vgl. Art. 33 RPV); eine über den bestehenden Siedlungsumfang hinausgreifende Entwicklung darf nicht ermöglicht werden. Die im Einzelfall zweckmässige baurechtliche Ordnung ist mit einem detaillierten Kernzonenplan zu bestimmen (vgl. Pt. 2.2.2).

Gemäss § 32 Abs. 1 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) wird der kantonale Richtplan durch den Kantonsrat festgesetzt. Auch im Fall von Kleinsiedlungen kann die Bezeichnung von Siedlungsgebiet daher nicht in den regionalen Richtplänen erfolgen.

Ein Verweis auf den massgeblichen Art. 33 RPV wurde in den Richtplantext aufgenommen. Auf einen Ersatz des Begriffes Kleinsiedlungen durch «Zone gemäss Art. 33 RPV» wurde hingegen verzichtet. Der im Kanton Zürich vorgesehene detaillierte Kernzonenplan ermöglicht eine präzisere Regelung als die gemäss Antrag angeregte Bezeichnung «Zone gemäss Art. 33 RPV». Der detaillierte Kernzonenplan ist zum Zeitpunkt der Neueinzonung oder bei der Revision bestehender Weilerkernzonen zu erstellen.

Die Weilerregelung gemäss Art. 33 RPV bezieht sich ausschliesslich auf ländliche Kleinsiedlungen mit historischem Siedlungsansatz. Kleinbauzonen, die beispielsweise unter Anwendung des Anordnungsspielraums oder als Durchstossung von Landwirtschaftsgebiet entstanden sind, fallen somit nicht unter diese Regelung.

### **129 Bestehende Fabrik- und Gewerbekomplexe**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Zuweisung bestehender grösserer Fabrik- und Gewerbekomplexe zu einer Bauzone nur dann zuzulassen, wenn damit die Verwendung der bestehenden Bausubstanz zu Wohn- oder zu kulturellen Zwecken ermöglicht werden soll; das Kriterium des Weiterbestandes sei somit zu streichen.*

*Jemand beantragt, im Richtplantext zu präzisieren, dass Fabrikareale und Gewerbegebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets nur dann einer Nutzungszone zugewiesen werden können, wenn es sich dabei um schützenswerte Bausubstanz, schützenswerte Siedlungen oder um kulturhistorisch wichtige Anlagen handelt.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die Möglichkeit zu schaffen, dass sich die erwähnten «Ausnahmefälle» bezüglich Fabrik- und Gewerbekomplexen auch auf kleinere Betriebe (produzierendes Gewerbe) beziehen können. Jemand beantragt, im Richtplantext festzuhalten, dass für die Existenzsicherung von bestehenden Gewerbebetrieben ausserhalb der Bauzonen, diese einer Bauzone zugewiesen werden können.*

In Ausnahmefällen können auch ausserhalb des in der Richtplankarte bezeichneten Siedlungsgebiets bestehende grössere Fabrik- und Gewerbekomplexe einer Bauzone zugewiesen werden, wenn entweder ihr Weiterbestand sichergestellt oder die Verwendung der bestehenden Bausubstanz zu Wohn- oder zu kulturellen Zwecken ermöglicht werden soll. Mit der Einzonung darf keine über die genannten Zielsetzungen hinausgehende Entwicklung ermöglicht werden. Zonenabgrenzung sowie Bau- und Nutzungsvorschriften sind entsprechend zielgerichtet festzulegen (vgl. Pt. 2.2.2).

Die Festlegungen betreffend Fabrik- und Gewerbekomplexe wurden eingeführt, um bestehende Betriebe mit ihren Arbeitsplätzen oder eine schützenswerte Bausubstanz erhalten zu können. Der Wegfall des Kriteriums «Weiterbestand des Betriebes» würde die Festlegung sinnentleeren. Neue Gewerbebetriebe sind innerhalb der Bauzonen in der entsprechenden Zone anzusiedeln. Für kleinere Gewerbebetriebe ausserhalb der Bauzonen bietet Art. 37a des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) genügend Spielraum. Weitergehende

Möglichkeiten würden die Trennung des Siedlungs- vom Nichtsiedlungsgebiet unterlaufen und hätten eine unerwünschte «Marktverzerrung» aufgrund der unterschiedlichen Bodenpreise zur Folge.

### **130 Regional abgestimmte Arbeitsplatzgebiete**

*Mehrere Einwendende begrüßen die Einführung regional abgestimmter Arbeitsplatzgebiete, stellen allerdings fest, dass ein Mangel an geeigneten Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets besteht.*

*Jemand beantragt, die Sicherung des Flächenbedarfs des lokalen und produzierenden Gewerbes als strategisches Ziel in den kantonalen Richtplan aufzunehmen und in den regionalen Richtplänen zu konkretisieren.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die Anforderungen an regional abgestimmte Arbeitsplatzgebiete aufzuzeigen.*

*Jemand beantragt, für das Gebiet Nr. 2 in der Gemeinde Regensdorf Dienstleistungen zuzulassen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, das Gebiet Nr. 5 in der Gemeinde Henggart zu streichen. Jemand beantragt, der Koordinationshinweis «Synergien mit produzierender Landwirtschaft nutzen» für die beiden Festlegungen in der Region Weinland zu streichen.*

*Jemand beantragt, die vorgesehene Erweiterung des Siedlungsgebiets in der Gemeinde Ellikon an der Thur ebenfalls in die Objektliste unter Pt. 2.2.2 aufzunehmen, wobei verkehrsintensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungsbetriebe ausgeschlossen werden sollen.*

Für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben geeignete Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets wurden in den letzten Jahren nicht immer für diesen Zweck freigehalten. Namentlich in Wohn- und Gewerbezone (Mischzone) wurden die Kapazitäten oftmals für Wohnzwecke genutzt. Unter Pt. 2.2.2 wurden deshalb neu Koordinationshinweise aufgenommen, die der Sicherung von ausgewählten Flächen, denen aus kantonaler oder regionaler Perspektive eine Schlüsselrolle zukommt, für das produzierende Gewerbe dienen. Damit werden die Regionen bei der Bezeichnung regional abgestimmter Arbeitsplatzgebiete in den regionalen Richtplänen unterstützt (vgl. Pt. 2.2.3 b).

Der Nachweis einer erfolgreichen regionalen Abstimmung muss im Einzelfall erbracht werden, wobei die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden im Vordergrund steht. Entsprechende Erfahrungen wurden mit einem Pilotprojekt in der Region Weinland gesammelt.

Gegenstand des Richtplaneintrags ist die Sicherung von Flächen für das produzierende Gewerbe; verkehrsintensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungen werden daher ausgeschlossen.

Für die beiden Arbeitsplatzgebiete Henggart, Grund und Marthalen, Seeben Nord im Weinland sind gemäss dem auf regionaler Ebene erarbeiteten Konzept zum Teil Nutzungen mit landwirtschaftlicher Ausrichtung vorgesehen. Der Koordinationshinweis «Synergien mit produzierender Landwirtschaft nutzen» trägt diesem Umstand Rechnung.

Der Bedarf in der Region Winterthur und Umgebung wurde mit zwei Flächen für Arbeitsplatzgebiete an geeigneten Lagen ausreichend berücksichtigt. Der beantragten Fläche in der Gemeinde Ellikon an der Thur kommt keine kantonale Bedeutung zu.

Es ist vorab Aufgabe der Regionen und Gemeinden, für geeignete Standorte und ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten für das produzierende Gewerbe zu sorgen. Die Handlungsanweisungen für die Regionen und Gemeinden wurden diesbezüglich ergänzt (vgl. Pte. 2.1.2 b und c).

## **2.2.3 Massnahmen**

### **131 Gesamtkoordination der Politikbereiche**

*Jemand beantragt, dass der Kanton vermehrt auf eine Gesamtkoordination aller Politikbereiche hinarbeitet.*

*Jemand beantragt, die Siedlungsentwicklung mit den strategischen Festlegungen in den Bereichen Energie, Lärmschutz und Luftreinhaltung abzustimmen. Ausserdem soll ergänzt werden, dass der Kanton nicht nur die Erschliessungswirkung der Verkehrsinfrastrukturen sowie die Fahrplangestaltung im öffentlichen Verkehr, sondern auch «weitere Infrastrukturen» auf die angestrebte räumliche Entwicklung auszurichten hat.*

*Jemand beantragt, den kantonalen Richtplan erst zur Festsetzung weiterzuleiten, wenn alle Konfliktpunkte betreffend Gashochdruckleitungen bereinigt sind und auch geklärt ist, wie die Konflikte mit den Hochspannungsleitungen gelöst werden können.*



Der kantonale Richtplan enthält zahlreiche Festlegungen zur räumlichen Koordination der verschiedenen Politikbereiche. Die Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die angestrebte räumliche Entwicklung wird im kantonalen Raumordnungskonzept thematisiert (vgl. Pt. 1). Darüber hinaus soll mit der Erarbeitung einer langfristigen Raumentwicklungsstrategie für den Kanton Zürich die Kohärenz der raumwirksamen Tätigkeiten aus allen Politikbereichen verbessert werden.

Die Erschliessungswirkung der Verkehrsinfrastrukturen und die Fahrplangestaltung im öffentlichen Verkehr weisen eine besonders hohe Raumwirksamkeit auf und stehen daher als Einflussfaktoren für die Siedlungsentwicklung klar im Vordergrund (vgl. Pt. 2.2.3 a). Die übrigen Infrastrukturen werden in den entsprechenden Richtplankapiteln angesprochen (vgl. Pte. 5 und 6).

### **132 Neue Instrumente zur Steuerung der Siedlungsentwicklung**

*Jemand beantragt, ein neues wirkungsvolles Planungsinstrument (Flächentransfer von Bauzonen, Flächenbörse, Mehrwertsteuerabschöpfung etc.) zur Steuerung der Siedlungsentwicklung einzuführen.*

*Jemand beantragt, dass der Kanton für Areale, die durch die Erstellung neuer Infrastrukturanlagen eine Wertsteigerung erfahren, eine entsprechende «Infrastruktur-Abgabe» verlangt.*

Die bestehenden Planungsinstrumente genügen grundsätzlich dafür, die Siedlungsentwicklung zu steuern. Für unterstützende Instrumente zum Flächentransfer von Bauzonen, für eine Flächenbörse, für die Abschöpfung von Planungsmehrwerten oder für eine Infrastruktur-Abgabe fehlen zurzeit die Rechtsgrundlagen oder aber ihre Wirkungsweise ist noch zu wenig überprüft. Wenn die gesetzlichen Grundlagen geändert werden, wird zu prüfen sein, ob der kantonale Richtplan entsprechend angepasst werden muss.

### **133 Flächenverbrauch pro Person einschränken**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Flächenverbrauch pro Person durch geeignete Massnahmen einzuschränken, etwa durch Rückzonung, allenfalls Aufzonung von Einfamilienhaus-Zonen oder durch fiskalische Massnahmen bei Überschreitung einer bestimmten Fläche.*

Die pro Person beanspruchte Wohnfläche ändert sich im Verlauf des Lebens deutlich (Gründung eines eigenen Haushalts, Wegzug der Kinder usw.). Diese Entwicklungen können mit den Mitteln der Raumplanung nicht beeinflusst werden. Mit Rückzonungen oder Aufzonungen kann zwar die realisierbare Fläche gesteuert werden, nicht aber die Flächenbeanspruchung pro Person. Für fiskalische Massnahmen fehlt die Rechtsgrundlage.

### **134 Festlegungen im regionalen Richtplan**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass insbesondere Arbeitsplatzgebiete auch an vom motorisierten Individualverkehr gut erschlossenen Lagen erstellt werden können.*

*Mehrere Einwendende beantragen, in den regionalen Richtplänen auch Aussagen zu lokalem, produzierendem Gewerbe aufzunehmen.*

Der Richtplantext wurde ergänzt: Die Regionen bezeichnen regional abgestimmte Arbeitsplatzgebiete an geeigneten, mit dem öffentlichen und – je nach Nutzungsart – auch individuellen Verkehr gut erschlossenen Standorten (vgl. Pt. 2.2.3 b).

*Jemand beantragt, auf die Festlegung von Gebieten für verkehrsintensive Einrichtungen durch die Regionen im Sinne einer Positivplanung zu verzichten.*

Die Regionen bezeichnen bei Bedarf Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen, die namentlich den Standortanforderungen in Bezug auf die Erschliessung mit dem öffentlichen und – je nach Nutzungsart – auch individuellen Verkehr genügen (vgl. Pte. 2.2.3 b, 4.5.1 a und 4.5.3 b). Damit wird dem erhöhten Abstimmungsbedarf dieser Nutzungen namentlich in Bezug auf ihre verkehrliche Erschliessung angemessen Rechnung getragen und die Planungssicherheit für die betroffenen Unternehmungen verbessert.

*Jemand beantragt, die Durchstossung von Landwirtschaftsgebiet für öffentliche Bauten und Anlagen auf der regionalen Ebene zu koordinieren.*

Planungsmassnahmen zur Durchstossung von Landwirtschaftsgebiet müssen hohen Anforderungen an die Interessensabwägung genügen und bedürfen daher einer kantonalen Genehmigung (vgl. Pte. 2.2.2, 3.2.2 und 3.2.3 a). Im Fall von öffentlichen Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung bildet der Eintrag im regionalen Richtplan die dazu erforderliche Grundlage.

*Jemand beantragt, dass die generellen Ausnützungsminima gemäss § 49a PBG nicht unterschritten werden dürfen.*

Im regionalen Richtplan kann die gemeinde- oder gebietsweise anzustrebende bauliche Dichte festgelegt werden (vgl. § 30 Abs. 3 PBG). Gemäss § 49a Abs. 1 können die generellen Ausnützungsminima unterschritten werden, sofern der kantonale oder regionale Richtplan entsprechende Festlegungen bezüglich der baulichen Dichte enthält. Der kantonale Richtplan kann diese gesetzliche Regelung nicht aufheben, er präzisiert jedoch ihren Anwendungsbereich: In Absprache mit den Gemeinden können landschaftlich besonders exponierte Gebiete, Gebiete mit hoher Fluglärmbelastung sowie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ungenügend erschlossene oder erschliessbare Lagen bezeichnet werden, in denen im überörtlichen Interesse von den generellen Ausnützungsminima (vgl. § 49a Abs. 1 PBG) abgewichen werden soll (vgl. Pt. 2.2.3 b).

### **135 Vollzugshilfen für die kommunale Planung**

*Jemand beantragt, dass die Regionen Vollzugshilfen für die Gemeinden entwickeln (Zielvorstellungen über die Qualität von Aussenräumen, Erholungs- und Freihaltezonen) und dass sie grünplanerische Konzepte für Gebiete, die umgenutzt/verdichtet werden, erarbeiten.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die Planungsregionen und die Gemeinden zu beauftragen, städtebauliche Konzepte zur Verdichtung zu erarbeiten, und sie dabei zu unterstützen.*

Die Entwicklung von städtebaulichen Konzepten zur Verdichtung sowie von qualitativen Vorstellungen in Bezug auf die Aussenraumgestaltung ist keine regionale Aufgabe. Solche Konzepte sind situationsabhängig und daher im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung oder mittels Gestaltungsplänen zu erarbeiten und umzusetzen. Die kantonalen Behörden unterstützen die Gemeinden dabei. Die inhaltlichen Anliegen wurden durch entsprechende Ergänzungen des Richtplantexts sowie durch zusätzliche Hinweise im Grundlagenverzeichnis berücksichtigt (vgl. Pt. 2.2.3 c).

### **136 Arbeitszonen festlegen**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass die Gemeinden in Absprache mit den regionalen Planungsgruppen über die Notwendigkeit von Arbeitszonen befinden, ohne einen entsprechenden Nachweis an die kantonalen Behörden liefern zu müssen.*

*Jemand beantragt, dass die Gemeinden ausserhalb der regionalen Arbeitsplatzgebiete keine weiteren Arbeitszonen ausscheiden dürfen.*

Die Pflicht zum Nachweis der Zweckmässigkeit von Arbeitszonen ergibt sich bereits aus der Raumplanungsverordnung, wonach die Berichterstattung gegenüber der kantonalen Genehmigungsbehörde vorgeschrieben ist (vgl. Art. 47 RPV). Die kommunale Festlegung von Arbeitszonen soll auf regionaler Ebene koordiniert werden. Dies kann entweder durch die Bezeichnung von regionalen Arbeitsplatzgebieten im regionalen Richtplan erfolgen, oder – wo dies noch nicht erfolgt ist oder beispielsweise aufgrund einer zu geringen Grösse nicht verhältnismässig wäre – durch eine verbale Umschreibung. Dabei kann den spezifischen Bedürfnissen in den jeweiligen Regionen Rechnung getragen werden. An dieser Koordination auf regionaler Ebene soll festgehalten werden.

Der Richtplantext wurde jedoch dahingehend präzisiert, dass der regionale Bedarf an Arbeitsplatzgebieten sowohl für bestehende als auch für neue Gebiete auszuweisen ist: Die Gemeinden tragen bei der Ausscheidung von Arbeitszonen den Koordinationshinweisen Rechnung. Arbeitszonen ausserhalb der im regionalen Richtplan bezeichneten Arbeitsplatzgebiete müssen einem auf regionaler Stufe festgelegten Bedarf entsprechen. Die Gemeinden erbringen den entsprechenden Nachweis (vgl. Pt. 2.2.3 c).

### **137 Massnahmen der Gemeinden**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass die Gemeinden für den ökologischen Ausgleich und die ökologische Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebiets sorgen sollen.*

*Jemand beantragt Ergänzungen des Richtplantextes betreffend die Sicherung der Freiraumversorgung sowie die Entwicklung städtebaulicher Konzepte für Gebiete, die umgenutzt oder verdichtet werden sollen. Ausserdem sei im Rahmen der Nutzungsplanung den Anforderungen des Umweltschutzes und der Versorgung mit erneuerbaren Energien Rechnung zu tragen. Jemand beantragt, dass die Gemeinden unter Beachtung einer hohen Qualität der Bauten und der Aussenräume sowie unter Berücksichtigung der Interessen des Umweltschutzes und einer zukunftsorientierten Energieplanung Möglichkeiten zur besseren Nutzung der Bauzonen prüfen sollen.*

Die Anträge zur Entwicklung städtebaulicher Konzepte für Gebiete, die umgenutzt oder verdichtet werden sollen, sowie zur Sicherung der Freiraumversorgung für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung wurden durch entsprechende Ergänzungen des Richtplantextes berücksichtigt (vgl. Pt. 2.2.3 c).

Gemäss § 18 Abs. 2 lit. a und b des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) ist anzustreben, dass die natürlichen Grundlagen des menschlichen Lebens wie Boden, Wasser, Luft und Energie sparsam beansprucht und vor Beeinträchtigungen geschützt und die überbaubaren Gebiete haushälterisch, ökologisch und ökonomisch ausgewogen genutzt werden. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist daher insbesondere auch die Bodenqualität in die Interessensabwägung mit einzubeziehen (vgl. Pt. 2.2.3 c). Unter bestimmten Voraussetzungen können Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zum Anschluss an eine öffentliche Fernwärmeversorgung verpflichtet werden (vgl. § 295 Abs. 2 PBG).

*Jemand beantragt, dass die Gemeinden bei der Anpassung von Nutzungsplänen den Gefährdungen durch Störfälle Rechnung tragen, soweit diese nicht durch die Verursacher behoben werden müssen.*

Die Gemeinden tragen bei der Anpassung von Nutzungsplänen im Bereich von Verkehrswegen, Versorgungsleitungen und Betrieben mit erhöhtem Gefahrenpotenzial den Anforderungen der Störfallvorsorge Rechnung (vgl. Pte. 2.2.3 c und 3.11).

*Jemand beantragt die Streichung der Festlegung, wonach Einzonungen und andere flächenverzehrende Tätigkeiten vorrangig auf belasteten Böden erfolgen sollen. Jemand beantragt, Einzonungen und andere flächenverzehrende Tätigkeiten in erster Linie zu vermeiden und, sofern notwendig, vorrangig auf belasteten Böden zu erfolgen haben.*

Dem Schutz des für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Bodens kommt eine grosse Bedeutung zu. Diesem Anliegen ist auch Rahmen der Nutzungsplanung Rechnung zu tragen. Die Formulierung im Richtplantext wird daher beibehalten: Die Gemeinden gewährleisten, dass im Rahmen der Nutzungsplanung die Qualität der zu beanspruchenden Böden in die Interessensabwägung einbezogen wird. Einzonungen und andere flächenverzehrende Tätigkeiten sollen vorrangig auf belasteten Böden erfolgen (vgl. Pte. 2.2.3 c, 3.2.3 a und 3.2.3 b).

*Jemand beantragt, eine möglichst sinnvolle Nutzung bestehender Bausubstanz auch ausserhalb der Bauzonen zu ermöglichen.*

Die Möglichkeiten betreffend die Nutzung der Bausubstanz ausserhalb der Bauzonen werden im eidgenössischen Raumplanungsgesetz (RPG) abschliessend geregelt. Eine Ergänzung des Richtplantextes erscheint daher nicht notwendig.

### **138 Vorgaben zu sozialer Durchmischung, preisgünstigem Wohnraum und Erdgeschossnutzung**

*Jemand beantragt, dass die Gemeinden Möglichkeiten zur besseren sozialen Durchmischung prüfen. Mehrere Einwendende beantragen, zur besseren sozialen Durchmischung den gemeinnützigen Wohnungsbau zu fördern und in allen Gemeinden Zonen für preisgünstigen Wohnraum festzulegen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, einen bestimmten Anteil an preisgünstigen Wohnungen festzulegen und neue Wohnformen, die zu einem geringeren Flächenverbrauch führen, zu fördern.*

*Jemand beantragt, Vorgaben zum Wohnanteil und zu den Erdgeschossnutzungen zu machen und vorzuschreiben, dass die Erdgeschossnutzung publikumsorientiert sein soll.*

Die Sicherstellung eines ausgewogenen Wohnungsangebots, das auch preisgünstigen Wohnraum umfasst, liegt im öffentlichen Interesse. Die Ausscheidung von Bauzonen ist jedoch Aufgabe der Gemeinden (vgl. Pt. 2.2.3 c). Der Richtplantext wurde daher wie folgt ergänzt: Der Kanton prüft den Abbau der Regelungsdichte und sorgt so für günstige Rahmenbedingungen für den preisgünstigen Wohnungsbau (vgl. Pt. 2.2.3 a). Die Gemeinden achten auf den Erhalt geeigneter Flächen für das produzierende Gewerbe, auf die Sicherung der Nahversorgung und auf ein ausgewogenes Wohnungsangebot, das auch preisgünstigen Wohnraum umfasst (vgl. Pt. 2.2.3 c).

Im Rahmen der Nutzungsplanung kann für ganze Zonen, gebietsweise oder für einzelne Geschosse die Nutzung zu Wohnzwecken oder gewerblichen Zwecken zugelassen, vorgeschrieben oder beschränkt werden und für gewerbliche Nutzungen sowie Familienwohnungen mit vier und mehr Zimmern eine erhöhte Nutzungsziffer festgesetzt werden. In Kern-, Quartiererhaltungs- und Zentrumszonen kann für geeignete Lagen überdies bestimmt werden, dass im Erdgeschoss nur Läden und Gaststätten zulässig sind (vgl. § 49a Abs. 3 PBG). Entsprechende Festlegungen im kantonalen Richtplan wären nicht stufengerecht.

## 2.3 Zentrumsgebiet

### 139 Kriterien für die Bezeichnung von Zentrumsgebieten

*Mehrere Einwendende begrüssen die Festlegung von Zentrumsgebieten und beantragen, im Gegenzug die überdimensionierten Bauzonen ausserhalb der Zentrumsgebiete zu verkleinern.*

*Jemand beantragt, im Richtplantext die Kriterien für die Bezeichnung von Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung aufzuführen.*

Mit der Bezeichnung von Zentrumsgebieten wird das Ziel verfolgt, die von Wirtschaft und Bevölkerung benötigten Nutzflächen an zentralen, mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbaren Lagen und ohne zusätzliche Bodenbeanspruchung bereitstellen zu können. Die Zentrumsgebiete leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur angestrebten Begrenzung der Siedlungsfläche.

Gesetzliche Grundlage für die Bezeichnung von Zentrumsgebieten ist § 22 Abs. 1 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG): «Der Siedlungsplan scheidet Gebiete aus, die aus kantonaler Sicht für die Bildung wirtschaftlicher und kultureller Zentren, für eine Wohn- oder gemischte Überbauung sowie für die industrielle und gewerbliche Nutzung bestimmt sind, und legt dabei die anzustrebende bauliche Dichte fest.»

Im kantonalen Richtplan werden dann wegleitende Grundsätze für die Planung in Zentrumsgebieten (vgl. Pt. 2.3.1) sowie gebietsspezifische Koordinationshinweise zu den einzelnen Zentrumsgebieten (vgl. Pt. 2.3.2) festgelegt. Damit werden die mit der Bezeichnung von Zentrumsgebieten verfolgten Ziele besser verdeutlicht als mit der Nennung von Kriterien für die Gebietsausscheidung.

### 2.3.1 Ziele

#### 140 Verkehrserschliessung auf die Entwicklungsabsichten abstimmen

*Mehrere Einwendende beantragen, in den Zentrumsgebieten entsprechend den Entwicklungsabsichten die nötige Verkehrskapazität im öffentlichen Verkehr und notfalls auch im Individualverkehr nachfrageorientiert zur Verfügung zu stellen.*

*Jemand beantragt, die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr in den Zentrumsgebieten von Kanton und Standortgemeinde gemeinsam zu planen und zu realisieren.*

*Jemand beantragt, Massnahmen zur Erreichung der Modalsplit-Ziele ausschliesslich auf Seiten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu ergreifen. Jemand beantragt, auch Massnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Erschliessungsqualität des MIV vorzusehen. Mehrere Einwendende beantragen, für Zentrumsgebiete Aussagen zur Feinverteilung, zur Nahversorgung und zur Erschliessung mit dem MIV zu treffen.*

Mit der Festlegung von Zentrumsgebiet im kantonalen Richtplan (sowie ergänzend auch in den regionalen Richtplänen) werden Gebiete bezeichnet, denen bereits heute die Funktion als Siedlungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung in den Bereichen Bildung, Kultur und Wirtschaft zukommt oder die ein hohes Veränderungspotenzial aufweisen und solche Aufgaben durch eine langfristig ausgerichtete Neuorientierung übernehmen sollen (vgl. Pt. 2.3.1). Die angestrebte Neuorientierung und Entwicklung hat dabei schrittweise und in Abstimmung auf die bestehenden und erforderlichenfalls auszubauenden Kapazitäten der Verkehrssysteme zu erfolgen. Zur Präzisierung wurden daher einerseits gebietsspezifische Koordinationshinweise festgelegt (vgl. Pt. 2.3.2) und andererseits ein Querverweis auf die Erarbeitung von Modalsplit-Zielen für wichtige Teilräume und Korridore im kantonalen Gesamtverkehrskonzept aufgenommen (vgl. Pt. 2.3.3 a).

Der Kanton unterstützt die Entwicklung der Zentrumsgebiete durch seine Verkehrspolitik (vgl. Pt. 2.3.3 a). Bedingt durch die hohe Nutzungsdichte ist die Erschliessung der Zentrumsgebiete auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten (vgl. Pt. 2.3.1). Für bestehende Fachmarkt- und Einkaufszentren sowie für das publikumsorientierte Gewerbe ist die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr sicherzustellen.

#### 141 Modalsplit-Ziel für den Flughafen Zürich festlegen

*Jemand beantragt festzuhalten, dass das Modalsplit-Ziel des Flughafens im SIL-Objektblatt Flughafen Zürich festgelegt wird.*

Das für den Flughafen Zürich massgebliche Modalsplit-Ziel wird unter Pt. 4.5.2 festgelegt. Ein Querverweis auf die besondere Bedeutung der nationalen Infrastruktur des Flughafens Zürich und auf das entsprechende Richtplankapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» wurde in den Beschrieb der Entwicklungsziele für das Zentrumsgebiet Kloten/Opfikon aufgenommen (vgl. Pt. 2.3.2 Nr. 4).

#### **142 Flächen für den Fussverkehr und Freiraumversorgung**

*Jemand beantragt, den Richtplanteil wie folgt zu ergänzen: «In den Zentrumsgebieten muss ein sicherer und attraktiver Fussverkehr flächig möglich sein. Mit Ausnahme der in den Verkehrsrichtplänen aller Stufen festgelegten Achsen für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr steht der öffentliche Grund primär den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung.»*

*Jemand beantragt, Aussagen zur Bedeutung der Freiraumversorgung und zur Sicherstellung der ökologischen Vernetzung aufzunehmen und Rücksicht auf gewachsene Strukturen (Ortsbild) einzufordern. Jemand beantragt, auf ausreichend Freiraum innerhalb des Gebiets bzw. angrenzend daran zu achten, um die Erholung der Bevölkerung sowie deren Lebensqualität zu wahren und zu erhöhen.*

Zentrumsgebiete sind durch eine hohe Dichte an Nutzungen und Verkehrsbewegungen gekennzeichnet und eignen sich somit besonders für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (besonders im Ziel- und Quellverkehr) sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr (namentlich im Binnenverkehr). Die Erschliessung der Zentrumsgebiete ist daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten (vgl. Pt. 2.3.1).

Darüber hinaus leistet die Versorgung mit Fussgängerbereichen und Freiflächen einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Zentrumsgebieten. Mit Nutzungs- und Dichtevorgaben in den regionalen Richtplänen sind die Zentrumsgebiete, auch im Hinblick auf die Freiraumgestaltung, bedarfsgerecht zu strukturieren (vgl. Pt. 2.3.1). Detaillierte Festlegungen sind auf Basis der regionalen Gesamtverkehrskonzepte im Rahmen der Nutzungsplanung zu erarbeiten.

#### **143 Mitwirkung der Bevölkerung**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Mitwirkungsrechte der Bevölkerung genauer zu umschreiben.*

Die Umsetzung von massgeblichen Vorhaben in Zentrumsgebieten geschieht unter Einbezug der Öffentlichkeit und privater Akteure wie Infrastrukturträger, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie der Investorenschaft insbesondere im Rahmen kooperativer Planungsverfahren (vgl. Pt. 2.3.1). Die Mitwirkungsrechte der Bevölkerung werden primär durch die gesetzlich festgelegten Verfahren, namentlich im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung, gewährleistet.

### **2.3.2 Karteneinträge**

#### **144 Weitere Zentrumsgebiete bezeichnen**

*Mehrere Einwendende beantragen, Zentrumsgebiete am linken und rechten Zürichseeufer, in Regensdorf (Bereich Bahnhof Nord), in Teilen der Gemeinden Dietlikon, Wangen-Brüttisellen, Dübendorf und Volketswil zu bezeichnen.*

Auf die Bezeichnung von Zentrumsgebieten in den Regionen Zimmerberg und Pfannenstil wurde verzichtet, da diesen Gebieten keine kantonale Bedeutung zukommt. Entsprechende Festlegungen sind somit in den regionalen Richtplänen zu treffen.

Auch dem Zentrum Regensdorf kommt keine kantonale Bedeutung zu, die Festlegung bzw. Erweiterung von Zentrumsgebiet in Regensdorf ist demnach im Rahmen der regionalen Richtplanung zu prüfen.

Für die Festlegung von Zentrumsgebiet in den Gemeinden Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Dübendorf sowie Teilen von Volketswil bestehen keine ausreichenden Grundlagen.

*Jemand beantragt, bei der Bezeichnung von Zentrumsgebieten die Ergebnisse der Testplanung für das Flugplatzareal Dübendorf zu berücksichtigen.*

Die Konkretisierung der Nachnutzung des Flugplatzareals erfolgt in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern. Anhand der erarbeiteten Grundlagen können dann, abgestimmt auf den Entscheid des Bundes über die künftige Nutzung des Flugplatzareals, weiterführende Festlegungen im kantonalen Richtplan getroffen werden (vgl. auch Pt. 4.7.2 des Erläuterungsberichts).

#### **145 Erweiterung bzw. Reduktion der Perimeter von Zentrumsgebieten**

*Mehrere Einwendende beantragen die Perimeter der Zentrumsgebiete Nr. 1 «Zürich-City», Nr. 2 «Zürich-Hard/Altstetten», Nr. 3 «Zürich-Nord/Opfikon», Nr. 4 «Kloten/Opfikon», Nr. 7 «Oberwinterthur/Grüze» und Nr. 12 «Schlieren» zu erweitern.*

*Jemand beantragt, auf die vorgenommene Erweiterung des Zentrumsgebiets Nr. 9 «Dietikon» auf das Altbergquartier zu verzichten.*

Die Perimeter der Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung haben sich grundsätzlich als zweckmässig erwiesen. Erweiterungen der Perimeter wurden vorab zwischen Hohlstrasse und Badenerstrasse (Zentrumsgebiet Nr. 2 «Zürich-Hard/Altstetten») sowie im Bereich der Schaffhauserstrasse (Zentrumsgebiet Nr. 3 «Zürich-Nord/Opfikon») vorgenommen, womit den in diesen Räumen geplanten Stadtbahnen bzw. Tramverlängerungen Rechnung getragen wurde, ohne jedoch die natürlichen Grenzen (Landschaftsverbindung im Bereich der Stadtgrenze Zürich/Schlieren bzw. Nordumfahrung Zürich) zu überspringen. Ebenfalls erweitert wurde der Perimeter des Zentrumsgebiets Nr. 7 «Oberwinterthur/Grüze» im Bereich der S-Bahnstation Hegi.

Kleinere Erweiterungen wurden zudem in den Quartieren Enge und Seefeld (Zentrumsgebiet Nr. 1 «Zürich-City») sowie im Gebiet Wagi (Zentrumsgebiet Nr. 12 «Schlieren») vorgenommen. An der ebenfalls kleinflächigen Erweiterung auf das Altbergquartier (Zentrumsgebiet Nr. 9 «Dietikon») wurde wegen dessen unmittelbaren Nachbarschaft zum Bahnhof Dietikon festgehalten.

*Mehrere Einwendende beantragen, das Zentrumsgebiet Nr. 4 «Kloten/Opfikon» um Flächen im Bereich Butzenbühl bzw. in Richtung Bassersdorf zu erweitern. Jemand beantragt, das Zentrumsgebiet Nr. 4 «Kloten/Opfikon» auf das Stadtzentrum Kloten zu beschränken und auf die Überbauung The Circle sowie auf weitere, für den Flugbetrieb nicht unabdingbare Mantelnutzungen im Gebiet des Flughafenkopfs zu verzichten.*

Für eine Erweiterung des Perimeters von Zentrumsgebiet Nr. 4 «Kloten/Opfikon» im Bereich Butzenbühl besteht bisher kein ausreichend begründeter Bedarf. Um ihrem Charakter besser gerecht zu werden, wird die Fläche im Bereich Butzenbühl jedoch neu als Erholungsgebiet bezeichnet statt wie bisher als Landwirtschaftsgebiet.

Der Perimeter des Zentrumsgebiets Nr. 4 «Kloten/Opfikon» wurde hingegen im Raum Balsberg sowie im Zentrum Kloten (Wohn- und Gewerbebezonen östlich und südlich des Bahnhofs) erweitert; die Kernzone von Kloten bleibt dabei ausgeklammert. Einer Erweiterung des Gebiets in Richtung Bassersdorf kommt keine kantonale Bedeutung zu. Das Vorfeld des Flughafens mit den Fingerdocks und Terminalgebäuden wurde aus dem Perimeter des Zentrumsgebiets ausgeklammert. Die Entwicklungsziele wurden mit einem Querverweis auf die nationale Infrastruktur des Flughafens Zürich ergänzt.

*Jemand beantragt, den Perimeter des Gebietes Nr. 11 «Wetzikon» im Bereich Kempten zu reduzieren.*

Die Fläche des Zentrumsgebiets Nr. 11 «Wetzikon» hatte sich als zu gross erwiesen. Der Perimeter wurde daher um die Flächen nördlich der Bahnlinie sowie östlich der Binzackerstrasse verkleinert.

#### **146 Funktion der Zentrumsgebiete**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Zentrumsgebiete Nr. 3 «Zürich-Nord/Opfikon», Nr. 4 «Kloten/Opfikon», Nr. 5 «Wallisellen/Zürich/Dübendorf-Stettbach» bzw. Nr. 10 «Uster» bezüglich Ihrer Zentrumsfunktion als «City-Gebiet» zu bezeichnen.*

Das grosse Entwicklungspotenzial der Zentrumsgebiete wird bereits mit der Bezeichnung als «Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung» verdeutlicht. Die ergänzende Bezeichnung der Zentrumsfunktion als «City-Gebiet» wird auf absehbare Zeit ausschliesslich den historisch gewachsenen Stadtzentren von Zürich und Winterthur zugemessen.

*Jemand beantragt, das Zentrumsgebiet Nr. 9 «Dietikon» bezüglich seiner Zentrumsfunktion als «Regionalzentrum» auszuweisen.*

Da der Stadt Dietikon, ähnlich wie auch Bülach, Uster oder Wetzikon, die Funktion eines Regionalzentrums zukommt und diese Funktion entsprechend weiterentwickelt werden soll, wurde die Zentrumsfunktion des Zentrumsgebiets Dietikon auf «Regionalzentrum» angepasst.

#### **147 Entwicklungsziele der Zentrumsgebiete**

*Jemand beantragt, in den Koordinationshinweisen zum Zentrumsgebiet Nr. 6 «Winterthur-Zentrum» neben dem Sulzer-Areal auch die übrigen Teile des Zentrumsgebiets anzusprechen.*

Die Entwicklungsziele für das Zentrumsgebiet Nr. 6 «Winterthur-Zentrum» wurden ergänzt und nehmen nun explizit auch Bezug auf das bestehende City-Gebiet.

*Jemand beantragt, in den Koordinationshinweisen für Zentrumsgebiet Nr. 7 «Oberwinterthur/Grüze» die Zweckbestimmung «für Industrie und Gewerbe» zu streichen und stattdessen das gesamte Gebiet des ehemaligen Industriearials für die Umstrukturierung vorzusehen.*

Im grossflächigen Zentrumsgebiet Nr. 7 «Oberwinterthur/Grüze» sind die bestehenden Strukturen zu entwickeln und zu verdichten, jedoch weiterhin vorwiegend für Industrie und Gewerbe zu nutzen. Die Umstrukturierung zu durchmischten städtischen Quartieren ist daher auf den Nahbereich der drei Bahnhöfe Hegi, Oberwinterthur und Grüze zu fokussieren.

#### **148 Konflikte mit dem Fluglärm**

*Jemand beantragt, die Entwicklung des Zentrumsgebiets Nr. 3 «Zürich-Nord/Opfikon» so auszugestalten, dass das Konfliktpotenzial in Bezug auf den Fluglärm minimiert wird.*

*Jemand beantragt, die Entwicklung des Zentrumsgebiets Nr. 8 «Bülach» durch den Betrieb und die damit verbundenen Lärmemissionen des Flughafens Zürich nicht zu behindern.*

Die im kantonalen Richtplan festgelegten Zentrumsgebieten umfassen sowohl Siedlungsteile, denen bereits heute die Funktion als kulturelle und wirtschaftliche Siedlungsschwerpunkte von kantonalen Bedeutung zukommt, als auch Gebiete mit hohem Veränderungspotenzial, die durch eine langfristig ausgerichtete Neuorientierung solche Aufgaben übernehmen sollen (vgl. Pt. 2.3.1). Die Nutzung der bereits bestehenden Infrastrukturen im Zentrumsgebiet Nr. 3 «Zürich-Nord/Opfikon» und die Weiterentwicklung der Gebiete Oerlikon, Leutschenbach und Glattpark zu durchmischten städtischen Quartieren mit hoher baulicher Dichte liegt im kantonalen Interesse.

Nutzungskonflikte im Zusammenhang mit dem Fluglärm sind im Einzelfall auf Stufe Nutzungsplanung zu minimieren (vgl. Vorlage 4788). Der Kanton stützt sich bei Baubewilligungen im Einflussbereich des Flughafens Zürich auf die Bestimmungen des Umweltschutzrechts und die durch den Bund festgelegten zulässigen Lärmimmissionen (Art. 37a Abs. 1 LSV). Der Kanton setzt sich beim Bund aktiv dafür ein, dass das Umweltrecht überprüft und nötigenfalls angepasst wird, um eine zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung im Umfeld des Flughafens Zürich zu ermöglichen.

#### **149 Überkommunale und überregionale Zusammenarbeit**

*Jemand beantragt, für das Zentrumsgebiet Nr. 5 «Wallisellen/Zürich/Dübendorf-Stettbach» den Auftrag zur gemeinsamen Koordination und Abstimmung von Siedlung, Landschaft und öffentlichen Bauten und Anlagen im Bereich Stettbach zu erteilen.*

*Jemand beantragt, die bauliche Entwicklung und den Verkehr im Zentrumsgebiet Nr. 9 «Dietikon» über die Kantongrenze hinweg abzustimmen.*

*Jemand beantragt, bei der Entwicklung der Zentrumsgebiete im Limmattal die Aussagen und Ziele zum Agglomerationspark Limmattal zu berücksichtigen.*

*Jemand beantragt, die Zentrumsgebiete im Rahmen des Agglomerationsprogramms Kanton Zürich (2. Generation) vertieft zu bearbeiten.*

Der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit aller Planungsträger kommt generell eine grosse Bedeutung zu. Bei Zentrumsgebieten im Bereich von Gemeinde- oder Regionsgrenzen sind die Entwicklungskonzepte daher grenzüberschreitend zu erarbeiten (vgl. Pt. 2.3.1). Bestehende Grundlagen und Konzepte sind sachgerecht einzubeziehen und zu berücksichtigen.

Grundlagenarbeiten zu den Zentrumsgebieten von kantonalen Bedeutung bilden einen wichtigen Bestandteil der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (vgl. Pte. 4.1.1 d und 4.1.3 a), deren Ergebnisse in das Agglomerationsprogramm Kanton Zürich (2. Generation) eingeflossen sind.

### **2.3.3 Massnahmen**

#### **150 Kooperative Erarbeitung von Entwicklungskonzepten**

*Jemand beantragt die Förderung der kooperativen Erarbeitung von Entwicklungskonzepten in Zentrumsgebieten durch den Kanton.*

Die Umsetzung von massgeblichen Vorhaben in Zentrumsgebieten geschieht unter Einbezug der Öffentlichkeit und privater Akteure wie Infrastrukturtäger, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie der Investoren - insbesondere im Rahmen kooperativer Planungsverfahren (vgl. Pt. 2.3.1). Die Regionen können im regionalen Richtplan differenzierte Nutzungs- und Dichtevorgaben festlegen (vgl. Pt. 2.3.3 b). Die Strukturierung und Etappierung der Zentrumsgebiete gemäss den örtlichen Gegebenheiten und Planungsabsichten ist jedoch primär Aufgabe der kommunalen Nutzungsplanung (vgl. Pt. 2.3.3 c).

Der Kanton unterstützt die Entwicklung der Zentrumsgebiete namentlich durch seine Verkehrspolitik sowie durch die Planung und Realisierung öffentlicher Bauten und Anlagen (vgl. Pt. 2.3.3 a). Er konkretisiert im kantonalen Gesamtverkehrskonzept das generelle Modalsplit-Ziel für wichtige Teilräume und Korridore, namentlich für die kantonalen Zentrumsgebiete, und trifft die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan. Er konkretisiert den Handlungsbedarf zusammen mit den Regionen und Gemeinden im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (vgl. Pt. 4.1.3 a).

### **151 Entwicklung der Zentrumsgebiete**

*Mehrere Einwendende beantragen zu konkretisieren, wie der Kanton die Entwicklung der Zentrumsgebiete unterstützt.*

Der Kanton unterstützt die Entwicklung der Zentrumsgebiete durch seine Verkehrspolitik sowie die Planung und Realisierung öffentlicher Bauten und Anlagen (vgl. Pt. 2.3.3 a). Ausserdem wurde ein Querverweis auf die im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts zu erarbeitenden Modalsplit-Ziele für wichtige Teilräume und Korridore aufgenommen. Diese betreffen namentlich auch die kantonalen Zentrumsgebiete (vgl. Pt. 4.1.3 a).

*Jemand beantragt, den Richtplantext dahingehend zu ergänzen, dass der Kanton die Zentrumsgebiete im Fluglärmbereich aktiv zu entwickeln hilft und sich für sinnvolle und umsetzbare Rahmenbedingungen einsetzt, mit welchen die gewünschte Verdichtung und Zentrumsbildung im Flughafengebiet mit Durchmischung erreicht werden kann.*

Nutzungskonflikte im Zusammenhang mit dem Fluglärm sind im Einzelfall auf Stufe Nutzungsplanung zu minimieren (vgl. Vorlage 4788). Der Kanton stützt sich bei Baubewilligungen im Einflussbereich des Flughafens Zürich auf die Bestimmungen des Umweltschutzrechts und die durch den Bund festgelegten zulässigen Lärmimmissionen (Art. 37a Abs. 1 LSV). Der Kanton setzt sich beim Bund aktiv dafür ein, dass das Umweltrecht überprüft und nötigenfalls angepasst wird, um eine zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung im Umfeld des Flughafens Zürich zu ermöglichen.

*Jemand beantragt zu ergänzen, dass der Kanton die Entwicklung der Zentrumsgebiete auch durch eine zukunftsorientierte Energieplanung unterstützt.*

Die Festlegungen zur Energieversorgung werden unter Pt. 5.4 «Energie» getroffen. Gebiete mit hoher Nutzungsdichte eignen sich besonders für die Wärmeversorgung über rohrlungsgebundene Energieträger (vgl. 5.4.2 c sowie Abb. 5.4). Der Richtplantext wurde unter Pt. 2.3.1 mit dem Grundsatz ergänzt, dass zur Förderung energiesparender Raumstrukturen, zur Steigerung der Energieeffizienz und mit Blick auf den vermehrten Einsatz erneuerbarer Energien entsprechende Energiekonzepte zu erarbeiten sind.

### **152 Verkehrliche Massnahmen in Zentrumsgebieten**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Festlegung der Modalsplit-Ziele dahingehend zu korrigieren, als Gebiete mit oberster Entwicklungspriorität nicht mit Zusatzanforderungen belegt werden. Mehrere Einwendende beantragen, die Modalsplit-Ziele offensiver zu formulieren und Massnahmen aufzulisten, mit welchen die Modalsplit-Vorgaben erreicht werden können.*

*Mehrere Einwendende beantragen, in Zentrumsgebieten Parkplätze zugunsten von Veloinfrastrukturen und Car-Sharing-Angeboten zu reduzieren.*

*Mehrere Einwendende beantragen, in gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Zentrumsgebieten Zonen für autofreies und autoarmes Wohnen auszuscheiden.*

Bedingt durch die hohe Nutzungsdichte ist die Erschliessung der Zentrumsgebiete auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten (vgl. Pt. 2.3.1). Die Bestimmung der dazu erforderlichen Massnahmen erfolgt – auf der Grundlage der regionalen Gesamtverkehrskonzepte und im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben – durch die kommunalen Planungen.

### **153 Nutzungsbestimmungen in Zentrumsgebieten**

*Mehrere Einwendende beantragen, in den dicht bebauten Gebieten die Planungsgewinne abzuschöpfen und zugunsten von preisgünstigen Wohnungen zu verwenden. Jemand beantragt, geeignete Massnahmen gegen die Gentrifizierung zu ergreifen. Mehrere Einwendende beantragen, einen bestimmten Anteil preisgünstiger Wohnungen festzulegen und neue Wohnformen, die zu einem geringeren Flächenverbrauch führen, zu fördern.*

*Jemand beantragt, Angaben zum Wohnanteil und zu den Erdgeschossnutzungen zu machen.*



Für die Abschöpfung von Planungsgewinnen fehlt im Kanton Zürich derzeit noch die Rechtsgrundlage. Massnahmen gegen die Gentrifizierung, für die Förderung von preisgünstigem Wohnungsbau oder Fragen des Wohnanteils und der Erdgeschossnutzung sind Gegenstand von kommunalen Planungen. Festlegungen diesbezüglich im kantonalen Richtplan wären nicht stufengerecht (vgl. auch Pt. 2.2.3 des Erläuterungsberichts).

## 2.4 Schutzwürdiges Ortsbild

### 2.4.1 Ziele

#### 154 Berücksichtigung kommunal geschützter Ortsbilder

*Mehrere Einwendende beantragen, im Richtplantext zu ergänzen, dass kommunal geschützte Ortsbilder und Schutzobjekte mit der gleichen Sorgfalt zu berücksichtigen seien wie überkommunal geschützte Ortsbilder und Schutzobjekte.*

Sowohl der Auftrag als auch die Kompetenzregelung ergeben sich bereits aus § 203 ff. des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG), insbesondere mit der Selbstbindung des Gemeinwesens (§ 204 PBG). Eine entsprechende Handlungsanweisung wurde zudem unter «Massnahmen» in den Richtplantext aufgenommen: Kanton und Gemeinden tragen beim Bau und der Sanierung von Strassen im schutzwürdigen Ortsbild den besonderen Gestaltungsanforderungen Rechnung (vgl. Pt. 2.4.3 a).

#### 155 Schutzwürdige Ortsbilder und Freiräume

*Jemand beantragt, den Richtplantext dahingehend zu ergänzen, dass die Ortsbilder nicht nur von den Bauten, sondern auch von den wichtigen Freiräumen leben.*

Die Bezeichnung als schutzwürdiges Ortsbild bezieht sich auf die Gesamtheit des betreffenden Siedlungsteils, der explizit auch die Aussenräume mit einschliesst (vgl. Pt. 2.4.3).

### 2.4.2 Karteneinträge

#### 156 Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder anpassen

*Jemand beantragt, die Anzahl der kantonalen Ortsbilder von heute 31 auf drei zu reduzieren. Mehrere Einwendende beantragten, die Siedlung Neubühl (Zürich) und das Ortsbild von Benken aus dem Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder zu streichen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, das ganze Siedlungsgebiet von Rifferswil (mit Ausnahme der Einfamilienhauszone), Ellikon am Rhein, den Dorfkern von Oberembrach und den Ortskern von Schönenberg als schutzwürdiges Ortsbild zu bezeichnen.*

Der Kanton führt ein Inventar der aus überkommunaler Sicht für das Ortsbild wichtigen Gebäude und Gebäudegruppen (vgl. Pt. 2.4.3 a). Die darin erfassten Ortsbilder wurden je nach ihrer Bedeutung entweder im kantonalen oder aber in den regionalen Richtplänen festgelegt. Um die Übersicht zu erleichtern, werden in Abb. 2.3 nicht mehr nur die kantonal festgelegten, sondern neu sämtliche Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung dargestellt.

Das überkommunale Ortsbildinventar wurde vor zehn Jahren gesamthaft überprüft und überarbeitet. Die heute rechtskräftig festgesetzten Ortsbilder von kantonalen Bedeutung bilden zusammen mit den regionalen Objekten einen repräsentativen Querschnitt der verschiedenen bauhistorischen Epochen. Eine Reduktion auf lediglich drei Objekte wäre weder fachlich vertretbar noch könnte damit der gesetzliche Auftrag gemäss § 203 ff. des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) erfüllt werden.

Die Festsetzung des Inventars erfolgt nach fachlichen Gesichtspunkten. Die Aufnahme bzw. Entlassung einzelner Objekte ist daher nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass es gemäss § 203 ff. sowohl Aufgabe des Kantons als auch der Gemeinden ist, Schutzobjekte zu erhalten oder grösstmöglich zu schonen.

#### 157 ISOS-Objekte von nationaler Bedeutung

*Mehrere Einwendende beantragen, sämtliche ISOS-Objekte von nationaler Bedeutung ebenfalls als Ortsbilder von kantonalen Bedeutung zu bezeichnen.*

In der Richtplankarte werden die schutzwürdigen Ortsbilder von kantonalen Bedeutung dargestellt. In Abb. 2.3

sind zum besseren Verständnis auch die Ortsbilder von regionaler Bedeutung sowie darüber hinaus sämtliche ISOS-Objekte von nationaler Bedeutung abgebildet. Letztere umfassen neben den schutzwürdigen Ortsbildern, die im kantonalen Richtplan bzw. in den regionalen Richtplänen dargestellt sind, zusätzlich auch Einzelobjekte, die auf kantonaler Ebene mit Instrumenten der Denkmalpflege geschützt werden (vgl. Pt. 2.4.2).

### **158 Militärflygplatz Dübendorf**

*Mehrere Einwendende beantragen, das Gebiet des Militärflygplatzes Dübendorf, insbesondere dessen charakteristischen Pistenanordnung, als schützenswertes nationales Ortsbild in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*

Die zukünftige Nutzung des Flygplatzareals Dübendorf ist Gegenstand laufender Planungen und Abklärungen (vgl. Pt. 4.7.2 des Erläuterungsberichts). Ob, in welchem Umfang und mit welchen Mitteln (Ortsbildinventar, Einzelobjektinventar) der unbestrittene kulturelle Wert einzelner Teile des Areals geschützt werden kann, ist im Moment noch offen. Entsprechende Festlegungen im kantonalen Richtplan werden abgestimmt auf den Entscheid des Bundes über die künftige Nutzung des Flygplatzareals im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Nachnutzung des Flygplatzareals getroffen.

### **159 Historische Häusergruppen, Landhäuser, Garten- und Hafenanlagen**

*Mehrere Einwendende beantragen, historische Häusergruppen, Landhäuser, Garten- und Hafenanlagen ebenfalls in das Ortsbildinventar aufzunehmen.*

Gegenstand der Festlegungen unter Pt. 2.4 sind die schutzwürdigen Ortsbilder von kantonaler Bedeutung. Objekte des Ortsbildschutzes sind in der Regel Baugesamtheiten wie Ortskerne, Quartiere und Strassenzüge mit ihrer typischen Bebauungs- und Aussenraumstruktur, die als wichtige Zeugen einer politischen, wirtschaftlichen, sozialen oder baukünstlerischen Epoche erhaltenswert sind.

Die Bezeichnung als schutzwürdiges Ortsbild bezieht sich dabei auf die Gesamtheit des betreffenden Siedlungsteils. Der Schutz von Einzelobjekten wie Landhäuser, Garten- und Hafenanlagen erfolgt mit den Mitteln der Denkmalpflege. Im kantonalen Richtplan wird diesem Anliegen unter anderem mit einem entsprechenden Hinweis unter Pt. 2.1 «Gesamtstrategie» Rechnung getragen: Die Siedlungsentwicklung nach innen ist mit Massnahmen zur Gestaltung und Aufwertung der Freiräume und gut erreichbaren Angeboten für die Naherholung zu verbinden. Besondere Sorgfalt erfordert dabei der Umgang mit kulturgeschichtlichen Objekten (vgl. Pt. 2.1.1 b).

## **2.4.3 Massnahmen**

### **160 Bezug zum ISOS**

*Jemand beantragt, auf den Bezug zum Inventar des Bundes (ISOS) zu verzichten, da dieses zu wenig aktuell ist.*

Dem Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder der Schweiz (ISOS) des Bundes kommt ergänzende Bedeutung zu. Ihm ist von den Behörden aller Stufen bei ihren Entscheiden Rechnung zu tragen. Eine Aktualisierung des ISOS ist in Bearbeitung.

### **161 Interessenausgleich mit weiteren Anliegen**

*Jemand beantragt die explizite Erwähnung der Anliegen des Umweltschutzes und der Nutzung erneuerbarer Energien.*

*Jemand beantragt, in ländlichen Gemeinden den Ausbau von bereits umbautem Raum zu erleichtern.*

Bei der Realisierung von Bauvorhaben im geschützten Ortsbild kann es zu Zielkonflikten mit anderen berechtigten Anliegen kommen, was einen entsprechenden Interessenausgleich erfordert. Eine explizite Nennung aller weiteren Anliegen im Richtplantext ist dazu jedoch nicht erforderlich, da sich im Vollzug bereits eine klare Praxis etabliert hat.

Unter Pt. 2.4.1 wird verdeutlicht, dass den geänderten Ansprüchen der heutigen Gebäudenutzer, der modernen Gebäudebautechnik und den Interessen der Eigentümerschaft gebührend Beachtung zu schenken ist.

### **162 Richtlinien für Umbau und Umnutzung von Scheunen**

*Mehrere Einwendende beantragen, eine verbindliche Regelung für den Umbau oder die Umnutzung von Scheunen in schutzwürdigen Ortsbildern von kommunaler Bedeutung zu erlassen.*

Mit der Publikation «Umnutzungs- und Verdichtungspotenzial in ländlichen Gemeinden» hat das Amt für Raumentwicklung wichtige Hinweise zum Potenzial und zum geeigneten Vorgehen bei Umnutzungen in schützenswerten Ortsbildern veröffentlicht. Die Publikation ist im Internet unter [www.are.zh.ch](http://www.are.zh.ch) verfügbar.

## 2.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

### 163 Aufnahme in den kantonalen Richtplan

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung des ganzen Unterkapitels «Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende».*

Die raumplanerische Behandlung des Themas ist erforderlich gemäss Entscheid des Bundesgerichts vom 28. März 2003 (BGE 129 II 321): Die Nutzungsplanung muss Zonen und geeignete Plätze vorsehen, die für den Aufenthalt von Schweizer Fahrenden geeignet sind und deren traditioneller Lebensweise entsprechen, die verfassungsrechtlichen Schutz genießt (E. 3.1 und 3.2). Ein Standplatz für Fahrende von gewisser Bedeutung kann jedoch ausserhalb der Bauzonen nicht mittels Ausnahmegewilligung gemäss Art. 24 ff. des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) bewilligt werden (E. 3.3–3.5). Entsprechende Festlegungen sind daher im kantonalen bzw. im regionalen Richtplan zu treffen.

#### 2.5.1 Ziele

*Zu diesem Unterkapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

#### 2.5.2 Massnahmen

### 164 Festlegung der zusätzlich benötigten Stand- und Durchgangsplätze

*Mehrere Einwendende äussern Zustimmung zum vorgesehenen Vorgehen, machen aber auf mögliche Probleme bei der Festlegung der zusätzlich benötigten Stand- und Durchgangsplätze aufmerksam.*

*Jemand beantragt, keine Durchgangsplätze in der Stadt Zürich festzulegen.*

Der regionale Bedarf nach Stand- und Durchgangsplätzen für Fahrende wurde nach einheitlichen Grundsätzen für die ganze Schweiz erhoben. Die Nachbarkantone stützen sich auf dieselben Grundlagen und tragen ebenfalls ihren Teil zur Bereitstellung der benötigten Stand- und Durchgangsplätze bei. Vor diesem Hintergrund wird an der vorgenommenen Zuordnung der Stand- und Durchgangsplätze auf die einzelnen Regionen festgehalten.

### 165 Delegation an die regionale Richtplanung

*Mehrere Einwendende beantragen, die benötigten Stand- und Durchgangsplätze nicht in den regionalen Richtplänen, sondern im kantonalen Richtplan festzulegen.*

Der Grundsatz, dass die benötigten Standorte für Stand- und Durchgangsplätze in den Regionen zu sichern sind, ist von kantonalen Bedeutung, weshalb die entsprechende Festlegung in den kantonalen Richtplan aufgenommen wurde. Die konkrete Standortwahl kann jedoch nur in enger Abstimmung mit den Gemeinden vorgenommen werden. Diese Abstimmung erfolgt zweckmässigerweise auf der regionalen Ebene.

### 166 Finanzierung der Stand- und Durchgangsplätze

*Jemand beantragt, dass Betrieb und Unterhalt der Stand- und Durchgangsplätze vollumfänglich von den Fahrenden zu tragen seien.*

Die Kosten für die Erstellung der benötigten Stand- und Durchgangsplätze sollen vom Kanton getragen werden. Der Betrieb und Unterhalt der Plätze ist von den Gemeinden durch die Erhebung entsprechender Benutzungsgebühren kostendeckend zu gestalten, wobei der Kanton (zur Entlastung der Gemeinden) eine Defizitgarantie gewähren soll.

## 2.6 Grundlagenverzeichnis

*Zu diesem Kapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

## 3 Einwendungen zum Kapitel Landschaft

Das Kapitel «Landschaft» wurde im Jahr 2001 im Rahmen einer Teilrevision des kantonalen Richtplans stark überarbeitet. Damit wurde die Multifunktionalität der Landschaft und eine den verschiedenen Ansprüchen an die Landschaft gerecht werdende Planung in den Vordergrund gestellt. Die Anpassungen, die das Kapitel nun mit der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erfährt, sind daher weniger grundlegend als in den Kapiteln «Siedlung» und «Öffentliche Bauten und Anlagen», die seit 1995 nicht grundlegend revidiert wurden. Hervorzuheben ist vor allem die Integration der neuen Unterkapitel 3.4 «Gewässer» und 3.11 «Gefahren», die im November 2009 vom Kantonsrat im Rahmen einer Teilrevision festgesetzt wurden. Die bisher in Pt. 3.6 «Naturschutz» behandelten wiederherzustellenden Biotope wurden neu als Gewässerrevitalisierungen in Pt. 3.4 «Gewässer» integriert. Ebenfalls übernommen wurden die Festlegungen zum Erholungsgebiet Uto-Kulm, die der Kantonsrat mit Beschluss vom 28. Juni 2010 getroffen hat.

Auf der Grundlage der zahlreichen Einwendungen und Anträge im Rahmen der Mitwirkungsverfahren konnte das Kapitel «Landschaft» an vielen Stellen sowohl im Richtplantext und den Abbildungen als auch in der Richtplankarte ergänzt, präzisiert und bereinigt werden.

Zahlreiche Einwendungen bezogen sich auf das Thema Fruchtfolgeflächen, dessen Stellenwert im kantonalen Richtplan erhöht worden ist, wobei vor allem die Kompensationspflicht bei der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nun präzisiert wird. Weitere wesentliche Anpassungen im Bereich «Landschaft» erfährt der kantonale Richtplan bezüglich der Abgrenzung des Streusiedlungsgebiets, bezüglich der Festlegung von einzelnen Freihaltegebieten sowie hinsichtlich der Festlegung zusätzlicher Rückhaltebecken für den Hochwasserschutz.

### 3.1 Gesamtstrategie

#### 167 **Konzeptionelle Landschaftsplanung etablieren**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan eine konzeptionelle Landschaftsplanung zu etablieren, die gleichberechtigt neben den anderen Bereichsplanungen steht.*

Das kantonale Raumordnungskonzept (vgl. Pt. 1) sowie die Festlegungen in den einzelnen Kapiteln und im Speziellen im Kapitel «Landschaft» ergeben zusammen ein aufeinander abgestimmtes Gesamtbild für die Landschaftsentwicklung im Kanton Zürich. Das Kapitel «Landschaft» steht bereits gleichberechtigt neben den anderen Bereichen. Auch im kantonalen Raumordnungskonzept wird der Landschaftsentwicklung dementsprechend ein hoher Stellenwert eingeräumt.

#### 168 **Ziele vollständig überarbeiten**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Ziele vollständig zu überarbeiten, so dass sämtliche einschränkenden Bedingungen für die Landwirtschaft aufgehoben werden.*

Die Landwirtschaft ist ein wichtiger Akteur in der Landschaftsentwicklung, jedoch nicht der einzige. Die Landschaft wird im kantonalen Richtplan als multifunktionaler Raum verstanden, der vielfältige Ansprüche erfüllen soll. Daher werden die Ziele beibehalten. Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen werden massgeblich über das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) geregelt.

#### 169 **Eigentumsgarantie**

*Jemand beantragt, auf Art. 26 der Bundesverfassung zur Eigentumsgarantie zu verweisen.*

Die Eigentumsgarantie gemäss Bundesverfassung wird durch den kantonalen Richtplan nicht in Frage gestellt. Um dies zu verdeutlichen, wird im Richtplantext darauf hingewiesen, dass bei sämtlichen planerischen Festlegungen betreffend Landschaft die Eigentumsgarantie zu gewährleisten ist (vgl. Pt. 3.1.2a).

#### 170 **Ziel «landschaftsverträglich bauen»**

*Jemand beantragt, das Ziel «ausserhalb der Bauzonen nur landschaftsverträglich bauen» zu streichen.*

*Jemand beantragt, den Freiraum für das Bauen ausserhalb der Bauzonen stärker einzuschränken.*

Im Kanton Zürich werden pro Jahr rund tausend Bewilligungen für Bauten ausserhalb der Bauzonen erteilt. Daher ist es angemessen, in besonders empfindlichen Räumen oder an exponierten Standorten auf den Rückbau bei nicht mehr bestimmungsgemässer Nutzung zu achten. Zudem verlangt bereits das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) sowie das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) die Einordnung in die Landschaft.

**171 Kapitel «Siedlung und Landschaft» ergänzen**

*Jemand beantragt, den kantonalen Richtplan um ein neues Kapitel «Siedlung und Landschaft» zu ergänzen, das die Themen «Verzahnung von Siedlung und Landschaft», «Siedlungsränder» und «Freiflächennetz innerhalb der Siedlungen» umfasst.*

Ein eigenes Kapitel zum Thema Siedlung und Landschaft ist nicht notwendig, da die Thematik der Siedlungsränder und Freiraumversorgung an verschiedenen Stellen in den Kapiteln «Siedlung» (vgl. Pt. 2) und «Landschaft» (vgl. Pt. 3) angesprochen wird. Weitergehende Festlegungen zu Freiflächennetzen innerhalb der Siedlungen zu machen, wäre zudem nicht stufengerecht. In den regionalen Richtplänen können weitere Festlegungen getroffen werden, und auf kommunaler Ebene können die Gemeinden mit ihrer Nutzungsplanung schliesslich grundeigentümerverbindliche Festlegungen vorsehen und die Bauzonen strukturieren.

**172 Vorranggebiete für Natur und Landschaft bezeichnen**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan eindeutige Vorranggebiete für Natur und Landschaft sowie in den Unterkapiteln des Kapitels «Landschaft» zeitliche Realisierungshorizonte zu bezeichnen.*

Mit den Festlegungen zu den einzelnen Unterkapiteln wie «Naturschutzgebiet», «Landschaftsschutzgebiet» und «Freihaltegebiet» (vgl. Pte. 3.6, 3.7 und 3.10) werden Gebiete bezeichnet, in denen bereits differenziert aufgezeigt wird, wie der Umgang mit der Landschaft zu handhaben ist.

Realisierungshorizonte für einzelne Festlegungen erübrigen sich, da es sich entweder um dauerhafte Festlegungen handelt, der Realisierungshorizont im Moment nicht planbar ist oder die Umsetzung an die Realisierung eines konkreten Projekts gebunden ist.

**173 Inhalte aus Konzepten berücksichtigen**

*Jemand beantragt, relevante Inhalte aus Konzepten (z.B. Leitbild Zürichsee 2050, Landschaftsentwicklungskonzepte etc.) im kantonalen und in den regionalen Richtplänen festzulegen.*

Die Ergebnisse aus den genannten und weiteren Konzepten sind soweit wie möglich in behördenverbindliche Instrumente umzusetzen. Hier bietet sich auf Grund der Körnigkeit der Massnahmen und Festlegungen vor allem der regionale Richtplan an. Wo Ergebnisse aus informellen Planungen stufengerecht im kantonalen Richtplan einzufließen haben, wurde dies soweit wie möglich berücksichtigt.

**174 Invasive Arten thematisieren**

*Jemand beantragt, explizit darauf hinzuweisen, dass die Landschaft Lebensraum für «einheimische» Tiere und Pflanzen sein soll.*

Der Umgang mit invasiven Arten lässt sich nicht mit raumplanerischen Mitteln steuern. Daher wird auf diese Spezifizierung verzichtet.

**3.1.1 Ziele****175 Ziele ergänzen**

*Jemand beantragt, ein weiteres Ziel «zeitgemässe landwirtschaftliche Produktion erhalten und fördern» aufzunehmen.*

Der kantonale Richtplan verwendet den Begriff «nachhaltige Landwirtschaft». Damit ist dem oben genannten Ziel Rechnung getragen.

**176 Nutzung nicht mehr landwirtschaftlich genutzter Bauten ausserhalb der Bauzonen**

*Jemand beantragt, nicht mehr landwirtschaftlich genutzte Bauten ausserhalb der Bauzonen zu Wohnzwecken umbauen und sanieren zu können.*

Ohne eine entsprechende Änderung des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) besteht hierzu kein Handlungsspielraum auf kantonaler Ebene.

**177 Naturschutzgesamtkonzept erarbeiten**

*Jemand beantragt, ein Naturschutzgesamtkonzept und einen konkreten Massnahmenplan zur Erhaltung der Biodiversität zu erarbeiten.*

Es gibt bereits ein kantonales Naturschutzgesamtkonzept. Im kantonalen Richtplan wird darauf hingewiesen, dass die Grundlagen für den Raumbedarf zur Erhaltung der Biodiversität zu erarbeiten sind.

**178 Lärmschutz in Erholungsgebieten**

*Jemand beantragt, der Kanton soll landschaftsverträgliche Lärmschutzmassnahmen unterstützen.*

Massnahmen werden im Einzelfall geprüft und einer Güterabwägung unterzogen.

**3.1.2 Massnahmen****179 Anreize zur Landschaftsförderung erhöhen**

*Jemand beantragt, die Anreize zur Landschaftsförderung und zur Erarbeitung von Landschaftsentwicklungskonzepten in ausgewählten Landschaften durch den Kanton zu erhöhen.*

*Jemand beantragt, der Kanton soll die Regionen auffordern, Landschaftsentwicklungskonzepte zu erarbeiten.*

Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass Landschaftsentwicklungskonzepte vom Kanton unterstützt werden. Das Thema Landschaft sollte in allen Handlungsräumen, in den regionalen Raumordnungskonzepten und in den regionalen Richtplänen eine wichtige Rolle einnehmen.

Landschaftsentwicklungskonzepte sind eine freiwillige Aufgabe der Regionen und Gemeinden.

**180 Vorgaben für Bauen ausserhalb der Bauzonen**

*Jemand beantragt, die Vorgaben für das Bauen ausserhalb der Bauzonen in kantonalen und nationalen Schutzgebieten zu konkretisieren.*

Der kantonale Richtplan macht bereits etliche Vorgaben für die Bewilligungsfähigkeit von Bauten und Anlagen in Landschaftsschutzgebieten, z.B. für Erholungsanlagen oder Speziallandwirtschaftszonen. In Schutzgebieten, die bereits über Schutzverordnungen verfügen, werden zudem weitere Vorgaben festgelegt.

**181 Vollzug in BLN-Objekten hinsichtlich der objektspezifischen Schutzziele**

*Jemand beantragt, den Richtplantext zu ergänzen: «Der Vollzug in BLN-Objekten soll hinsichtlich der objektspezifischen Schutzziele erfolgen.»*

Die Neuformulierung im Richtplantext schliesst neu auch die anderen Inventare des Bundes ein. Im Anhang der kantonalen Bauverfahrensverordnung ist zudem festgehalten, dass Bauvorhaben im Geltungsbereich eines überkommunalen Inventars einer Beurteilung der zuständigen kantonalen Fachstelle für Landschaftsschutz bedürfen.

**3.2 Landwirtschaftsgebiet****3.2.1 Ziele****182 Landwirtschaftliche Nutzfläche in ihrem Gesamtumfang erhalten**

*Jemand beantragt, die landwirtschaftliche Nutzfläche in ihrem Gesamtumfang zu erhalten.*

Der Umfang der landwirtschaftlichen Nutzfläche ist nicht das geeignete Instrument, um die Siedlungsentwicklung zu steuern. Diese hat vielmehr durch die Ausscheidung von Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan zu erfolgen. Werden Fruchtfolgeflächen beansprucht, gilt ohnehin eine grundsätzliche Kompensationspflicht.

**3.2.2 Karteneinträge****183 Interessenabwägung bei der Bezeichnung von Fruchtfolgeflächen**

*Mehrere Einwendende beantragen, Fruchtfolgeflächen mit anderen öffentlichen Interessen abzuwägen und im Fall einer höheren Wertung der öffentlichen Interessen, insbesondere bei grösseren zusammenhängenden Flächen, auf eine Kompensation zu verzichten.*

Nach Art. 30 Abs. 2 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV) ist der Kanton verpflichtet, den vom Bund festgelegten Mindestumfang an Fruchtfolgeflächen sicherzustellen. Der Bund gibt dem Kanton Zürich mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen ein Kontingent von 44'400 ha Fruchtfolgeflächen vor, die es langfristig zu erhalten gilt. Der Kanton Zürich verfügt – je nach anrechenbarer Nutzungseignungskategorie – über knapp zu wenig oder knapp genügend Fruchtfolgeflächen, um das vorgegebene Kontingent erfüllen zu können. Aufgrund der Knappheit von Fruchtfolgeflächen im Kanton Zürich ist es daher notwendig, flächenverzehrende Nutzungen

auf Fruchtfolgeflächen nur unter der Bedingung zuzulassen, dass diese kompensiert werden. Davon ausgenommen sind lediglich landwirtschaftliche, zonenkonforme Bauten.

#### **184 Festlegung von Fruchtfolgeflächen im Siedlungsgebiet und im Anordnungsspielraum**

*Jemand beantragt, für den Fall, dass dem Antrag der Interessenabwägung nicht stattgegeben werden sollte, im (noch unüberbauten) Siedlungsgebiet und auch im Anordnungsspielraum desselben, auf die Festlegung von Fruchtfolgeflächen zu verzichten.*

Fruchtfolgeflächen werden nur im Landwirtschaftsgebiet gemäss kantonalem Richtplan festgelegt. Innerhalb des in der kantonalen Richtplankarte bezeichneten Siedlungsgebiets werden keine Fruchtfolgeflächen bezeichnet. Da die Flächen des Anordnungsspielraums kartographisch im Landwirtschaftsgebiet liegen, sind entsprechende Einzonungen kompensationspflichtig, damit die vom Bund vorgegebene Menge an besten ackerfähigen Böden dauerhaft erhalten werden kann.

#### **185 Projekte auf Fruchtfolgeflächen**

*Mehrere Einwendende beantragen, bei Projekten auf Fruchtfolgeflächen, wie zum Beispiel Gewässerrevitalisierungen und bei Massnahmen des Naturschutzes, auf die Festlegung von Fruchtfolgeflächen oder Fruchtfolgeflächen-Kompensationsmassnahmen zu verzichten.*

Die Bezeichnung von Fruchtfolgeflächen wird nur in Ausnahmefällen dazu führen, dass Projekte nicht realisiert werden können. Für Projekte auf Fruchtfolgeflächen gilt lediglich zu berücksichtigen, dass diese kompensiert werden müssen. Die Kompensation ist als Massnahme zur sinnvollen Verwertung des Aushubmaterials zu verstehen.

#### **186 Bezeichnung von Fruchtfolgeflächen**

*Mehrere Einwendende beantragen Zurückhaltung bei der Ausweisung von Fruchtfolgeflächen in der «Stadlandschaft» und auf Stadtgebiet von Zürich.*

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung von Fruchtfolgeflächen in bestimmten Gebieten. Die Abgrenzung der Fruchtfolgeflächen sei zum Teil nicht nachvollziehbar und die generelle Zuweisungssystematik deshalb zu überprüfen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, bestimmte Flächen als Fruchtfolgeflächen zu bezeichnen.*

Der Bund gibt dem Kanton Zürich mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen ein Kontingent von 44'400 ha Fruchtfolgeflächen vor, die es dauerhaft zu erhalten gilt. Aufgrund der Knappheit von Fruchtfolgeflächen im Kanton Zürich ist es daher notwendig, alle aufgrund ihrer Bodenbeschaffenheit geeigneten Flächen, die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen, als Fruchtfolgeflächen zu bezeichnen. Ausgenommen sind Kleinstflächen unter 25 a. Die Festlegung von Fruchtfolgeflächen stützt sich auf Grundlagen, die nach naturwissenschaftlichen Kriterien erarbeitet wurden (Bodenkarte).

#### **187 Festsetzung von Fruchtfolgeflächen nach Abschluss der Kartierung**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Fruchtfolgeflächen erst festzusetzen, wenn die Kartierung abgeschlossen ist.*

Die in der Richtplanvorlage zur Anhörung bezeichneten Fruchtfolgeflächen entsprachen einem Zwischenstand. In der Richtplanvorlage zur öffentlichen Auflage wurde bereits auf die abgeschlossenen Ergebnisse der Feldprüfung und der entsprechenden Kartierung abgestellt.

#### **188 Signatur und Bezeichnung von Fruchtfolgeflächen im Richtplan**

*Mehrere Einwendende beantragen, entweder von einer Ausweisung der Fruchtfolgeflächen in der Richtplankarte abzusehen und diese nur noch als orientierenden Inhalt zu vermerken oder wieder zur weit gerasterten Punktsignatur zurückzukehren.*

*Jemand wendet ein, dass die Richtplankarte einen Anordnungsspielraum vortäuscht, der in der Praxis nicht oder nur in sehr engen Grenzen besteht.*

Der Bund beauftragt die Kantone, ihre Fruchtfolgeflächen als Ernährungsbasis langfristig zu schützen und zu erhalten. Dafür ist es notwendig, dass das im Sachplan vorgegebene Kontingent an Fruchtfolgeflächen räumlich konkretisiert und behördenverbindlich festgelegt wird.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass eine räumliche Konkretisierung mit dem bisher verwendeten Punkteraster nicht möglich ist, da die genaue Abgrenzung der Fruchtfolgeflächen stets unklar war. Mit der neuen Signatur besteht

bei flächenverzehrenden Projekten von Beginn weg Klarheit über die Menge der zu kompensierenden Fruchtfolgefleichen. Auch der Abstimmungsbedarf mit den weiteren Richtplaninhalten ist so besser ersichtlich.

Aus den Detailkarten (Massstab 1:5'000), die der Richtplankarte als Grundlage dienen, sind die Fruchtfolgefleichen ersichtlich. Für flächenverzehrende Projekte auf Fruchtfolgefleichen und die entsprechenden Kompensationsmassnahmen sind in jedem Fall – also auch im übrigen Landwirtschaftsgebiet – diese parzellenscharfen Darstellungen zu verwenden.

### **189 Kontingent der Fruchtfolgefleichen neu aushandeln**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass der Kanton das Fruchtfolgefleichen-Kontingent mit dem Bund neu aushandeln soll.*

Der Sachplan Fruchtfolgefleichen hat seit seiner Verabschiedung durch den Bundesrat im Jahr 1992 bisher keine Anpassung erfahren und es ist auch keine geplant. Eine Anpassung des Mindestumfangs für den Kanton Zürich ist daher unrealistisch.

### **190 Fruchtfolgefleichen in Erholungsgebieten und Erholungszonen**

*Jemand beantragt die Klärung der Formulierung «Fruchtfolgefleichen in Erholungsgebieten werden nicht dargestellt».*

*Jemand beantragt, in Erholungszonen die Fruchtfolgefleichen zu streichen.*

Fruchtfolgefleichen in Erholungsgebieten können aus kartographischen Gründen nicht dargestellt werden. Fruchtfolgefleichen in Erholungsgebieten sind bei flächenverzehrenden Projekten aber ebenfalls zu kompensieren. Aus den Detailkarten (Massstab 1:5'000), die der Richtplankarte als Grundlage dienen, sind die Fruchtfolgefleichen in Erholungsgebieten ersichtlich.

In bestehenden Erholungszonen ausserhalb des Siedlungsgebiets kann es aufgrund der entsprechenden Bodenqualität ebenfalls Fruchtfolgefleichen geben.

### **191 Kompensation von Fruchtfolgefleichen auf belasteten Böden**

*Jemand beantragt, die Frage zu klären, ob es sinnvoll ist, dass die Kompensation von Fruchtfolgefleichen nur auf belasteten Böden stattfindet.*

Natürlich gewachsene Böden sind eine unvermehrbar und kaum erneuerbare Ressource, die es in ihrer Quantität, Qualität und Vielfalt ungeschmälert – also ungeachtet ihrer Nutzungseignungsklasse – zu erhalten gilt. Bodenaufwertungen sind kulturtechnische Massnahmen. Sie verändern Aufbau und Struktur der Böden. Bei natürlich gewachsenen Böden sind derartige Eingriffe in der Regel nicht sinnvoll. Für Kompensationsmassnahmen eignen sich eher die bereits anthropogen veränderten Böden. Darunter versteht man Böden, für die Hinweise vorliegen, dass sie durch menschliche und vor allem bauliche Eingriffe in Struktur, Aufbau oder Mächtigkeit wesentlich verändert sind. Hinweise geben entsprechende Detailkarten im Massstab 1:5'000.

### **192 Mehr Handlungsspielraum für die Landwirtschaft gewähren**

*Jemand beantragt, die Landwirtschaft beim Bauen ausserhalb der Bauzonen zeitgemäss und grosszügiger zu behandeln.*

Auch zonenkonforme Bauten in der Landwirtschaftszone sind einer raumplanerischen Abwägung unterworfen; denn das Landwirtschaftsgebiet ist multifunktional: es ist Produktionsgrundlage für die Landwirtschaft, schützt die Kulturlandschaft und den Erholungsraum und sichert den ökologischen Ausgleich. Daher wird bei jeder baulichen Massnahme ausserhalb der Bauzonen eine entsprechende raumplanerische Abwägung vorgenommen, die die Anliegen der Landwirtschaft angemessen einbezieht.

### **193 Mehr Einfluss für Regionen und Gemeinden beim Bauen ausserhalb der Bauzonen**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Einfluss von Regionen und Gemeinden auf das Bauen ausserhalb der Bauzonen, in Weilerzonen und das Bauen im Streusiedlungsgebiet zu erhöhen.*

Das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) sowie das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) sehen eine klare Rollenverteilung für die Erteilung von Baubewilligungen ausserhalb der Bauzonen, in Kernzonen und im Streusiedlungsgebiet vor. Es ist deshalb nicht vorgesehen und aus kantonaler Sicht auch



nicht zweckmässig von dieser abzuweichen. Die Haltung der betroffenen Gemeinden kann im Rahmen des Bewilligungsverfahrens eingebracht werden.

#### **194 Vorgaben zum Bauen ausserhalb der Bauzonen konkretisieren**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Vorgaben zur Beurteilung des Bauens ausserhalb der Bauzonen in den nationalen und kantonalen Schutzgebieten sowie im Streusiedlungsgebiet zu konkretisieren.*

Die kantonalen Fachstellen haben den Bedarf erkannt und werden in Zukunft verstärkt Hilfsmittel zur Verfügung stellen, die die Gemeinden und Bauherrschaften bei der Projektierung von Vorhaben in sensiblen Gebieten unterstützen. Bei der Erarbeitung dieser Hilfsmittel ist vorgesehen, die Gemeinden und Regionen in geeigneter Weise mit einzubeziehen.

#### **195 Streusiedlungsgebiet**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Abgrenzung des Streusiedlungsgebiets gegenüber dem bisher geltenden kantonalen Richtplan nicht zu verändern.*

*Mehrere Einwendende beantragen, das Streusiedlungsgebiet gesamthaft zu streichen.*

Im kantonalen Richtplan wird das Streusiedlungsgebiet, das den Anwendungsbereich des Artikels 39, Abs. 1 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung bezeichnet, stärker differenziert als bisher. Ausgenommen sind nun die erschlossenen Talböden, die stark von grösseren Siedlungen geprägt und keine ausgeprägte Streusiedlungsstruktur aufweisen. Weiterhin wurde das Streusiedlungsgebiet um die Bereiche westlich der Krete des Bachtels reduziert. Diese Bereiche wurden herausgenommen, da Agglomerationsgebiete gemäss Vorgaben des Bundes nicht dem Streusiedlungsgebiet zuzuordnen sind. In den genannten Gebieten ist die Dauerbesiedlung nicht gefährdet. Somit ist es gerechtfertigt, das Streusiedlungsgebiet entsprechend zu reduzieren.

#### **196 Durchstossung auch für Arbeitsplatzgebiete**

*Jemand beantragt, das Landwirtschaftsgebiet nicht nur für öffentliche Belange, sondern auch für Arbeitsplatzgebiete durchstossen zu können.*

Arbeitsplatzgebiete sind grundsätzlich in Bauzonen und dementsprechend im Siedlungsgebiet anzuordnen.

#### **197 Lohnunternehmen in der Landwirtschaftszone**

*Jemand beantragt, Bauten für Lohnunternehmen in der Landwirtschaftszone zuzulassen.*

Die Möglichkeiten für das Bauen ausserhalb der Bauzonen werden durch das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) geregelt.

#### **198 Rückbau von Bauten ausserhalb der Bauzonen**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Absatz zum Rückbau von Bauten ausserhalb der Bauzonen ersatzlos zu streichen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, Fläche und Anzahl von Gebäuden ausserhalb der Bauzonen einzufrieren.*

Die Möglichkeiten für das Bauen ausserhalb der Bauzonen werden durch das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) geregelt. Es entspricht bereits heutiger Praxis für bestimmte Bauten und Anlagen bei nicht mehr bestimmungsgemässer Nutzung ein sogenanntes Rückbaurevers auf der Grundlage des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich (PBG) im Grundbuch einzutragen.

#### **199 Speziallandwirtschaftszonen**

*Jemand beantragt, Speziallandwirtschaftszonen im regionalen Richtplan festzulegen.*

Die Kriterien für die Festlegungen von Speziallandwirtschaftszonen wurden angepasst und für den Pflanzenbau differenziert. Dabei wurde auch festgehalten, dass das vorgesehene Planungsverfahren für die Umsetzung einer Speziallandwirtschaftszone der Gestaltungsplan ist. Ein Eintrag im regionalen Richtplan ist nicht vorgesehen.

#### **200 Übergang Siedlung - Landschaft**

*Jemand beantragt, in den Bau- und Zonenordnungen die Gestaltung der Siedlungsränder zu thematisieren.*

Auf den sorgfältigen Übergang Siedlung – Landschaft wird im Richtplantext bereits hingewiesen (vgl. Pt. 2.2.3 c). Wie dieser aussehen kann, ist im jeweiligen Nutzungsplanungsverfahren festzulegen.

### 3.2.3 Massnahmen

*Zu diesem Unterkapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

## 3.3 Wald

### 3.3.1 Ziele

#### 201 **Ersatzaufforstungen**

*Jemand beantragt, Ersatzaufforstungen nicht mehr auf landwirtschaftlicher Nutzfläche zuzulassen.*

*Jemand beantragt, dass bei Beanspruchung von Waldflächen in besonderen Lagen (z.B. Zentrumsgebiete, Flächen für Infrastrukturanlagen) keine Kompensationspflicht gelten soll.*

Der Umgang mit Wald, allfälligen Rodungsmöglichkeiten und Ersatzaufforstungen wird grundsätzlich im Waldgesetz geregelt. Die Rechtslage und Handlungsspielräume werden derzeit ausgelotet. Um den landwirtschaftlichen Nutzflächen Sorge zu tragen, ist ein Hinweis im Richtplan zweckmässig.

#### 202 **Darstellung Wald**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass bestimmte Waldgebiete in der Richtplankarte dargestellt werden sollen.*

In der Richtplankarte wird der Wald gemäss Landeskarte dargestellt.

### 3.3.2 Karteneinträge

*Zu diesem Unterkapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

### 3.3.3 Massnahmen

#### 203 **Festlegung zum Waldentwicklungsplan ändern**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Massnahme des Kantons durch folgende Festlegung zu ersetzen: «Der Kanton koordiniert übergeordnete öffentliche Interessen am Wald im Rahmen der Waldentwicklungsplanung.»*

Der Waldentwicklungsplan (WEP) ist im Waldgesetz und in der Waldverordnung des Kantons Zürich verankert. Der WEP erfasst und gewichtet die verschiedenen Ansprüche an den Wald, legt die langfristigen Ziele der Waldentwicklung fest, zeigt Interessenkonflikte auf, setzt Prioritäten für den Vollzug und macht Aussagen für das weitere Vorgehen. Die entsprechende Formulierung im kantonalen Richtplan ist daher zutreffend.

## 3.4 Gewässer

### 3.4.1 Ziele

#### 204 **Restwassermengen thematisieren**

*Jemand beantragt, auf ausreichende Restwassermengen für Fliessgewässer hinzuweisen.*

Im kantonalen Richtplan wird unter Pt. 3.4.1 a) bereits darauf hingewiesen, dass unter anderem einem naturnahen Abflussregime und Geschiebehaushalt besondere Beachtung zu schenken ist.

#### 205 **Konflikte zwischen Gewässerrevitalisierung und Grundwasserschutz thematisieren**

*Jemand beantragt, speziell auf die Konflikte zwischen Gewässerrevitalisierung und Grundwasserschutz hinzuweisen. Die beiden Anliegen sollen differenziert in die Planung eingebracht, koordiniert und wo nötig gegeneinander abgewogen werden.*

Im kantonalen Richtplan wird unter Pt. 3.4.3 a) bereits darauf hingewiesen, dass der Kanton zur zeit- und sachgerechten Abstimmung der gewässerbezogenen Tätigkeiten in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden die erforderlichen Grundlagen erarbeitet. Dies umfasst auch die Koordination von Gewässerrevitalisierung und Grundwasserschutz.

#### 206 **Keine Fruchtfolgeflächen bei Ausdolungen beanspruchen**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass bei Gewässerausdolungen die landwirtschaftliche Bewirtschaftung Vorrang habe und Fruchtfolgeflächen weder beansprucht noch zerschnitten werden dürfen.*

Gewässerausdolungen sind grundsätzlich auch innerhalb von Fruchtfolgeflächen möglich. Gemäss Pt. 3.2.3 a) im kantonalen Richtplan ist die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen mittels einer flächengleichen Aufwertung der Nutzungseignung in einem geeigneten Gebiet zu kompensieren. Die landwirtschaftlichen Interessen werden grundsätzlich bei allen Vorhaben im Zusammenhang mit der Raumsicherung der Gewässer mit einbezogen. Unter Pt. 3.4.1 a) wird gefordert, dass bei der Festlegung des Gewässerraumes die landwirtschaftliche Bewirtschaftung zu berücksichtigen ist. Zudem wird festgehalten, dass Massnahmen zur Raumsicherung der Fliessgewässer unter anderem mit landwirtschaftlichen Strukturverbesserungen zu koordinieren sind.

### **207 Spielraum für Gemeinden bei ökologischer Aufwertung des Zürichseeufers**

*Jemand beantragt, den Gemeinden ein ausreichender Spielraum für lokale Visionen/Projekte hinsichtlich der ökologischen Aufwertung des Zürichseeufers zu belassen.*

In Pt. 3.4.3 b) des kantonalen Richtplans werden die Regionen beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton entlang des Zürichseeufers diejenigen Uferabschnitte zu bezeichnen, die sich schwerpunktmässig für die Erholung bzw. zur ökologischen Aufwertung eignen. Der Spielraum für die Gemeinden bleibt dadurch gewahrt und allfällige Konflikte mit bestehenden Nutzungen können in die Planung einfließen. Eine wichtige Grundlage für die Bezeichnung von Schwerpunktgebieten für die Erholung bzw. die ökologische Aufwertung stellt das Leitbild Zürichsee 2050 dar, das der Kanton in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionen erarbeitet.

### **208 Ökologische Vernetzungsfunktion von Fliessgewässern stärker betonen**

*Jemand beantragt, dem Aspekt der Vernetzungs- und Korridorfunktion von Fliessgewässern sowie dem enormen Wert einer natürlichen Gewässerdynamik stärker Rechnung zu tragen.*

In Pt. 3.4.1 des kantonalen Richtplans wird bereits auf die Bedeutung von Fliessgewässern für die ökologische Vernetzung hingewiesen. In Pt. 3.4.1 a) wird zudem ausgeführt, dass für einen ausreichenden Gewässerraum zu sorgen sowie einem naturnahen Abflussregime und Geschiebehaushalt besondere Beachtung zu schenken ist.

### **209 In Siedlungsgebieten vom Raumbedarf für Fliessgewässer abweichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass in städtischen Gebieten bzw. Baugebieten vom Raumbedarf für Fliessgewässer gemäss der Hochwasserschutzkurve abgewichen werden darf. Dasselbe soll auch für die im Richtplanentwurf verlangte Zugänglichkeit der Gewässer für Erholungssuchende gelten.*

Die im kantonalen Richtplan enthaltene Hochwasserschutz- bzw. Biodiversitätskurve basiert auf einer Richtlinie des Bundes und stellt eine einfache Methode zur Festlegung des Raumbedarfs von Fliessgewässern dar. Die Hochwasserschutzkurve deckt den minimalen Bedarf für einen modernen Hochwasserschutz sowie die ökologischen Funktionen ab und sollte grundsätzlich nicht unterschritten werden. Die Kurven zum Raumbedarf der Gewässer gemäss Abb. 3.1 sind eine Richtschnur für die nachgeordneten Planungen. Die Festlegung des Raumbedarfs im Einzelfall erfordert jedoch auch eine kritische Auseinandersetzung mit orts- und städtebaulichen Fragestellungen. In Pt. 3.4.1 a) wird explizit darauf hingewiesen, dass dabei unter anderem die bestehende und gewünschte Siedlungsstruktur zu berücksichtigen ist. Dieses Abstimmungsgebot gilt auch für die im kantonalen Richtplan geforderte Sicherstellung der Zugänglichkeit der Gewässer für Erholungssuchende.

### **210 Öffentlich zugängliche Flächen am Zürichseeufer nicht weiter ausdehnen**

*Mehrere Einwendende beantragen, am Zürichseeufer nur die heute bestehenden öffentlich zugänglichen Flächen aufzuwerten. Es sollen grundsätzlich keine zusätzlichen öffentlichen Flächen geschaffen werden bzw. nur dort, wo es aus ökologischen Gesichtspunkten verträglich ist.*

Heute ist lediglich etwa ein Drittel des Zürichseeufers öffentlich zugänglich und nutzbar. Dies ist wenig gemessen an der Bevölkerungszahl der Gemeinden am Zürichsee und der entsprechend starken Nachfrage nach Erholungsmöglichkeiten am See. Der Kantonsrat hat daher bereits mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans Bereich «Landschaft» (Pte. 3.4 «Gewässer» und 3.11 «Gefahren») vom 24. November 2009 beschlossen, die öffentlich zugänglichen Flächen am Zürichseeufer auszudehnen. Dabei muss die Eigentumsгарantie gewahrt bleiben. Im kantonalen Richtplan Pt. 3.4.1 a) wird darauf hingewiesen, dass an den Gewässern vielfältige und biologisch wertvolle Lebensräume sichergestellt werden müssen. In Pt. 3.4.3 b) des kantonalen Richtplans werden die Regionen zudem beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton entlang des Zürichseeufers diejenigen Uferabschnitte zu bezeichnen, die sich schwerpunktmässig für die Erholung bzw. zur ökologischen Aufwertung eignen. In diesem Zusammenhang erfolgt die Koordination zwischen Naturschutz- und Erholungsinteressen. Ein wichtige Grundlage für die Bezeichnung von Schwerpunktgebieten für die Erholung bzw. die ökologische Aufwertung stellt das Leitbild Zürichsee 2050 dar, das der Kanton in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionen erarbeitet.

### **211 Kosten-Nutzen-Verhältnis von Gewässeraufwertungen**

*Jemand beantragt, bei zu kleinem Nutzen oder bei zu hohem ökonomischen Aufwand von Gewässeraufwertungen entsprechende Ersatzmassnahmen auf dem Gemeindegebiet zu ermöglichen.*

Aus dem Antrag wird nicht deutlich, was mit «entsprechenden Ersatzmassnahmen» konkret gemeint ist. Zudem werden in der Begründung die Anliegen der Gewässerrevitalisierung und des Hochwasserschutzes vermischt. Der Hochwasserschutz hat nicht zwingend durch einen Gewässerausbau zu erfolgen. Vielmehr ist, wie in Pt. 3.11.1 des kantonalen Richtplans aufgezeigt, der Gefahrenschutz über mehrere Wege sicherzustellen, nämlich in erster Linie mit einer zweckmässigen räumlichen Anordnung der Nutzungen, mit einem zielgerichteten Unterhalt und mit organisatorischen Massnahmen. Wie in der Schutzzielmatrix dargestellt, richtet sich der Hochwasserschutz nicht generell nach einem 100-jährlichen Hochwasser, sondern nach den verschiedenen Nutzungen mit ihren unterschiedlichen Schadenpotenzialen.

### **212 Gewässer aufwerten, wo Nutzen am grössten ist**

*Jemand beantragt, Gewässeraufwertungen und Ausdolungen primär dort durchzuführen, wo sie die Gewässervernetzung erlebbar machen oder wo der Nutzen für die Ökologie, die Siedlungsqualität oder die Erholungssuchenden am grössten ist.*

Dieses Anliegen wird bereits in Pt. 3.4.1 a) des kantonalen Richtplans zum Ausdruck gebracht, wonach Gewässeraufwertungen und Ausdolungen primär dort erfolgen sollen, wo der Nutzen für die Ökologie oder die Erholungssuchenden am grössten ist.

### **213 Revidiertes Gewässerschutzgesetz erwähnen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die wichtigsten Ziele des per 1. Januar 2011 in Kraft gesetzten revidierten Gewässerschutzgesetzes im Richtplantext zu erwähnen. Das heisst, die Beeinträchtigungen der natürlichen Gewässerdynamik und der Lebensräume an den Gewässern sind zu beheben und der erforderliche Raumbedarf der Gewässer ist zu sichern.*

In Pt. 3.4.3 a) des kantonalen Richtplans werden die vom Kanton gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz (GSchG) zu erarbeitende Planung für die Gewässerrevitalisierung und die Festlegung des Raumbedarfs der Gewässer erwähnt.

### **214 Raumbedarf für Fliessgewässer nach Biodiversitätskurve bestimmen**

*Jemand beantragt, den Raumbedarf für Fliessgewässer grundsätzlich nach der Biodiversitätskurve und nicht nach der Hochwasserschutzkurve auszurichten. Bei Flüssen mit einer Gerinnesohlenbreite von mehr als 15 Meter sei zudem eine Uferbereichsbreite von je 60 bis 100 Meter vorzusehen.*

Im kantonalen Richtplan ist in Abb. 3.2 eine Differenzierung der Anwendungsbereiche von Hochwasserschutz- und Biodiversitätskurve vorgesehen. In den Vorranggebieten für naturnahe und ästhetisch hochwertige Gestaltung der Fliessgewässer (BLN-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete und Gewässersysteme der Reppisch und des Oberlaufs der Töss) ist grundsätzlich die Biodiversitätskurve anzuwenden. Die in Abb. 3.1 dargestellten Schlüsselkurven sind für kleine bis mittelgrosse Gewässer anwendbar, die etwa 80% des gesamten Gewässernetzes ausmachen. Der Raumbedarf für grössere Flüsse ist im Einzelfall aufgrund der örtlichen Verhältnisse zu bestimmen. Es ist nicht sinnvoll, für grössere Fliessgewässer im kantonalen Richtplan konkrete Uferbereichsbreiten zu verankern.

### **215 Zürichseeufer als Natur- und Landschaftsraum aufwerten**

*Jemand beantragt, das Zürichseeufer primär als Natur- und Landschaftsraum aufzuwerten. Eine Aufwertung der Erholung soll lediglich auf bestehenden Erholungsflächen erfolgen.*

Der Kantonsrat hat bereits mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans Bereich «Landschaft» (Pte. 3.4 «Gewässer» und 3.11 «Gefahren») vom 24. November 2009 beschlossen, die öffentlich zugänglichen Flächen am Zürichseeufer auszudehnen. Dabei muss die Eigentumsгарantie gewahrt bleiben. Im kantonalen Richtplan Pt. 3.4.1 a) wird darauf hingewiesen, dass an den Gewässern vielfältige und biologisch wertvolle Lebensräume sichergestellt werden müssen. In Pt. 3.4.3 b) des kantonalen Richtplans werden die Regionen zudem beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton entlang des Zürichseeufers diejenigen Uferabschnitte zu bezeichnen, die sich schwerpunktmässig für die Erholung bzw. zur ökologischen Aufwertung eignen. In diesem Zusammenhang erfolgt die Koordination zwischen Naturschutz- und Erholungsinteressen.

### **3.4.2 Karteneinträge**

#### **216 Gewässerrevitalisierung erläutern**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Konzepte sowie die Finanzierung der Gewässerrevitalisierungen den Gemeinden zu erläutern.*

Im Rahmen der Umsetzung einer Gewässerrevitalisierung wird eng mit den betroffenen Gemeinden zusammengearbeitet. Dabei werden auch die Finanzierung sowie die Auswirkungen der Umsetzung auf verschiedene Nutzergruppen thematisiert. Im kantonalen Richtplan können hierzu keine weitergehenden Aussagen gemacht werden.

#### **217 Koordinationshinweise in Objektliste unter Pt. 3.4.2**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Koordinationshinweise in Bezug auf Revitalisierung von Gewässern und Aufwertung für naturbezogene Erholung zu streichen, wenn Fruchtfolgeflächen betroffen sind.*

Es besteht kein Widerspruch zwischen dem Schutz von Fruchtfolgeflächen und dem Bedarf für die oben erwähnten Massnahmen. Fruchtfolgeflächen sind gemäss der kantonalen Praxis zu kompensieren.

#### **218 Gesamt-Gefahrenkarte in Richtplan aufnehmen**

*Jemand beantragt, zusätzlich eine Gesamt-Gefahrenkarte zu erstellen und in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*

Der Kanton erarbeitet zurzeit die Gefahrenkarten. Meist werden mehrere Gemeinden aufgrund des natürlichen Einzugsgebietes in einem Gefahrenkartenprojekt zusammengefasst. Aktuell sind für ca. 1/3 aller Zürcher Gemeinden und 2/3 der Zürcher Wohnbevölkerung die Naturgefahrenkarten erstellt. Gefahrenkarten stellen eine Grundlage für grundeigentümergebundene Nutzungsbestimmungen dar. Es ist hingegen nicht zweckmässig, eine Gesamt-Gefahrenkarte in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

#### **219 Messbares Revitalisierungsziel in den Richtplan aufnehmen**

*Jemand beantragt, für die Revitalisierung ein übergeordnetes, qualitatives und quantitatives Ziel zu benennen und in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*

Gemäss dem revidierten Gewässerschutzgesetz (GSchG) ist der Kanton verpflichtet, bis 2013 eine Planung für die Revitalisierung der Fliessgewässer mit entsprechender Priorisierung zu erarbeiten. Im Richtplantext wird in Pt. 3.4.3 a) auf diese Planung verwiesen.

#### **220 Weitere Schwerpunktgebiete und Gewässerrevitalisierungen bezeichnen**

*Mehrere Einwendende beantragen, zusätzliche Schwerpunktgebiete für die Aufwertung von Gewässern sowie zusätzliche Gewässerrevitalisierungen zu bezeichnen.*

Die im kantonalen Richtplan bezeichneten Schwerpunktgebiete für die Aufwertung von Gewässern und die für die Revitalisierung bezeichneten Gewässerabschnitte sind von kantonalen Bedeutung. Die Vorranggebiete für naturnahe und ästhetisch hochwertige Gestaltung der Fliessgewässer decken sich grundsätzlich mit BLN-Gebieten, Landschaftsschutzgebieten sowie den Gewässersystemen der Reppisch und des Oberlaufs der Töss. Die Fliessgewässerabschnitte, die als Erholungs-, Natur- und Landschaftsraum aufgewertet werden sollen, liegen vor allem in dicht besiedelten Gebieten, in denen der Erholungsdruck besonders gross ist und zudem ökologische Defizite bestehen. Die Gewässerabschnitte, die zu revitalisieren sind, befinden sich innerhalb der Schwerpunktgebiete für die Aufwertung von Gewässern. Die zusätzlich beantragten Schwerpunktgebiete und Gewässerrevitalisierungen erfüllen nicht die oben genannten Kriterien; ihnen ist daher im gesamtkantonalen Vergleich eine untergeordnete Bedeutung einzuräumen. In Pt. 3.4.3 b) des kantonalen Richtplans wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Regionen in den regionalen Richtplänen weitere zu revitalisierende Gewässerabschnitte bezeichnen können.

#### **221 Projekt Limmat-Auenpark Werdhölzli als Gewässerrevitalisierung bezeichnen**

*Jemand beantragt, das Projekt «Limmat-Auenpark Werdhölzli» zusätzlich als Gewässerrevitalisierung zu bezeichnen.*

Das Projekt «Limmat-Auenpark Werdhölzli» befindet sich bereits kurz vor der Ausführung (geplanter Baubeginn Frühjahr 2012). Es ist nicht zweckmässig, ein Projekt in diesem fortgeschrittenen Stand noch als Vorhaben in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

**222 Sihlnaturierung in Allmend Brunau als Gewässerrevitalisierung bezeichnen**

*Jemand beantragt, die geplante Sihlnaturierung im Bereich «Allmend Brunau» zusätzlich als Gewässerrevitalisierung zu bezeichnen.*

Die geplante Sihlnaturierung im Bereich der «Allmend Brunau» befindet sich noch in einem frühen Planungsstadium. Das Vorhaben wird in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

**223 Bei Gewässerrevitalisierungen Realisierungshorizont angeben**

*Jemand beantragt, die Objektliste unter Pt. 3.4.2 um eine Spalte «Realisierungshorizont» zu erweitern.*

Zum jetzigen Zeitpunkt ist es nicht möglich, für diese Gewässerrevitalisierungen einen Realisierungshorizont anzugeben. Eine Priorisierung der Gewässerrevitalisierungen mit zeitlichen Angaben zur Umsetzung wird durch den Kanton erst im Rahmen der entsprechenden Planung gemäss Gewässerschutzgesetz (GSchG) erarbeitet (vgl. Pt. 3.4.3 a).

**224 Raum für Aufwertungsmassnahmen bei Fischwanderungshindernissen ausschneiden**

*Jemand beantragt, in der Richtplankarte auf Grundlage der ökomorphologischen Kartierung den Gewässer- raum für Aufwertungsmassnahmen im Bereich von Fischwanderungshindernissen auszuschneiden.*

Die beantragte Ausscheidung von entsprechenden Gewässerräumen in der Richtplankarte ist nicht stufengerecht. Der Kanton ist gemäss Gewässerschutzgesetz (GSchG) dazu verpflichtet, bis 2018 den Raumbedarf für die oberirdischen Gewässer festzulegen, der für die Gewährleistung der natürlichen Funktionen der Gewässer, des Schutzes vor Hochwasser und der Gewässernutzung erforderlich ist (vgl. Hinweis Pt. 3.4.3 a).

**225 Gebiete für erhöhten Geschiebeeintrag bezeichnen**

*Jemand beantragt, in der Richtplankarte Gebiete einzutragen, die für einen erhöhten Geschiebeeintrag geeignet sind.*

Die beantragte Bezeichnung von entsprechenden Gebieten in der Richtplankarte ist nicht stufengerecht.

**226 Gewässerrevitalisierungen bei fehlender Verträglichkeit mit Fruchtfolgeflächen streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Karteneinträge für Gewässerrevitalisierungen zu streichen, wenn sie nicht mit den Fruchtfolgeflächen verträglich sind.*

Es besteht kein Widerspruch zwischen dem Erhalt von Fruchtfolgeflächen und den in der Richtplankarte bezeichneten Gewässerrevitalisierungen. Wenn Fruchtfolgeflächen beansprucht werden, sind sie gemäss der kantonalen Praxis zu kompensieren.

**227 An der Reuss Erholungsnutzung nicht zulasten von Auen- und Moorgebieten ausbauen**

*Jemand beantragt, dass im Bereich «Reusspitz» kein Ausbau der Erholungsnutzung zulasten der Auen- und Moorgebiete erfolgen dürfe.*

Die Revitalisierung des Gebietes wird in enger Abstimmung mit dem Kanton Zug erfolgen und die Entwicklungsplanung «Maschwander Allmend» den Bereich «Reusspitz» auf Zuger Gebiet entsprechend berücksichtigen.

**228 Zwischen Zielen der Sihlnaturierung und der Sihlstrasse ausgewogen entscheiden**

*Jemand beantragt, zwischen den antagonistischen Zielen eines Naturparks bzw. der Renaturierung der Sihl und dem Aspekt einer notwendigen Verkehrsachse (Sihlstrasse) ausgewogen zu entscheiden.*

Eine allfällige Einschränkung des Verkehrs auf der Sihlstrasse stünde erst dann zur Diskussion, wenn der Hirzel-tunnel realisiert würde.

**229 Bei Gewässerrevitalisierung im Abflussbereich Greifensee zusätzlichen Koordinationshinweis einfügen**

*Jemand beantragt, beim Gewässerrevitalisierungsgebiet Nr. 6 «Abflussbereich Greifensee» als Koordinationshinweis das Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr. 345 zu ergänzen.*

Das Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr. 345 befindet sich weiter flussabwärts im Bereich der Altläufe der Glatt.

**230 Gewässerrevitalisierung Glatt im Bereich Flughafen teilweise streichen**

*Jemand beantragt, die Gewässerrevitalisierung der Glatt (Nr. 7 «Rümlang, Oberglatt») auf rund drei Kilometer*

*Länge zwischen Flughafenstrasse und Glattlauf zu streichen. Eventualiter: Die Revitalisierungsfläche sei auf das aus Sicht der Ökologie und des Hochwasserschutzes absolut erforderliche Minimum zu reduzieren.*

Im Bereich der vorgesehenen Gewässerrevitalisierung der Glatt (Gebiet Nr. 7 «Rümlang, Oberglatt») soll mittels entsprechender Massnahmen Ersatz von durch Flughafenanlagen beeinträchtigten schutzwürdigen Lebensräumen geschaffen werden (vgl. Art. 18 NHG). Dies betrifft sowohl hängige Ersatzpflichten früherer Projekte des Flughafens (namentlich der 5. Ausbaustufe) als auch künftige ersatzpflichtige Projekte, wie beispielsweise das Projekt «2. Etappe Flughafen West» oder eine allfällige «Runway End Safety Area (RESA)» etc. Mit der Revitalisierung des begrädeten Glattlaufs können in Abstimmung mit dem kantonalen Naturschutzgesamtkonzept die für den ökologischen Ersatz und Ausgleich notwendigen Massnahmen umgesetzt werden. Gleichzeitig kann die Revitalisierung der Glatt zur landschaftlichen und erholungsfunktionalen Aufwertung des Glattrahmens beitragen und den Hochwasserschutz gefährdeter Gebiete im oberen Teil des Glattlaufs verbessern. Die beantragte Reduktion der Revitalisierungsfläche in der Richtplankarte auf das absolut erforderliche Minimum ist nicht stufengerecht. Die nach den Anforderungen der Ökologie und des Hochwasserschutzes zu bestimmende genaue Dimensionierung des Gewässerraumes kann erst auf der Projektierungsstufe erfolgen. Dasselbe gilt für die Berücksichtigung der ausgedehnten Drainage-Anlagen in diesem Gebiet. Gemäss der kantonalen Praxis sind im Rahmen von Gewässerrevitalisierungen beanspruchte Fruchtfolgeflächen zu kompensieren.

### **231 Nicht nur Binnenkanal sondern auch Gerinne der Thur revitalisieren**

*Jemand beantragt, bei der Gewässerrevitalisierung der Thur (Gebiet Nr. 9 «Thalheim/Ossingen, Asperhof, Binnenkanal») nicht nur den Binnenkanal, sondern auch das Gerinne der Thur zu revitalisieren.*

Der Bereich der Gewässerrevitalisierung in der Richtplankarte bezieht den Thurlauf mit ein. Die exakte Abgrenzung der Gewässerrevitalisierung und die Differenzierung zwischen ökologischen und erholungsfunktionalen Ansprüchen wird Gegenstand der nachfolgenden Planung und Projektierung sein.

## **3.4.3 Massnahmen**

### **232 Differenzierung der Funktionen durch Kanton oder Gemeinden erarbeiten lassen**

*Jemand beantragt, die Bezeichnung von Uferabschnitten, die sich schwerpunktmässig für die Erholung bzw. zur ökologischen Aufwertung eignen, soll nicht von der Region, sondern entweder vom Kanton oder von der Gemeinde vorgenommen werden.*

Eine regionale und damit gemeindeübergreifende Koordination bei der Differenzierung und Funktionszuweisung von Uferabschnitten des Zürichsees ist allein wegen der Länge des Zürichseeufers sinnvoll, um zu einer guten Lösung zu kommen. Die Zuweisung dieser Aufgabe an die Regionen ist daher stufengerecht.

### **233 Gewässer auch ausserhalb der Vorranggebiete fördern**

*Jemand beantragt, nicht nur in den bezeichneten Vorranggebieten die Renaturierung von ökologisch und ästhetisch unbefriedigenden Gewässerabschnitten zu fördern, sondern über die ganze Kantonsfläche.*

Art. 105 der Kantonsverfassung verpflichtet den Kanton wie auch die Gemeinden zur Förderung der Renaturierung der Gewässer. Mit der Handlungsanweisung wird nicht ausgeschlossen, dass auch ausserhalb der Vorranggebiete Renaturierungsprojekte gefördert werden können. Die im Richtplankarte definierten Fliessgewässerabschnitte sind jedoch für die Bevölkerung von besonderer Bedeutung, da sie in sehr dicht besiedelten Gebieten liegen. Hier sind neben den ökologischen Ansprüchen insbesondere auch diejenigen der Erholungssuchenden zu beachten. Bei den Vorranggebieten für naturnahe und ästhetisch hochwertige Gestaltung der Fliessgewässer handelt es sich um diejenigen Gebiete, bei welchen die Biodiversitätskurve angewendet werden soll. Es werden jedoch einerseits mit der Bezeichnung von Vorranggebieten und Aufwertungsbereichen entlang von Fliessgewässern und dem Zürichsee und andererseits mit der unter Pt. 3.4.1 a) formulierten Zielsetzung, wonach Renaturierungen schwergewichtig bei einem grossen Nutzen für die Ökologie oder die Erholungssuchenden gefördert werden sollen, Schwerpunkte gesetzt. Dasselbe gilt für die bezeichneten Gewässerrevitalisierungen.

### **234 Zürichseeufer nicht gleichzeitig für Erholung und Ökologie aufwerten**

*Jemand beantragt, klarer zum Ausdruck zu bringen, dass am Zürichseeufer eine Differenzierung zwischen der Erholung und der Ökologie angestrebt wird (vgl. Pt. 3.4.3 b).*

Mit der Formulierung im Richtplankarte wird deutlich gesagt, dass entlang des Zürichseeufers die Regionen in

Abstimmung mit dem Kanton diejenigen Uferabschnitte bezeichnen, die sich schwerpunktmässig für die Erholung bzw. zur ökologischen Aufwertung eignen.

### **235 Fließgewässern auch im weiteren Uferbereich des Zürichsees ausdolen**

*Jemand beantragt, Gewässer insbesondere auch im weiteren Uferbereich (in die Siedlungen hinein) rund um den Zürichsee ausdolen.*

Gewässeraufwertungen und Ausdolungen sollen primär dort erfolgen, wo der Nutzen für die Ökologie oder die Erholungssuchenden am grössten ist (vgl. Pt. 3.4.1 a). Dies schliesst den weiteren Uferbereich um den Zürichsee grundsätzlich mit ein.

### **236 Bauzonen und Gewässerabstandslinien**

*Jemand beantragt, in Bauzonen auf das Instrument der Gewässerabstandslinien zur Sicherung des Gewässerraumes zu verzichten.*

Gemäss revidiertem Gewässerschutzgesetz (GSchG) muss der Kanton den Raumbedarf der oberirdischen Gewässer festlegen, der für die Gewährleistung der natürlichen Funktionen der Gewässer, des Schutzes vor Hochwasser und der Gewässernutzung erforderlich ist. Mit welchen Verfahren und Instrumenten die Festlegung und Sicherung des Gewässerraumes konkret erfolgen soll, ist zurzeit noch offen.

### **237 Gemeinden erstellen generelles Wasserbauprojekt**

*Jemand beantragt, in den kantonalen Richtplan einen Passus aufzunehmen, wonach die Gemeinden in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein generelles Wasserbauprojekt mit einer Priorisierung von Massnahmen erstellen müssen.*

Gemäss dem revidierten Gewässerschutzgesetz (GSchG) ist der Kanton verpflichtet, bis 2013 eine Planung für die Revitalisierung der Fließgewässer mit entsprechender Priorisierung zu erarbeiten. Im Richtplantext wird in Pt. 3.4.3 a) auf diese Planung verwiesen.

## **3.5 Erholung**

### **3.5.1 Ziele**

#### **238 Bedarfsnachweis für Erholungsanlagen einführen**

*Jemand beantragt, für Bauten und Anlagen der Erholungsnutzung einen Bedarfsnachweis einzuführen.*

Für eine Baubewilligung für Bauten ausserhalb der Bauzonen ist gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) bereits ein Bedarfsnachweis zu erbringen. Dieser allein sagt jedoch noch nicht aus, ob die Bauten oder Anlagen am gewünschten Ort sinnvoll platziert sind.

#### **239 Erholungsanlagen und Landwirtschaft**

*Jemand beantragt, Landwirtschaftsbetrieben Nutzungen im Bereich Erholung/Sport/Gesundheit zu erlauben.*

Das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) regelt das Bauen ausserhalb der Bauzonen für Landwirtschaftsbetriebe. Der kantonale Richtplan kann hierzu keine darüberhinausgehenden Regelungen treffen.

#### **240 Golfpark**

*Jemand beantragt, die Fläche eines bestehenden Golfparks mit Erholungszone als Erholungsgebiet zu bezeichnen.*

Golfplätze sind in den regionalen Richtplänen als Erholungsgebiet zu bezeichnen, nicht im kantonalen Richtplan.

#### **241 Bauten und Anlagen in Erholungsgebieten**

*Jemand beantragt, Bauten und Anlagen in Erholungsgebieten nur sehr zurückhaltend zu erstellen.*

Bauten und Anlagen in Erholungsgebieten werden sehr sorgfältig geprüft. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass das Erholungsgebiet von kantonaler Bedeutung auch dazu dienen kann, entsprechende Erholungsanlagen zu ermöglichen.



### 3.5.2 Karteneinträge

#### 242 **Aussichtspunkte präzisieren**

*Jemand beantragt, die Karteneinträge zu den Aussichtspunkten mit Informationen zum «Sehenswerten» und mit Hinweisen, worauf in Zukunft bei Planungen, Bauten und Anlagen zu achten, ist zu ergänzen.*

Es hat sich aus der bisherigen Praxis im Umgang mit Festlegungen zu Aussichtspunkten kein Handlungsbedarf für eine solche Präzisierung abgezeichnet.

#### 243 **Flugplatzareal Dübendorf als Erholungsgebiet bezeichnen**

*Jemand beantragt, den mittleren und östlichen Teil des Flugplatzareals Dübendorf als Erholungsgebiet von kantonaler Bedeutung zu bezeichnen.*

Unter Pt. 4.7.2 «Weitere Flugplätze» des kantonalen Richtplans werden Aussagen zur Weiterentwicklung des Flugplatzareals Dübendorf gemacht, die auf den Ergebnissen der umfassenden Testplanung zum Flugplatzareal beruhen. In Zusammenarbeit mit dem Bund, der Region Glattal und den Standortgemeinden werden die Grundlagen für die Nachnutzung des Flugplatzareals und die Entwicklung der Übergangsbereiche erarbeitet. Anhand der erarbeiteten Grundlagen können dann, abgestimmt auf den Entscheid des Bundes über die künftige Nutzung des Flugplatzareals, weiterführende Festlegungen im kantonalen Richtplan getroffen werden (vgl. auch Pt. 4.7.2 des Erläuterungsberichts).

#### 244 **Erholungszone entlang der Reuss festlegen**

*Jemand beantragt die Festlegung einer längeren Erholungszone entlang der Reuss, links und rechts der Reussbrücke.*

Im kantonalen Richtplan ist im genannten Gebiet eine Gewässerrevitalisierung vorgesehen. Diese Gewässerrevitalisierungen dienen dem Hochwasserschutz, der ökologischen Aufwertung sowie der Erholungsnutzung und schliessen die landwirtschaftliche Nutzung nicht generell aus. Bei der Umsetzung ist daher festzulegen, wie die bestehende Erholungsnutzung mit den anderen Zielen der Gewässerrevitalisierung abgestimmt werden kann.

#### 245 **Standortgebundenheit streichen**

*Jemand beantragt, den Abschnitt «...bildet der Richtplaneintrag «Erholungsgebiet von kantonaler Bedeutung» ein wichtiges Argument für deren Standortgebundenheit» zu streichen.*

Erholungsgebiete eignen sich für die Erholungsnutzung. Die Erholungsnutzung kann auch mit baulichen Massnahmen einhergehen. Die Festlegung als Erholungsgebiet dient teilweise dazu, solche baulichen Massnahmen zu ermöglichen. Eine umfassende Interessenabwägung wird dadurch aber nicht vorweggenommen. Eine Streichung des genannten Absatzes wäre nicht zweckmässig.

#### 246 **Perimeter Erholungsgebiet**

*Mehrere Einwendende beantragen, verschiedene Gebiete als Erholungsgebiet zu bezeichnen bzw. zu streichen oder den Perimeter von Erholungsgebieten anzupassen.*

Die Festlegung neuer Erholungsgebiete bzw. Änderungen an bestehenden Erholungsgebieten wurden nur in wenigen Fällen vorgenommen, wenn die entsprechenden Grundlagen und Vorarbeiten dazu vorhanden waren. Im Rahmen der Gesamtüberprüfung der regionalen Richtpläne kann geprüft werden, ob einzelne Gebiete dort bezeichnet werden sollen. Desweiteren können in den regionalen Richtplänen Differenzierungen von grossflächigen Erholungsgebieten im kantonalen Richtplan vorgenommen werden.

#### 247 **Erholungsgebiet Stallikon–Uetliberg**

*Mehrere Einwendende beantragen, das Erholungsgebiet «Stallikon–Uetliberg» zu streichen bzw. die Festlegungen anzupassen.*

Die Festlegung wurde erst vor kurzem vom Kantonsrat beschlossen, es besteht im Interesse der Planbeständigkeit und Rechtssicherheit keine Notwendigkeit die Festlegung erneut anzupassen.

#### 248 **Erholungsgebiet im Landschaftsschutzgebiet**

*Mehrere Einwendende beantragen, in Erholungsgebieten, die innerhalb oder angrenzend an Landschaftsschutzgebieten liegen, eine besonders gute Gestaltung von Bauten und Anlagen zu verlangen.*

In Landschaftsschutzgebieten wird bereits eine besonders gute Gestaltung verlangt. Erholungsanlagen mit grossen Auswirkungen auf die Landschaft sind in Landschaftsschutzgebieten nur möglich, wenn diese gemäss überkommener Schutzverordnung oder überkommener Richtplanung ausdrücklich zulässig sind.

#### **249 Koordinationshinweis «Seeuferweg» streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, in der Tabelle zum Objekt Nr.1 «Zürichseeufer» den Koordinationshinweis «Seeuferweg» zu streichen.*

Der Kantonsrat hat die Festlegungen zum Seeuferweg mehrfach bestätigt, daher besteht keine Veranlassung den entsprechenden Koordinationshinweis zu streichen.

### **3.5.3 Massnahmen**

#### **250 Finanzierung von Gemeinden in Erholungsgebieten**

*Jemand beantragt die Einführung einer Unterhaltspauschale des Kantons zu Gunsten der Standortgemeinden in jenen Erholungsgebieten, deren Einzugsgebiet deutlich über die Gemeindegrenzen hinausreicht. Die Festlegung dieser Gebiete soll im regionalen Richtplan erfolgen.*

Fragen der Finanzierung sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Zudem müssten für die Umsetzung einer solchen Massnahme erst die Grundlagen geschaffen werden.

#### **251 Gestaltungspläne**

*Jemand beantragt, Gestaltungspläne in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden zu erstellen.*

Bei der Erarbeitung von kantonalen Gestaltungsplänen bezieht der Kanton die Regionen und Gemeinden bereits in geeigneter Weise ein.

#### **252 Rollenteilung Kanton/Regionen und Gemeinden**

*Jemand beantragt, die Rolle des Kantons bzw. der Regionen und Gemeinden zu klären und darauf bezogene Widersprüche zwischen Pt. 3.4 und Pt. 3.5 zur Zugänglichkeit des Zürichseeufers zu bereinigen.*

Es besteht kein Widerspruch zwischen den beiden Kapiteln, vielmehr sind die Ausführungen zu den Massnahmen der Regionen und Gemeinden unter Pt. 3.5.3 als Präzisierung der Ausführungen unter Pt. 3.4 zu verstehen. Es bedarf gemeinsamer Anstrengungen von Kanton, Regionen und Gemeinden den Erholungswert, die Freihaltung und Zugänglichkeit der Zürichseeufer zu verbessern.

## **3.6 Naturschutz**

### **3.6.1 Ziele**

#### **253 Abbildung zu Naturpotenzialen ergänzen**

*Jemand beantragt, die Abb. 3.3 zu den Naturpotenzialen für die «Stadtlandschaften» zu ergänzen.*

Die Abbildung ist dem Naturschutzgesamtkonzept entnommen. Die Darstellung und Festlegung vernetzender Flächen auch in den «Stadtlandschaften» kann in den regionalen Richtplänen vorgenommen werden.

#### **254 Verhältnis Naturschutz und Fruchtfolgefleichen**

*Jemand beantragt, Naturschutz nicht auf Kosten von Fruchtfolgefleichen zu ermöglichen.*

*Jemand beantragt, Gruben- und Ruderalbiotop auf Kosten von Fruchtfolgefleichen zu ermöglichen.*

Aufwertungen und Neuschaffungen von Lebensräumen sollen u.a. in erster Linie auf anthropogenen Böden oder Böden der Nutzungseignungsklassen 7 bis 10, also ausserhalb von Fruchtfolgefleichen, erfolgen (vgl. Pt. 3.6.1). Wenn mit Naturschutzmassnahmen ausnahmsweise der Verlust der Fruchtfolgefleichenqualität einhergehen sollte, so gilt auch in diesem Fall die Kompensationspflicht, d.h. an anderer Stelle müssen Böden zu Fruchtfolgefleichenqualität aufgewertet werden.

In der Regel werden 15% der rekultivierten Fläche von ehemaligen Kiesgruben naturnah gestaltet. Zudem werden Fruchtfolgefleichen im Zuge der Rekultivierung wiederhergestellt. Sollte es im Einzelfall einen Konflikt zwischen diesen beiden Nutzungen geben, so ist eine für beide Ansprüche akzeptable Lösung zu finden.

### 3.6.2 Karteneinträge

#### 255 **Darstellung Naturschutzgebiete**

*Jemand stellt fest, dass im Gemeindegebiet Stallikon zahlreiche zusätzliche Naturschutzgebiete dargestellt werden.*

Als kantonale Naturschutzgebiete sind alle Objekte der Bundesinventare, die kantonalen Objekte gemäss dem Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung (RRB 126/1980) sowie seither aufgrund von Neuurteilungen aufklassierte, neu erhobene (u.a. im Rahmen von Schutzverordnungserarbeitungen und der Kartierung der Trockenwiesen und -weiden) oder aufgrund von ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen neu geschaffene Objekte dargestellt. Versehentlich als kantonal dargestellte Objekte wurden wieder entfernt. Die meisten Naturschutzgebiete können weiterhin durch lokale Landwirtinnen und Landwirte bewirtschaftet und von ihnen zur Erfüllung des ökologischen Leistungsnachweises als ökologische Ausgleichsflächen angemeldet werden.

#### 256 **Rückhaltebecken Weiningen, Lenggenbach als Naturschutzgebiet bezeichnen**

*Jemand beantragt, das Rückhaltebecken «Weiningen, Lenggenbach» als Naturschutzgebiet bezeichnen.*

Das Rückhaltebecken am Lenggenbach ist heute ein wertvoller Lebensraum für zahlreiche, auch gefährdete Tiere und Pflanzen. U.a. beherbergt es ein Vorkommen der Geburtshelferkröte, einer kantonal prioritären Art. In der Weinger Ebene erfüllt es auch eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt. Das Gebiet wird als Naturschutzgebiet bezeichnet.

#### 257 **Hettlingen, Küchliberg als Naturschutzgebiet aufnehmen**

*Jemand beantragt, das Gebiet «Hettlingen, Küchliberg» als Naturschutzgebiet bezeichnen.*

Im Jahr 2010 im Auftrag der Fachstelle Naturschutz durchgeführte Erhebungen haben gezeigt, dass die Wiesenflächen am Südhang des Küchlibergs bereits heute zum grössten Teil schutzwürdig sind und ein sehr gutes Potenzial für weitere Aufwertungen aufweisen. Das Gebiet wird als Naturschutzgebiet bezeichnet.

#### 258 **Wasser- und Zugvogelreservate**

*Jemand beantragt, die Darstellung der Wasser- und Zugvogelreservate zu streichen.*

Die Zugvögel nutzen für ihre Zwischenladungen dafür geeignete, d.h. nahrungsreiche und störungsarme naturnahe Gebiete. Die bedeutendsten davon sind im Inventar der Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung des Bundes enthalten. Die drei Gebiete im Kanton Zürich (Pfäffikersee, Greifensee und Neeracherried) sind auch kantonale Natur- und Landschaftsschutzgebiete. Aus diesem Bundesinventar ergeben sich deshalb keine zusätzlichen Festlegungen im kantonalen Richtplan. Die Umsetzung des Bundesinventars obliegt dem Kanton.

#### 259 **Uetliberg als Naturschutzgebiet aufnehmen**

*Jemand beantragt, den Gipfel des Uetliberg als Naturschutzgebiet zu bezeichnen.*

Für das Landschaftsschutzgebiet «Uetliberg–Albis» wird demnächst eine Schutzverordnung erarbeitet. Für den Uetliberg-Gipfel wird ein kantonaler Gestaltungsplan festgesetzt auf der Grundlage des Eintrags «Erholungsgebiet von kantonalen Bedeutung» im kantonalen Richtplan.

#### 260 **Bedeutung Ackerbiotop**

*Jemand beantragt, die Bedeutung des Ackerbiotops im Weinland zu erläutern.*

Als «Ackerbiotope» werden sehr extensiv genutzte Ackerflächen oder Ackerstreifen, bevorzugt auf wenig wüchsigen Böden, bezeichnet. Sie sind Lebensraum von zahlreichen spezialisierten und heute meist stark gefährdeten Tier- und Pflanzenarten wie z.B. der Kornblume oder der Feldlerche.

#### 261 **Naturschutzgebiete im Flughafenperimeter**

*Jemand beantragt, das Naturschutzgebiet innerhalb des Flughafenperimeters zu streichen und das Gebiet aus dem kantonalen Inventar zu entlassen.*

Auf dem Gebiet des Flughafens Zürich befindet sich die bedeutendste Wiesenlandschaft im Kanton Zürich. Sie bietet Lebensraum für zahlreiche seltene und bedrohte Tier- und Pflanzenarten. Verschiedene Biotopflächen sind im Inventar der Flachmoore von nationaler Bedeutung enthalten. Die im kantonalen Richtplan als Naturschutzgebiet bezeichneten Flächen beinhalten die naturschützerisch besonders wertvollen Biotope. Eine

Streichung dieser Objekte aus dem kantonalen Richtplan wäre mit den gesetzlichen Grundlagen nicht vereinbar. Das Naturschutzgebiet hat gegenüber dem Richtplan 1995 keine Änderung erfahren (die versehentlich zusätzlich dargestellte Fläche wurde wieder entfernt). Seine Bezeichnung steht nicht im Widerspruch zum Zweck des Flughafenperimeters. Ausbauvorhaben des Flughafens werden auf der Basis der bestehenden Rechtsgrundlagen und soweit sie mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar sind (SIL) durch den Bund beurteilt und bewilligt.

### **262 Moorgebiete im Flughafenperimeter**

*Jemand beantragt, die Moorgebiete im und um den Flughafenperimeter einzeln auszuweisen und in ein Inventar aufzunehmen.*

Die Moorgebiete in und um den Flughafen Zürich sind entsprechend ihrer Bedeutung in den nationalen bzw. im kantonalen Inventar enthalten. Zusätzliche Inventare sind nicht angezeigt. Die Festlegung von Schutz- und Pflegemassnahmen ist nicht Gegenstand der Richtplanung sondern der konkreten Umsetzung.

### **263 Hettlingen, Nachtweid als Naturschutzgebiet aufnehmen**

*Jemand beantragt, das Gebiet «Hettlingen, Nachtweid» als Naturschutzgebiet zu bezeichnen.*

Das Objekt weist kommunale Bedeutung auf und wird deshalb nicht im kantonalen Richtplan dargestellt.

### **264 Zwei Objekte in Hittnau als Naturschutzobjekte aufnehmen**

*Jemand beantragt, zwei Objekte in Hittnau als Naturschutzobjekte zu bezeichnen.*

Eine Überprüfung der Bedeutung der beiden Objekte hat ergeben, dass sie aufgrund ihrer Grösse und der naturschützerischen Qualität kantonale Bedeutung aufweisen. Sie werden im Einvernehmen mit der Gemeinde in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

### **265 Wettswil, Ziegeleiweiher als Naturschutzgebiet aufnehmen**

*Jemand beantragt, den Ziegeleiweiher in Wettswil als Naturschutzgebiet zu bezeichnen.*

Das Naturschutzgebiet «Ziegeleiweiher» ist von regionaler Bedeutung und ist deshalb im regionalen Richtplan dargestellt.

### **266 Trasse der ehemaligen Schaffhauserstrasse nördlich Hettlingen als Naturschutzgebiet aufnehmen**

*Jemand beantragt, das Trasse der ehemaligen Schaffhauserstrasse nördlich Hettlingen als Naturschutzgebiet zu bezeichnen.*

Das Trasse der ehemaligen Schaffhauserstrasse nördlich von Hettlingen wurde im Rahmen des Baus der Autobahn N4 als Ersatzmassnahme rückgebaut und als Magerwiese und Ruderalstandort gestaltet. Die Flächen befinden sich im Eigentum des Natur- und Heimatschutzfonds. Ersatzmassnahmen sind langfristig zu sichern. Das Gebiet wird als Naturschutzgebiet in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

### **267 Naturschutzgebiete im Wald darstellen**

*Jemand beantragt, Naturschutzgebiete im Wald in der Richtplankarte darzustellen.*

Es wird aus kartographischen Gründen und zu Gunsten der Lesbarkeit der Richtplankarte auf die Darstellung von Naturschutzgebieten im Wald verzichtet. Zudem besteht häufig weniger Koordinationsbedarf mit anderen Nutzungen für Naturschutzgebiete im Wald als für Naturschutzgebiete im Landwirtschaftsgebiet.

### **268 Naturschutzgebiete Stadt Zürich**

*Jemand beantragt, das Gebiet «Zürich, Fallätsche» in der Richtplankarte darzustellen.*

*Jemand beantragt, das Naturschutzgebiet «Zürich, Wehrenbachtobel» anders darzustellen.*

*Jemand beantragt, das Bahnareal im Stadtgebiet Zürich als Ruderalbiotop in Richtplankarte und -karte sowie in Abb. 3.3 darzustellen.*

Naturschutzgebiete im Wald («Zürich, Fallätsche») werden in der Richtplankarte nicht dargestellt (vgl. Kap. 3.6.2 a).

Die beantragte Erweiterung für das Gebiet «Zürich, Wehrenbachtobel» liegt im Bereich der Richtplanunschärfe. Die genaue Schutzgebietsauscheidung erfolgt im Rahmen der Erarbeitung der kantonalen Schutzverordnung für das Wehrenbachtobel.

Das Areal des Hauptbahnhofs Zürich ist in der Richtplankarte als kantonales Gruben- und Ruderalbiotop bezeichnet. Eine separate Erwähnung im Richtplantext ist nicht vorgesehen. In der Abb. 3.3 sind die Schwerpunktgebiete gemäss Naturschutzgesamtkonzept (sowie kantonal bedeutende Auengebiet) dargestellt und nicht Einzelobjekte.

### **269 Streichung des Begriffs «Wiederherzustellendes Biotop»**

*Jemand beantragt, den Begriff «Wiederherzustellendes Biotop» wieder in den kantonalen Richtplan aufzunehmen und für andere Lebensraumtypen als Gewässerrevitalisierungen zu verwenden.*

Derzeit liegen keine Grundlagen vor, den Begriff auf weitere Lebensraumtypen auszuweiten. Auch in der früheren Verwendung des Begriffs wurden immer Gewässerrevitalisierungen darunter verstanden.

### **270 Naturschutzgebiete in Bachs**

*Jemand weist auf einen Widerspruch zwischen der in der Schutzverordnung Bachsertal bezeichneten Anzahl Naturschutzgebiete und der im kantonalen Richtplan dargestellten Naturschutzgebiete hin.*

Als kantonale Naturschutzgebiete in Bachs sind die kantonalen Objekte gemäss dem Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung (RRB 126/1980) sowie ein Objekt des Inventars der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung mit weiteren angrenzenden schutzwürdigen Flächen dargestellt. Diese Objekte sind bei der Überarbeitung der altrechtlichen Schutzverordnung für das Bachsertal zu berücksichtigen.

## **3.6.3 Massnahmen**

### **271 Zürichsee, See- und Uferschutzzonen**

*Jemand beantragt, im Bereich der überkommunalen Naturschutzgebiete ausreichende See- und Uferschutzzonen auszuscheiden.*

Die Ausscheidung von See- und Uferschutzzonen ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Sie erfolgt im Rahmen von noch zu erlassenden Schutzverordnungen für naturschützerisch wertvolle Seeflächen.

### **272 Naturschutzgesamtkonzept vs. Schutz von Fruchtfolgeflächen**

*Jemand beantragt, die Ansprüche des Fruchtfolgeflächenschutzes über die Ansprüche des Naturschutzes gemäss Naturschutzgesamtkonzept zu stellen.*

Nicht alle landwirtschaftlichen Flächen haben Fruchtfolgeflächenqualität und nicht alle Naturschutzflächen betreffen Fruchtfolgeflächen. Zudem gilt: Nicht alle Naturschutzmassnahmen verändern die Bodenqualität, da viele Naturschutzmassnahmen keinen Eingriff in den Boden mit sich bringen. Der Schutz von Fruchtfolgeflächen führt somit nicht automatisch dazu, dass keine Naturschutzmassnahmen mehr durchgeführt werden können. Jedoch sollen Aufwertungen und Neuschaffungen von Lebensräumen u.a. in erster Linie auf anthropogenen Böden oder Böden der Nutzungseignungsklassen 7 bis 10, also ausserhalb von Fruchtfolgeflächen, erfolgen (vgl. Pt. 3.6.1). Für die Anliegen des Naturschutzes bestehen zudem gesetzliche Grundlagen, denen Rechnung zu tragen ist.

### **273 Rolle Gemeinden bei den Vernetzungskonzepten**

*Jemand beantragt, den Richtplantext folgendermassen anzupassen: Statt «Die Gemeinden können Vernetzungsprojekte erarbeiten...» neu: «Die Gemeinden erarbeiten Vernetzungsprojekte...».*

Die Erarbeitung von Vernetzungsprojekten oder die Beteiligung an überkommunalen Projekten ist freiwillig. Daher erfolgt keine Anpassung des Richtplantextes.

## **3.7 Landschaftsschutzgebiet und Park von nationaler Bedeutung**

### **3.7.1 Ziele**

#### **274 Gebietskategorien stärker abgrenzen**

*Jemand beantragt, die Richtplankapitel «Landschaftsschutzgebiet», «Landschaftsförderungsgebiet» und «Frei-haltegebiet» stärker gegeneinander abzugrenzen.*

Die drei Kapitel mit den jeweiligen Definitionen der Gebietskategorie sind einerseits durch ihre Definition, aber andererseits auch durch die daraus erwachsende Verbindlichkeit gegeneinander abgegrenzt. Landschafts-

schutzgebiete werden durch eine Schutzverordnung grundeigentümergebunden gesichert. Die Förderschwerpunkte der Landschaftsförderungsgebiete hingegen sind im Rahmen der raumplanerischen Interessenabwägung einzubringen. Freihaltegebiete wiederum entfalten ihre Verbindlichkeit durch die genauen Hinweise zum Umgang mit Bauten und Anlagen. Daher ist die Unterscheidung zwischen diesen Gebietskategorien deutlich und bedarf keiner weiteren Präzisierung.

### **275 Umgang mit der Landschaft in Landschaftsschutzgebieten**

*Jemand beantragt, auf die bisherige Formulierung zurückzugreifen; die Bewahrung von Vielfalt, Schönheit, Naturnähe und Eigenart der verschiedenen Landschaften steht im Vordergrund.*

Der Richtplantext steht nicht im Widerspruch zum Antrag. Neu ist, dass auch die nachhaltige Entwicklung im Sinne einer Aufwertung der landschaftlichen Eigenheiten Erwähnung findet.

### **276 Landschaftsschutzgebiete sollen der einheimischen Flora und Fauna vorbehalten sein**

*Jemand beantragt, den Richtplantext so zu ändern, dass explizit die Bewahrung der standortgerechten und einheimischen Vielfalt zum Ausdruck kommt.*

Dem Anliegen wird dadurch entsprochen, dass ausdrücklich auf die Naturnähe, die Ökologie und die Eigenart der zu schützenden Landschaften hingewiesen wird.

## **3.7.2 Karteneinträge**

### **277 Agglomerationspark Limmattal**

*Jemand beantragt, den «Agglomerationspark Limmattal» in den kantonalen Richtplan zu übernehmen.*

Das Projekt «Agglomerationspark Limmattal» und die erstellten Dokumente haben Konzeptcharakter und werden somit als Grundlage für den kantonalen Richtplan verwendet. Die Aussagen aus dem Konzept, die zweckmässig mit den Festlegungen des kantonalen Richtplans behördenverbindlich umgesetzt werden können, wurden aufgenommen (z.B. Freihaltegebiet Nr. 7 «Dietikon/Oetwil a.d.L.»). Weitere Inhalte aus dem Konzept sollten in die Festlegungen des regionalen Richtplans einfließen.

### **278 Pärke**

*Jemand beantragt, den Pärken ein eigenes Richtplankapitel zu widmen. Die Zusammenfassung unter dem Titel «Landschaftsschutzgebiet» werde weder dem «Agglomerationspark Limmattal» noch dem «Wildnispark Zürich Sihlwald» gerecht.*

Der «Wildnispark Zürich Sihlwald» ist der einzige Park im Kanton Zürich, der dem Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) und der Pärkeverordnung des Bundes entspricht. Es ist sachdienlich, ihn in das Kapitel «Landschaftsschutzgebiet» aufzunehmen. Der «Agglomerationspark Limmattal» ist kein Park im Sinne der Pärkeverordnung.

### **279 Ausscheidung von Landschaftsschutzgebieten**

*Jemand beantragt, bei der Ausscheidung von Landschaftsschutzgebieten auch eine ökonomische Wertung vorzunehmen.*

Die Kriterien zur Ausscheidung von Landschaftsschutzgebieten von kantonalen Bedeutung sind in Pt. 3.7.2 beschrieben. Die Ausscheidung wurde aufgrund der landschaftlichen Werte vorgenommen; ökonomische Überlegungen können keine Rolle spielen.

### **280 Nutzungen in Landschaftsschutzgebieten**

*Jemand beantragt, präzise Anforderungen an Nutzungen, Bauten und Anlagen in Landschaftsschutzgebieten allgemein sowie für die einzelnen Objekte zu formulieren.*

Präzise Anforderungen an Nutzungen, Bauten und Anlagen in Landschaftsschutzgebieten erfolgen in der Schutzverordnung. Dort kann eine auf den Charakter der jeweiligen Landschaft zugeschnittene Regelung getroffen werden. Eine pauschale Abhandlung im kantonalen Richtplan für alle Gebiete ist nicht sinnvoll.

### **281 Gemeinde bei Schutzverordnung einbeziehen**

*Jemand beantragt, die Gemeinde in den Prozess zur Überarbeitung der Schutzverordnungen mit einzubeziehen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, auf der Grundlage einer Schutzverordnung ein Konzept zur Steuerung der Erholungsnutzung zu erstellen.*

Bei der Erarbeitung von Schutzverordnungen werden die Gemeinden in geeigneter Weise einbezogen. Welche weiteren Konzepte auf der Grundlage von Schutzverordnungen erstellt werden, ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans und wird deshalb im Richtplantext nicht thematisiert.

#### **282 Landschaftsschutzgebiet Pfäffikersee**

*Mehrere Einwendende beantragen, beim Bund die Anpassung des BLN-Objektes «Pfäffikersee» beziehungsweise der nationalen Moorlandschaft zu beantragen, da Konflikte mit dem Siedlungsgebiet bestehen.*

Der Bund ist im Moment daran, das BLN zu überprüfen und aufzuwerten. Die Abgrenzung der Bundesinventare ist Sache des Bundes. Im Rahmen der Vernehmlassung wird der Kanton die bekannten Konflikte zum Siedlungsgebiet zur Sprache bringen.

#### **283 Wildnispark Zürich Sihlwald**

*Mehrere Einwendende beantragen, den nationalen Status des «Wildnisparks Zürich Sihlwald» in der Richtplankarte sichtbar zu machen.*

Der Status des «Wildnisparks Zürich Sihlwald» ist im Richtplantext deutlich vermerkt (Abb. 3.4 sowie Objektliste 3.7.2). Eine zusätzliche Signatur in der Richtplankarte würde die Lesbarkeit der Richtplankarte einschränken.

#### **284 Landschaftsschutzgebiet Uetliberg–Albis**

*Jemand beantragt, die Abgrenzung des Landschaftsschutzgebiets «Uetliberg–Albis» anzupassen.*

*Jemand beantragt, den Koordinationshinweis zum Erholungsgebiet Nr. 3 «Stallikon–Uetliberg» zu streichen.*

Anpassungen des Perimeters von Landschaftsschutzgebieten werden allenfalls im Zusammenhang mit der Überprüfung von Schutzverordnungen vorgenommen. Der Verweis auf das Erholungsgebiet «Stallikon–Uetliberg» ist sinnvoll, da dieses erst 2010 vom Kantonsrat festgesetzt wurde.

#### **285 Landschaftsschutzgebiet Reusstal**

*Jemand beantragt, das Gebiet «Reusstal» als Landschaftsförderungsgebiet beizubehalten.*

*Jemand beantragt, das Landschaftsschutzgebiet «Reusstal» auszudehnen.*

Das kantonale Landschaftsschutzgebiet wurde bereits mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans im Jahr 2001 beschlossen. Der regionale Richtplan ist bei seiner Überarbeitung entsprechend anzupassen. Um den Perimeter des Landschaftsschutzgebiets auszudehnen, fehlen derzeit die Grundlagen.

#### **286 Landschaftsschutzgebiet Eigental**

*Jemand beantragt, die Inhalte und Ziele der Gesamtüberprüfung der Schutzverordnung darzulegen.*

*Jemand beantragt, den Handlungsbedarf im Richtplantext klarer darzustellen.*

Da die Schutzverordnung für das Gebiet «Eigental» bereits aus dem Jahr 1967 stammt, ist eine Überprüfung dieser Schutzverordnung notwendig. Welche Bereiche genau anzupassen sind, ist beim Projekt zur Überarbeitung zu definieren.

In der Objektliste unter Pt. 3.7.2 wird dargestellt, ob die Umsetzung des jeweiligen Landschaftsschutzgebietes in eine eigentümerverschuldete Schutzverordnung aussteht, ob sie bereits erfolgt ist oder ob eine seit langem bestehende Schutzverordnung zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten ist. Die Schutzverordnung «Eigental» ist demnach zu überprüfen.

#### **287 Landschaftsschutzgebiet Altläufe der Glatt**

*Mehrere Einwendende beantragen, das Landschaftsschutzgebiet «Altläufe der Glatt» zu streichen, da gemäss dem Vorprojekt «Hochwasserschutz und Revitalisierung der Glatt im Bereich Flughafen» rund 80 ha Frucht- und einige Hektaren wertvoller Eichenwald zerstört würden.*

Das Landschaftsschutzgebiet ist ein Auengebiet von nationaler Bedeutung und besitzt bereits eine Umsetzung in eine eigentümerverschuldete Schutzverordnung aus dem Jahre 1970. Es gibt keinen Grund, das Landschaftsschutzgebiet aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Der Hochwasserschutz und die Revitalisierung der

Glatt sind ein separates Projekt und haben nichts mit dem Richtplaneintrag als Landschaftsschutzgebiet zu tun. Diese Anliegen können – dann, wenn sie Sinn machen – auch ausserhalb von Landschaftsschutzgebieten umgesetzt werden. Falls Fruchtfolgeflächen betroffen sind, gibt es Möglichkeiten, diese zu kompensieren.

### **288 Landschaftsschutzgebiet Bachtel–Allmen**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Perimeter des Landschaftsschutzgebietes «Bachtel–Allmen» zu überprüfen und auf die Erarbeitung einer Schutzverordnung zu verzichten, da die Bewilligung für Bauten und Anlagen bereits über das Raumplanungsgesetz geregelt ist. Der Schutz der Landschaft ist mit dem Landschaftsentwicklungskonzept gewährleistet. Im Übrigen sollen die Grundlagen des Streusiedlungsgebietes gelten.*

*Jemand beantragt, die Landschaften im Tösstal und im «Bachtel–Allmen»-Gebiet mit allen Mitteln zu schützen.*

Das Landschaftsschutzgebiet «Bachtel–Allmen» fand im Rahmen der Teilrevision Bereich «Landschaft» 2001 Aufnahme in den kantonalen Richtplan. Es entspricht den Kriterien für ein Landschaftsschutzgebiet gemäss Pt. 3.7.2. Die laufende Überprüfung der bestehenden Schutzverordnung aus dem Jahr 1967 hat zum Ziel, den Schutz den heutigen Bedürfnissen in den Bereichen Naturschutz, Landschaftsschutz, Erholung und Landwirtschaft anzupassen. Dies geschieht auf der Grundlage des Landschaftsentwicklungskonzeptes «Bachtel–Allmen» vom November 2006, das von der Planungsgruppe Zürcher Oberland erarbeitet wurde. Eine neue Schutzverordnung ist unter anderem bezüglich ihres Perimeters zu überprüfen; rechtskräftige Bauzonen zum Beispiel sollen nicht mehr vom SVO-Perimeter erfasst sein. Die Anliegen der betroffenen Gemeinden werden dabei einbezogen und angemessen berücksichtigt. Der Perimeter des Streusiedlungsgebietes wird unabhängig vom Perimeter des Landschaftsschutzgebietes im kantonalen Richtplan bezeichnet.

### **289 Landschaftsschutzgebiet Unteres Tösstal**

*Jemand beantragt, den Perimeter des Landschaftsschutzgebiets «Unteres Tösstal» im kantonalen Richtplan festzulegen und eine präzise Abgrenzung im regionalen Richtplan vorzunehmen.*

*Jemand beantragt, den Perimeter des Landschaftsschutzgebiets «Unteres Tösstal» auszudehnen und den Landschaftsraum «Rumstal/Chomberg» bis zum Siedlungsrand von Winterthur mit einzubeziehen.*

*Jemand beantragt, exponierte Teile des Siedlungsgebietes mit einzubeziehen.*

*Jemand beantragt, das Gemeindegebiet von Freienstein-Teufen nicht in den Perimeter des Landschaftsschutzgebiets «Unteres Tösstal» einzubeziehen.*

Eine präzise Abgrenzung erfolgt letztendlich im Rahmen der Erarbeitung der Schutzverordnung. Der Perimeter des Landschaftsschutzgebietes «Unteres Tösstal» entspricht den Kriterien gemäss Pt. 3.7.2. Neben Teilen von zwei BLN-Gebieten, Teilen von zwei Auengebieten von nationaler Bedeutung liegen auch verschiedene Natur- und Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung im Perimeter des zu bezeichnenden Landschaftsschutzgebietes. Die Abgrenzung ist auf der Grundlage der Natur-, Landschafts- und Erholungswerte vorzunehmen, so dass ein gemeindeübergreifender Perimeter entsteht. Eine Ausweitung bis an den Stadtrand von Winterthur, unter Einbezug des Landschaftsraums «Rumstal/Chomberg», lässt sich aufgrund der vorhandenen Natur- und Landschaftswerte nicht begründen.

### **290 Wehrenbachtobel**

*Jemand beantragt, das Wehrenbachtobel als Landschaftsschutzgebiet in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*

Das Wehrenbachtobel besitzt lediglich lokale und keine kantonale Bedeutung.

### **291 Hettlingen**

*Jemand beantragt, die Moränenlandschaft «Chüechliberg–Burgstel–Worbig–Heimenstein» als Landschaftsschutzgebiet in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*

Die Moränenlandschaft «Chüechliberg–Burgstel–Worbig–Heimenstein» besitzt lediglich lokale und keine kantonale Bedeutung.

### **292 Gebiet zwischen Greifensee und Dübendorf**

*Jemand beantragt, das Gebiet zwischen Greifensee und Dübendorf als Landschaftsschutzgebiet in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*

Für die Ausdehnung des bestehenden Landschaftsschutzgebietes «Greifensee» bis an den Siedlungsrand Dübendorf fehlen die Grundlagen, sowohl aus der Sicht des Landschaftsschutzes wie auch aus der Sicht der



Erholung. Die Kriterien gemäss Pt. 3.7.2 für ein Landschaftsschutzgebiet von kantonaler Bedeutung sind nicht erfüllt.

### **3.7.3 Massnahmen**

#### **293 Kriterien für das Bauen und die Gestaltung in Landschaftsschutzgebieten**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Pt. 3.7.3 zu ergänzen und zu präzisieren. Es sollen keine grossflächigen Erholungs- und Speziallandwirtschaftszonen möglich sein und die Gestaltung von Bauten und Anlagen soll nach verschärften Kriterien erfolgen.*

Allgemeine Ausführungen zum Thema Bauten und Anlagen in der Landschaft sind unter Pt. 3.1.1 «Gesamtstrategie» enthalten. Die konkreten Kriterien zum Bauen und zur Gestaltung in Landschaftsschutzgebieten sind in den eigentümerverbindlichen Schutzverordnungen aufzuführen und festzulegen. Die Speziallandwirtschaftszonen werden unter Pt. 3.2.3 und Erholungsanlagen mit grossen Auswirkungen auf die Landschaft werden unter Pt. 3.5.3 thematisiert. Das Ausscheiden von entsprechenden Zonen ist nur möglich, wenn dies gemäss überkommunaler Schutzverordnung ausdrücklich zulässig ist.

#### **294 Vernetzungskorridore**

*Jemand beantragt, den Pt. 3.7.3 b), wonach die Regionen in ihren Richtplänen ökologische und erholungsbezogene Vernetzungskorridore bezeichnen können, zu streichen. Eine Vernetzung von Landschaften sei kaum möglich.*

Vernetzungskorridore aus regionaler Sicht zu bezeichnen macht Sinn. Sie können eine Grundlage darstellen für Aufwertungen in den Bereichen Gewässerökologie, Artenschutz, Landschaftsschutz etc. So können Einzelmassnahmen im Rahmen des ökologischen Ausgleichs oder im Rahmen von Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen gezielt auf die Bedürfnisse der Vernetzung von Lebensräumen umgesetzt werden.

## **3.8 Landschaftsförderungsgebiet**

### **3.8.1 Ziele**

#### **295 Grundsätzliches**

*Mehrere Einwendende beantragen, das gesamte Kapitel zu streichen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die bisherige Formulierung «In Landschaftsförderungsgebieten haben die vorhandenen land- und forstwirtschaftlichen Nutzungen Priorität und können deshalb auch den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen entsprechend weiterentwickelt werden.» beizubehalten.*

*Jemand beantragt, den hohen Wert für Natur- und Landschaftserlebnis als gemeinsames Merkmal der Landschaftsförderungsgebiete aufzunehmen.*

Das Kapitel «Landschaftsförderungsgebiete» wurde grundlegend überarbeitet und konkretisiert, da es in der alten Form wenig greifbar und handlungsorientiert formuliert war. So wurden für die einzelnen Fördergebiete Förderschwerpunkte definiert, die im Rahmen von Planungen, Massnahmen und Bewilligungen zu berücksichtigen sind. Dadurch wird der Multifunktionalität und den verschiedenen Ansprüchen an die Landschaft Rechnung getragen, was jedoch nicht heisst, dass die produzierende Landwirtschaft stark eingeschränkt werden soll. Die Bedürfnisse der Landwirtschaft soweit die Möglichkeiten des Bauens ausserhalb der Bauzonen betroffen sind, werden vornehmlich durch das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) geregelt. Der Natur- und Erlebniswert der einzelnen Gebiete wird bereits durch die Förderschwerpunkte abgebildet. Das Kapitel wird beibehalten.

#### **296 Erholungs- und Speziallandwirtschaftszonen**

*Mehrere Einwendende beantragen, grossflächige Erholungs- und Speziallandwirtschaftszonen in Landschaftsförderungsgebieten nur an landschaftlich unempfindlichen Standorten zuzulassen.*

Das Kapitel «Landschaftsförderungsgebiete» trägt der Multifunktionalität und den verschiedenen Ansprüchen an die Landschaft Rechnung. Daher sollen landwirtschaftliche oder Erholungsnutzungen auch nicht explizit ausgeschlossen werden. Vielmehr sind die Förderungsschwerpunkte der einzelnen Gebiete bei Planungen und Bewilligungen zu berücksichtigen. Sofern Landschaftsförderungsgebiete auch gleichzeitig im Perimeter von BLN-Gebieten liegen, sind dort die Anforderungen der BLN-Gebiete zu berücksichtigen. Es gilt generell, dass an Bauten und Anlagen im Landwirtschaftsgebiet hohe Anforderungen an die Gestaltung gestellt werden.

**297 Differenzierung der Förderschwerpunkte**

*Jemand beantragt, den Gemeinden die Möglichkeit zu geben, die Förderschwerpunkte zu differenzieren.*

Im Richtplantext wird darauf hingewiesen, dass die Regionen die Förderschwerpunkte im regionalen Richtplan differenzieren können.

**3.8.2 Karteneinträge****298 Zusätzliche Landschaftsförderungsgebiete in und um Zürich**

*Mehrere Einwendende beantragen, weitere Landschaftsförderungsgebiete in der Stadt Zürich und ihren Nachbargemeinden zu bezeichnen.*

Von der Ausdehnung der vorgeschlagenen Gebiete erscheint es stufengerecht, diese im regionalen Richtplan zu bezeichnen und die entsprechenden Förderschwerpunkte festzulegen.

**299 Ausdehnung der Landschaftsförderungsgebiete**

*Mehrere Einwendende beantragen, einzelne Landschaftsförderungsgebiete zusätzlich zu bezeichnen, zu verkleinern oder zu erweitern.*

Derzeit fehlen die Grundlagen die Landschaftsförderungsgebiete von kantonaler Bedeutung in ihrer Ausdehnung zu verändern. Sofern die Regionen jedoch Grundlagen erarbeiten, können sie weitere Landschaftsförderungsgebiete in den regionalen Richtplänen festlegen.

**300 Landschaftsförderungsgebiet Tössbergland**

*Jemand beantragt, die Formulierung «landschaftsverträglichen Tourismus fördern» durch «touristische Entwicklung fördern» zu ersetzen.*

*Jemand beantragt, das Gebiet «Tössbergland» als Landschaftsschutzgebiet zu bezeichnen.*

Im Sinne des kantonalen Raumordnungskonzepts, in dem das Gebiet dem Handlungsraum «Naturlandschaft» zugeordnet wurde (vgl. Pt. 1.3.5), ist die Formulierung «landschaftsverträglichen Tourismus fördern» sinnvoll.

Es liegen keine Grundlagen vor, um das Gebiet «Tössbergland» als Landschaftsschutzgebiet zu bezeichnen.

**3.8.3 Massnahmen****301 Landschaftsentwicklungskonzepte**

*Jemand beantragt, für die Landschaftsförderung die Anreize des Kantons zu erhöhen.*

*Jemand beantragt, bestimmte Gemeinden in Landschaftsförderungsgebieten zur Erarbeitung eines Landschaftsentwicklungskonzepts zu verpflichten.*

*Jemand beantragt, den Richtplantext derart anzupassen, dass die Federführung und die Finanzierung von Landschaftsförderprojekten und -entwicklungskonzepten bei der Region oder dem Kanton liegt und nicht bei den Gemeinden.*

Derzeit wird bei den kantonalen Behörden an der Weiterentwicklung der Landschaftsentwicklungskonzepte gearbeitet. Es zeichnen sich zudem Veränderungen in der Landwirtschaftspolitik ab, die ebenfalls einen Einfluss auf die Möglichkeiten zur Förderung der Landschaftsqualität haben dürften. Dabei wird weiterhin davon ausgegangen, dass Landschaftsentwicklungskonzepte freiwillige Massnahmen der Regionen und Gemeinden sind. Es gibt durchaus Gemeinden, die die Federführung und Finanzierung von Landschaftsentwicklungskonzepten übernehmen. Daher drängt sich eine Änderung der Kompetenzzuteilung nicht auf.

**302 Landschaftsförderungsgebiete interkantonal abstimmen**

*Jemand beantragt, für die weitere Planung von Landschaftsförderungsgebieten die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen anzustreben.*

Derzeit ist zu diesem Thema keine weitere Zusammenarbeit geplant. Die Nachbarkantone können sich im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zu den Landschaftsförderungsgebieten äussern. Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Förderschwerpunkte der Landschaftsförderungsgebiete im Rahmen von Planungen und Bewilligungen zu berücksichtigen sind.

## 3.9 Landschaftsverbindung

### 3.9.1 Ziele

#### 303 *Landwirtschaftliche Nutzung thematisieren*

*Mehrere Einwendende beantragen, den Richtplandtext zu ergänzen: «Die Landschaftsverbindungen haben die flankierende, landwirtschaftliche Nutzung übergeordnet zu berücksichtigen».*

Die massgeblichen Interessen werden bei der Erstellung von Landschaftsverbindungen bereits berücksichtigt. Eine besondere Betonung der landwirtschaftlichen Interessen ist daher nicht notwendig.

### 3.9.2 Karteneinträge

#### 304 *Zusätzliche und priorisierte Landschaftsverbindungen*

*Mehrere Einwendende beantragen, weitere Landschaftsverbindungen an bereits bestehenden Strassen und Bahnlinien festzulegen sowie die bereits bezeichneten Landschaftsverbindungen zu priorisieren.*

Die Realisierung von Landschaftsverbindungen ist sehr kostenintensiv. Eine Bezeichnung im kantonalen Richtplan ist daher sorgfältig vorzubereiten. Da derzeit die Grundlagen nicht vorliegen, zusätzlich zu den bereits bezeichneten Landschaftsverbindungen weitere festzulegen, wird die Objektliste nicht ergänzt. Eine Priorisierung der bereits bezeichneten Landschaftsverbindungen erscheint nicht sinnvoll, da alle aufgeführten Verbindungen von kantonaler Bedeutung sind und im Zusammenhang mit der konkreten Projektierung von Strassen oder Bahnlinien geplant und umgesetzt werden sollen. Eine Abstufung in «wichtige» und «weniger wichtige» Verbindungen erfolgt daher nicht.

#### 305 *Bestehende Landschaftsverbindungen streichen*

*Jemand beantragt, bestehende Landschaftsverbindungen aus dem kantonalen Richtplan zu streichen.*

Im Richtplandtext wird als Ziel aufgeführt, dass bestehende Verbindungen gesichert werden sollen und ihr Zweck nicht durch andere Planungen und Bauten beeinträchtigt werden soll. Deshalb werden sie als Koordinationshinweis im kantonalen Richtplan beibehalten.

### 3.9.3 Massnahmen

#### 306 *Grundlagen*

*Mehrere Einwendende beantragen, die Erarbeitung von Grundlagen und das Führen von Karten über Wildtier- und ökologische Vernetzungskorridore durch den Kanton aus dem Richtplandtext zu streichen.*

Es handelt sich um eine Aufgabe des Kantons auf der Basis von rechtlichen Grundlagen, eine Streichung ist daher nicht zweckmässig.

#### 307 *Inventar historische Verkehrswege*

*Jemand beantragt, das Inventar der historischen Verkehrswege bei der Erstellung von Landschaftsverbindungen zu berücksichtigen und entsprechende Wegstrecken zu integrieren.*

Das Inventar der historischen Verkehrswege ist ebenso wie die anderen Bundesinventare bei Planungen und Massnahmen zu beachten, daher muss es nicht explizit erwähnt werden.

## 3.10 Freihaltegebiet

### 3.10.1 Ziele

*Zu diesem Unterkapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

### 3.10.2 Karteneinträge

#### 308 *Funktionsbestimmung*

*Mehrere Einwendende beantragen, bei Freihaltegebieten die erholungsbezogene Vernetzung nicht als Funktion aufzunehmen, da diese den Druck auf die Qualität der ökologischen Vernetzung erhöhe.*

Da ein Ziel der Freihaltegebiete die Freihaltfunktion im Naherholungsraum ist, wird in der Objektliste auch auf die erholungsbezogene Funktion hingewiesen. Freihaltegebiete können mehrere Funktionen erfüllen.

### **309 Freihaltegebiete und Landwirtschaft**

Mehrere Einwendende beantragen, im Richtplantext zu erwähnen, dass die Funktion der ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung die produzierende Landwirtschaft, im besonderen die düngerbaren Produktionsflächen, nicht einschränken dürfe.

Freihaltegebiete können mehrere Funktionen erfüllen. Im Richtplantext ist zudem bereits erwähnt, dass Bauten, die für die Bewirtschaftung der Fläche notwendig und gleichzeitig auf den Standort angewiesen sind, bewilligt werden können. Eine weitere Präzisierung ist nicht notwendig.

### **310 Freihaltegebiete neu aufnehmen oder anders dimensionieren**

Mehrere Einwendende beantragen, verschiedene Gebiete neu als Freihaltegebiet zu bezeichnen bzw. Freihaltegebiete auszudehnen oder zu verkleinern.

Zusätzliche Freihaltegebiete bzw. Anpassungen des Perimeters wurden nur dort bezeichnet, wo neue Erkenntnisse vorlagen.

### **311 Freihaltegebiet Grüningen**

Jemand beantragt, die Umfahrung «Stedtli Grüningen» als zulässige bauliche Massnahme zu bezeichnen oder das Freihaltegebiet so abzugrenzen, dass die Umfahrungsstrasse nicht davon betroffen ist.

Die Umfahrungsstrasse für Grüningen ist im regionalen Richtplan des Zürcher Oberlands eingetragen und verläuft durch das Freihaltegebiet von kantonaler Bedeutung mit der Funktion Umgebungsschutz Ortsbild, Landschaftsbild. Die beiden Einträge sind miteinander vereinbar, da die Umfahrung primär dem Schutz des Ortsbilds und der Entlastung des «Stedtli» von Grüningen dienen soll. Eine sorgfältige Linienführung der Umfahrung beeinträchtigt die Funktionen des Freihaltegebiets nicht.

### **312 Freihaltegebiet Thalwil, Grünenchlee/Mettli erhalten**

Jemand beantragt, das Freihaltegebiet «Thalwil, Grünenchlee/Mettli» zu erhalten.

Das Freihaltegebiet «Thalwil, Grünenchlee/Mettli» wurde nach der öffentlichen Auflage des kantonalen Richtplans als Erholungsgebiet von kantonaler Bedeutung bezeichnet. Hier sollen Erholungsnutzungen möglich sein, die allenfalls durch die Festlegung als Freihaltegebiet nicht möglich gemacht werden können.

### **313 Freihaltegebiete am linken Zürichseeufer**

Mehrere Einwendende beantragen, die Freihaltegebiete am linken Zürichseeufer zu streichen.

Die im kantonalen Richtplan enthaltenen Freihaltegebiete auf der linken Seite des Zürichsees sind die letzten verbleibenden Siedlungstrenngürtel und «grüne Finger» zwischen den oberen Teilen der Hänge und dem Seeufer. Die Festlegung als Freihaltegebiet dient dazu, diese Freiräume, die auch als Naherholungsgebiete von grosser Bedeutung sind, dauerhaft von Überbauungen freizuhalten. Mit den Festlegungen am linken Ufer werden nun am gesamten Zürichseeufer die verbleibenden Siedlungstrenngürtel geschützt.

### **314 Freihaltegebiet Zollikon/Zumikon streichen**

Jemand beantragt, das Freihaltegebiet «Zollikon/Zumikon» zu streichen.

Die im kantonalen Richtplan enthaltenen Freihaltegebiete sind wichtige Siedlungstrenngürtel und «grüne Finger» zwischen den Gemeinden, die die Siedlungsstruktur ablesbar machen. Die Festlegung als Freihaltegebiet dient dazu, diese Freiräume, die auch als Naherholungsgebiete von grosser Bedeutung sind, dauerhaft von Überbauungen freizuhalten.

### **315 Freihaltegebiet Dietlikon/Wallisellen streichen**

Mehrere Einwendende beantragen, das Freihaltegebiet «Dietlikon/Wallisellen» zu streichen.

Die im kantonalen Richtplan enthaltenen Freihaltegebiete im Glattal sind wichtige Siedlungstrenngürtel und «grüne Finger» zwischen den Gemeinden, die die Siedlungsstruktur ablesbar machen. Die Festlegung als Freihaltegebiet dient dazu, diese Freiräume, die auch als Naherholungsgebiete von grosser Bedeutung sind, dauerhaft von Überbauungen freizuhalten. Aus den Einwendungen geht auch hervor, dass mehrere Einwendende dieses Freihaltegebiet unterstützen.

### **316 Freihaltegebiet Benken streichen**

Jemand beantragt, das Freihaltegebiet «Benken» zu streichen.

Das Freihaltegebiet dient der Freihaltung «Benken» der Hanglagen und dem Landschafts- und Ortsbild. Es gibt keine Grundlagen, das Freihaltegebiet zu streichen.

### **317 Freihaltegebiet Höri, Bodenächer**

*Jemand beantragt, das Freihaltegebiet «Höri, Bodenächer» zu streichen.*

Das Freihaltegebiet «Höri, Bodenächer» sichert den einzigen Siedlungstrenngürtel im nördlichen Bereich des Flughafens Zürich, der ansonsten von einem Siedlungsband umgeben ist. Die landwirtschaftliche Nutzung wird dadurch nicht beeinträchtigt. Im kantonalen Richtplan wird erläutert, dass Bauten, die für die Bewirtschaftung der Fläche notwendig und gleichzeitig auf den Standort angewiesen sind, bewilligt werden können.

### **318 Ufer Greifensee bei Niederuster**

*Jemand beantragt, Teile des Ufers des Greifensees bei Niederuster von jeglichen Bauten freizuhalten.*

Die Schutzverordnung «Greifensee» legt die Nutzungsmöglichkeiten fest, es besteht keine Notwendigkeit weitere Massnahmen zu treffen.

## **3.10.3 Massnahmen**

### **319 Landwirtschaft**

*Jemand beantragt, den Richtplantext mit dem Hinweis zu ergänzen, dass bestehende landwirtschaftliche Betriebe bestehende Gebäude unterhalten, umbauen und ersetzen dürfen auch wenn diese keinem landwirtschaftlichen Zweck dienen.*

Im Richtplantext wird erwähnt, dass Bauten und Anlagen, die für die Bewirtschaftung der Fläche notwendig und gleichzeitig auf den Standort angewiesen sind, bewilligt werden können. Im Übrigen wird das Bauen ausserhalb der Bauzonen durch das eidgenössische Raumplanungsrecht geregelt.

## **3.11 Gefahren**

### **3.11.1 Ziele**

#### **320 Auf Grossinvestitionen zum Hochwasserschutz verzichten**

*Mehrere Einwendende beantragen, auf geplante Grossinvestitionen zum Hochwasserschutz (Rückhaltebecken) zu verzichten und stattdessen auf kommunalem Niveau die Wasserführung insbesondere an oberen/kleinen Gewässern zu verstetigen.*

Wie in Pt. 3.11.1 des Richtplantextes dargelegt, ist der Gefahrenschutz in erster Linie mit einer zweckmässigen räumlichen Anordnung der Nutzungen, mit einem zielgerichteten Unterhalt und mit organisatorischen Massnahmen sicherzustellen. Dies entspricht einem differenzierten Hochwasserschutz, wie er auch in Art. 3 des Bundesgesetzes über den Wasserbau verlangt wird. Demnach gewährleisten die Kantone den Hochwasserschutz in erster Linie durch den Unterhalt der Gewässer und durch raumplanerische Massnahmen. Erst wenn dies nicht ausreicht, müssen Massnahmen wie Verbauungen, Eindämmungen, Korrekturen sowie der Bau von Geschiebe- und Hochwasserrückhalteanlagen getroffen werden. Derzeit werden im Kanton Zürich die Gefahrenkarten erarbeitet, die das Gefährdungs- und Schadenpotenzial durch Hochwasser ermitteln. Eine detaillierte Massnahmenplanung zum Hochwasserschutz auf regionaler und kommunaler Ebene ist erst möglich, wenn diese Grundlage vorliegt.

#### **321 Schutz vor invasiven gebietsfremden Pflanzen und Tieren und ABC-Ereignissen ergänzen**

*Jemand beantragt, im Richtplantext zu ergänzen, dass im Kanton Zürich auch der Schutz vor invasiven gebietsfremden Pflanzen und Tieren sowie ABC-Ereignissen im Vordergrund stehen.*

Die genannten zu ergänzenden Schutzziele ziehen keine räumlichen Festlegungen nach sich; sie sind daher für den kantonalen Richtplan nicht relevant.

#### **322 Schutzziel mit Kosten-/Nutzenverhältnis ergänzen**

*Mehrere Einwendende beantragen, das Schutzziel in der Schutzzielmatrix bzw. den Richtplantext mit einem Hinweis auf das Kosten-/Nutzenverhältnis zu ergänzen.*

Die Schutzzielmatrix für Hochwasser bildet die Schutzziele differenziert nach den einzelnen Objekt-/Nutzungskategorien ab. Zurzeit wird über das gesamte Kantonsgebiet eine Risikoanalyse bezüglich Gefahren erarbeitet.

Nach Vorliegen dieser Analyse wird es möglich sein, Aussagen zur Wirtschaftlichkeit von Hochwasserschutzmassnahmen zu machen.

### **323 Für Hochwasserschutz keine Fruchtfolgefleichen beanspruchen**

*Mehrere Einwendende beantragen, zur Verhinderung von Hochwasser die Forderung nach ausreichendem Gewässerraum soweit zu korrigieren, dass keine Fruchtfolgefleichen einbezogen werden.*

Gemäss Pt. 3.4.1 a) des Richtplantextes soll der erforderliche Raum für Fliessgewässer unter anderem die schadlose Ableitung von Hochwasser ermöglichen. Dabei ist jedoch die landwirtschaftliche Bewirtschaftung zu berücksichtigen. Wenn durch den Gewässerausbau aus Gründen des Hochwasserschutzes Fruchtfolgefleichen tangiert werden, so sind diese gemäss kantonaler Praxis zu kompensieren.

## **3.11.2 Karteneinträge**

### **324 Aussagen zu Rückhaltebecken präzisieren**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Auswirkungen der geplanten Becken auf die Gemeinden zu konkretisieren sowie die Finanzierung darzulegen.*

Im kantonalen Richtplan wird die ungefähre Lage der Becken festgelegt. Die räumliche Konkretisierung ist Gegenstand des regionalen Richtplans bzw. der Projektierung. Fragen der Finanzierung, des Baus und des Unterhalts sind ebenfalls nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans, sondern richten sich nach dem Wasserwirtschaftsgesetz. Zudem können die konkreten Aufwendungen erst beim Vorliegen konkreter Projekte beziffert werden.

### **325 Rückhaltebecken Chamb aufnehmen**

*Jemand beantragt, das Rückhaltebecken «Schlieren, Chamb» in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*

Das genannte Rückhaltebecken ist nicht von kantonalen Bedeutung (Kriterien u.a.: Schutz mehrerer Gemeinden, hohes Schadenspotenzial) und wird daher nicht im kantonalen Richtplan aufgenommen.

### **326 Rückhaltebecken Kleinandelfingen, Mederbach-Oerlingen**

*Jemand beantragt, das Rückhaltebecken «Kleinandelfingen, Mederbach-Oerlingen» rasch zu realisieren.*

Für das betreffende Rückhaltebecken liegt ein Auflageprojekt vor. Aus kantonalen Sicht hat die Realisierung dieses Rückhaltebeckens jedoch eine niedrige Priorität, da das Schadenspotenzial eher gering ist.

### **327 Furtbach als zu revitalisierendes Fliessgewässer aufnehmen**

*Jemand beantragt, den Furtbach als zu revitalisierendes Fliessgewässer unter Einbezug der Restwasserproblematik im Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Nutzung (Gemüsebau) in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*

Die im kantonalen Richtplan bezeichneten Gewässerrevitalisierungen sind von kantonalen Bedeutung. Die entsprechenden Gewässerabschnitte befinden sich innerhalb der ebenfalls im kantonalen Richtplan festgesetzten Schwerpunktgebiete für die Aufwertung von Gewässern. Der Furtbach erfüllt diese Kriterien nicht; ihm ist daher im gesamtkantonalen Vergleich eine untergeordnete Bedeutung einzuräumen. In Pt. 3.4.3 b) des kantonalen Richtplans wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Regionen in den regionalen Richtplänen weitere zu revitalisierende Gewässerabschnitte bezeichnen können.

### **328 Rückhaltebecken Illnau-Effretikon, Wissenzaum aufnehmen**

*Jemand beantragt, das Rückhaltebecken «Illnau-Effretikon, Wissenzaum» in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*

Das genannte Rückhaltebecken ist nicht von kantonalen Bedeutung (Kriterien u.a.: Schutz mehrerer Gemeinden, hohes Schadenspotenzial) und wird daher nicht im kantonalen Richtplan aufgenommen.

### **329 Rückhaltebecken beim Haselbach, Mettmenstetten aufnehmen**

*Mehrere Einwendende beantragen, das in Planung stehende Rückhaltebecken beim Haselbach südlich Mettmenstetten in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*

Das genannte Rückhaltebecken ist nicht von kantonaler Bedeutung (Kriterien u.a.: Schutz mehrerer Gemeinden, hohes Schadenspotenzial) und wird daher nicht im kantonalen Richtplan aufgenommen.

**330 Auf das Rückhaltebecken Mühlewiesen in Hüttikon verzichten**

*Jemand beantragt, auf das Rückhaltebecken «Mühlewiesen» in Hüttikon zu verzichten und stattdessen den Furtbach zu revitalisieren.*

Der Kanton gewährleistet den Hochwasserschutz in erster Linie durch den Unterhalt der Gewässer und durch raumplanerische Massnahmen (vgl. Pt. 3.11.1). Wenn dies nicht ausreicht, müssen Massnahmen wie Verbauungen, Eindämmungen, Korrekturen sowie der Bau von Geschiebe- und Hochwasserrückhalteanlagen getroffen werden. Vor diesem Hintergrund lässt sich der Bau des Rückhaltebeckens «Mühlewiesen» begründen. Ausserdem wurde der Furtbach im Kanton Zürich über weite Strecken bereits revitalisiert.

**3.11.3 Massnahmen**

*Zu diesem Unterkapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

**3.12 Grundlagenverzeichnis**

*Zu diesem Kapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

## 4 Einwendungen zum Kapitel Verkehr

Der Bereich Verkehr des kantonalen Richtplans war bereits im Rahmen einer entsprechenden Teilrevision umfassend überarbeitet worden. Die Teilrevision «Verkehr» wurde am 26. März 2007 vom Kantonsrat festgesetzt und am 14. Mai 2008 vom Bundesrat genehmigt. In Anbetracht der umfassenden Diskussion im Kantonsrat und im Interesse der Planungssicherheit wurde der Bereich Verkehr im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans daher nicht erneut grundlegend überarbeitet, sondern lediglich aktualisiert und punktuell ergänzt.

Zu aktualisieren war insbesondere der Realisierungsstand einzelner Vorhaben. Im Kapitel «Strassenverkehr» wurden insbesondere die Südostumfahrung Winterthur sowie die Umfahrung Dielsdorf-Sünikon aufgrund neuer Erkenntnisse aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Der Eintrag für die Glattalautobahn wird vorerst unverändert beibehalten, da die diesbezüglichen Untersuchungen des Bundes noch nicht abgeschlossen sind. Im Kapitel «öffentlicher Personenverkehr» wurden der Honeretunnel sowie Landsicherungen für die S-Bahnstationen Dietikon-Silbern und Wädenswil-Reidbach in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Auf die Trasseesicherung für einen Hirzel-Bahntunnel und auf die Variante «Brüttenertunnel lang» wird hingegen verzichtet. Im Kapitel «Güterverkehr» wurde der bereits geplante Standort Wetzikon-Schöneich bestätigt und Pfäffikon-Chlausenweid als möglicher Ersatzstandort festgelegt.

Eine Ergänzung erfuhr ausserdem die Vorgabe, wonach mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt, vom öffentlichen Verkehr zu übernehmen sei. Neu hat der öffentliche Verkehr mindestens 80% des Verkehrszuwachses zu übernehmen, ausserdem soll das generelle Modalsplit-Ziel im kantonalen Gesamtverkehrskonzept räumlich konkretisiert werden.

Das Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» ist Gegenstand eines separaten Verfahrens und wurde lediglich zu Informationszwecken in die Richtplanvorlage zur Gesamtüberprüfung integriert (Stand Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2011 [Vorlage 4788]). Einwendungen zum Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» wurden daher im Rahmen der öffentlichen Auflage zur Gesamtüberprüfung nicht mehr entgegengenommen.

In Abstimmung mit dem Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» wurden die Festlegungen für die Parkieranlagen am Flughafen Zürich angepasst. Danach sollen bis zum Jahr 2020 42% und bis zum Jahr 2030 46% aller Personenwege im Ziel- und Quellverkehr zu den Flughafen- und zu den Nebenanlagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgen. Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters, die einen funktionalen Zusammenhang zum Betrieb des Flughafens Zürich aufweisen, sind zudem in den regionalen Richtplänen festzulegen. Beide Anpassungen am Richtplantext stützen sich auf die im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Flughafenregion gewonnenen Erkenntnisse.

Der Militärflugplatz Dübendorf wird gemäss Stationierungskonzept der Armee vom Juli 2005 von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Gestützt auf die Ergebnisse einer Testplanung hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, beim Bund auf eine Aufgabe der Aviatik hinzuwirken und die bisherige Richtplanfestlegung für den Militärflugplatz Dübendorf zu streichen (RRB Nr. 751/2010). In der Vorlage zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans sind Piste und Flugplatzperimeter des Militärflugplatzes Dübendorf daher nicht mehr enthalten. Die weitere Konkretisierung der Nachnutzung des Flugplatzareals erfolgt in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern. Anhand der erarbeiteten Grundlagen können dann, abgestimmt auf den Entscheid des Bundes über die künftige Nutzung des Flugplatzareals, weiterführende Festlegungen im kantonalen Richtplan getroffen werden.

### 4.1 Gesamtstrategie

#### 4.1.1 Ziele

##### **331 Abstimmung zwischen Raumordnungskonzept, Siedlung und Verkehr**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Festlegungen unter Pt. 4 «Verkehr» besser auf die Zielsetzungen der Pte. 1 und 2 («Raumordnungskonzept» und «Siedlung») abzustimmen. Dabei seien mögliche Wechselwirkungen zu berücksichtigen und flankierende Massnahmen für Verkehrsvorhaben festzulegen.*

*Jemand beantragt, die Abstimmung zwischen der Verkehrsinfrastruktur und der Siedlungsentwicklung zu verbessern und dabei namentlich die geplanten Ergänzungen der Verkehrsinfrastruktur und deren Priorisierungen zu überprüfen.*



Der kantonale Richtplan bildet ein Dokument, das als Ganzes zu lesen ist und dessen Teile aufeinander abgestimmt sind. Verdeutlicht wird dies u.a. durch die Querverweise zwischen den Teilkapiteln. Die Verkehrsnetze sind auf die Festlegungen des kantonalen Raumordnungskonzepts abgestimmt, wobei der Erschliessung der «Stadtlandschaften» und insbesondere auch der Zentrumsgebiete von kantonalen Bedeutung eine hohe Priorität zukommt. Das heisst aber nicht, dass sämtliche Ausbauwünsche in diesen Räumen berücksichtigt werden können. Der Ausbau und die Erweiterung der bestehenden Verkehrsnetze erfolgen schrittweise und nach Massgabe der verfügbaren finanziellen Mittel.

Die Analyse der Wechselwirkungen zwischen Siedlung und Verkehr in den einzelnen Teilräumen erfolgt insbesondere im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten (vgl. Pt. 4.1.1 d). 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 (vgl. Pt. 4.2.2).

### **332 Bezug zu den Grundlagenarbeiten**

*Mehrere Einwendende beantragen, im kantonalen Richtplan deutlicher auf die regionalen Gesamtverkehrskonzepte zu verweisen.*

*Jemand beantragt, die Ergebnisse der regionalen Gesamtverkehrskonzepte und der Zweckmässigkeitsbeurteilungen von Verkehrsvorhaben im kantonalen Richtplan nachzuführen.*

Die behördenverbindlichen Festlegungen und Handlungsanweisungen des kantonalen Richtplans sind das Ergebnis umfangreicher Grundlagenarbeiten. Dazu gehören namentlich auch die regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK), die ihrerseits auf den Grundsätzen des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts aufbauen (vgl. Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich vom 13. September 2006). Die Regionen sind eng in die Erarbeitung der rGVK eingebunden (vgl. Pt. 4.1.3 b). Die Darstellung der Grundlagenarbeiten würde den Rahmen des kantonalen Richtplans sprengen; diese werden daher nicht im kantonalen Richtplan abgebildet, sondern im Grundlagenverzeichnis aufgeführt. Soweit möglich und sinnvoll werden die wichtigsten Arbeiten und Berichte jedoch im Internet zugänglich gemacht.

### **333 Ressourcenbeanspruchung reduzieren**

*Jemand beantragt, Verkehrsbauten kostengünstig zu erstellen. Jemand beantragt, den für die Verkehrsinfrastruktur benötigten Kulturlandverbrauch auf das Notwendigste zu beschränken; Erweiterungen der bestehenden Strukturen seien wo immer möglich neuen Streckenführungen vorzuziehen. Jemand beantragt, die Gesamtstrategie am Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft auszurichten.*

Gemäss Richtplantext sind Landschaftsqualität, Boden, Wasser, Biodiversität, Luft und Ruhe durch einen optimalen Einsatz der vorhandenen Infrastruktur sowie einen haushälterischen Umgang mit den finanziellen Mitteln und den natürlichen Ressourcen zu schonen (vgl. Pt. 4.1.1 a). 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 (vgl. Pt. 4.2.1).

### **334 Umweltauswirkungen reduzieren**

*Mehrere Einwendende beantragen, bei der Beurteilung der Luft- und Lärmproblematik des Strassenverkehrs künftige alternative Antriebstechniken im motorisierten Individualverkehr (MIV) zu berücksichtigen. Jemand beantragt Massnahmen bezüglich Lärmsanierung und Reduktion von Luftschadstoffen im Limmattal.*

Der Kanton sorgt mit entsprechenden Sanierungsmassnahmen für eine Minimierung der schädlichen Auswirkungen, insbesondere des Lärms (vgl. Pt. 4.2.3). Die Überprüfung der Massnahmen und die Berücksichtigung neuer Handlungsspielräume, die sich durch den technischen Fortschritt eröffnen, erfolgt im Rahmen der periodischen Revisionen des kantonalen Richtplans.

### **335 Erreichbarkeiten der Zentren und kurze Wege fördern**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Erreichbarkeiten der Zentren und der Regionen untereinander zu optimieren und Engpässe gezielt abzubauen, damit dem Wirtschaftsstandort Zürich nicht weitere wirtschaftliche und ökologische Nachteile aus Staus, Arbeitszeitverlusten und Erreichbarkeitsdefiziten entstehen.*

*Jemand beantragt, regionale (dezentrale) Arbeitsplatzgebiete zu fördern, um die Verkehrsströme aus den Wohngebieten zu den Arbeitsgebieten zu reduzieren.*

Die Festlegungen des kantonalen Richtplans orientieren sich bereits in hohem Mass an den genannten Zielsetzungen. Die Planung und Realisierung einer den Bedürfnissen der Gesellschaft entsprechenden Infrastruktur bildet eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität (vgl. Pt. 4.1.1). Das Strassennetz ist – neben anderen Aspekten – auch unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen. Dabei haben Netzerergänzungen und Ausbauten zur Beseitigung von Stausituationen und zur Entlastung belasteter Gebiete Priorität (vgl. Pt. 4.2.1). Das Angebot des öffentlichen Verkehrs 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 (vgl. Pt. 4.3.1).

Gemäss Richtplantext sind die Siedlungen so zu gliedern, dass das Verkehrsaufkommen möglichst klein ist (vgl. Pt. 4.1.1 c). Zur Sicherung von ausgewählten Flächen, welchen aus kantonomer oder regionaler Perspektive eine Schlüsselrolle zukommt, wurden neu Koordinationshinweise für regionale Arbeitsplatzgebiete festgelegt (vgl. Pt. 2.2.2 Abb. 2.1).

### **336 Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöhen**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan festzulegen, dass der öffentliche Verkehr den gesamten Verkehrszuwachs zu übernehmen habe, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. Jemand beantragt, der öffentliche Verkehr habe mindestens 60% des Verkehrszuwachses zu übernehmen. Jemand beantragt, als Modalsplit-Ziel festzulegen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs 40% am Gesamtverkehrsaufkommen zu erreichen habe.*

*Jemand beantragt, die Festlegung, dass in den «Stadtlandschaften» auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken ist, aus dem kantonalen Richtplan zu streichen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, unter Pt. 4.1.1 die Formulierung «die freie Wahl des Verkehrsmittels muss gewährleistet sein» zu streichen.*

Gemäss Leitlinie 2 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten; damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. In der Gesamtstrategie Verkehr wird diese Vorgabe dahingehend präzisiert, als dass dieser Anteil mindestens 80% betragen soll. In den «Stadtlandschaften» Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken (vgl. Pt. 4.1.1 b).

Eine absolute Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs wäre angesichts der Bevölkerungszunahme im Kanton Zürich unrealistisch. Ein fixer Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr wäre als Zielsetzung zu unflexibel, da die künftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens nicht vorhergesagt werden kann. Das kantonale Modalsplit-Ziel sieht daher vor, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr im Rahmen der Verkehrszunahme ansteigt, ohne jedoch eine fixe Zielgrösse festzulegen. Damit wird der Unsicherheit über die künftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens Rechnung getragen. Die Formulierung des Modalsplit-Ziels ist auf das kantonale Gesamtverkehrskonzept abgestimmt (vgl. Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich vom 13. September 2006). Aufgrund der Erfahrungen in den vergangenen Jahren wurde jedoch der Anteil des Verkehrszuwachses, der vom öffentlichen Verkehr mindestens übernommen werden soll, auf 80% erhöht.

Die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt gewährleistet. Es sind jedoch die Bedingungen zu schaffen, dass der öffentliche Verkehr den ihm zugedachten Anteil am Gesamtverkehr übernehmen kann. Da die Voraussetzungen hierfür in den «Stadtlandschaften» besonders günstig sind, ist in diesen auf einen überdurchschnittlichen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. In Zukunft soll das kantonale Modalsplit-Ziel zudem räumlich konkretisiert werden, womit den unterschiedlichen Voraussetzungen in den verschiedenen Kantonsteilen Rechnung getragen werden kann (vgl. Pt. 4.1.3 a).

### **337 Zuständigkeit für Richtplananpassungen**

*Jemand beantragt, unter Pt. 4.1.1 den Satz «Die Beschlüsse des Kantonsrates gehen der regierungsrätlichen Planung vor» zu streichen, da Fragen der Kompetenzordnung nicht im kantonalen Richtplan zu regeln seien.*

Die Zuständigkeiten im Bereich der Raumplanung werden durch das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) geregelt. Der Kantonsrat setzt den kantonalen Richtplan fest (vgl. § 32 Abs. 1 PBG).

#### 4.1.2 Karteneinträge

##### **338 Abstimmung mit Moorlandschaften und BLN-Gebieten**

*Jemand beantragt, im Zusammenhang mit den geplanten Verkehrsvorhaben im Zürcher Oberland aufzuzeigen, wie die potenziellen Konflikte mit Moorlandschaften und BLN-Gebieten gelöst werden können.*

Einige der als geplant festgelegten Vorhaben berühren Moorlandschaften oder BLN-Gebiete und sind somit im Zuge der nachfolgenden Planungen auf die entsprechenden Festlegungen des Bundes abzustimmen. Diese weiterführende Beurteilung ist im Zuge der Konkretisierung der entsprechenden Vorhaben vorzunehmen.

#### 4.1.3 Massnahmen

##### **339 Kantonsübergreifende Zusammenarbeit**

*Jemand beantragt eine Präzisierung der Massstäbe, die bezüglich der haushälterischen Nutzung des Bodens gelten sollen.*

Der Kanton setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit gemäss eidgenössischen Raumplanungsgesetz (RPG) dafür ein, dass im gesamten Metropolitanraum Zürich dieselben Massstäbe bezüglich der haushälterischen Nutzung des Bodens angewandt werden (vgl. Pt. 2.1.2 a). Der fachliche Austausch zwischen den Kantonen erfolgt unter anderem im Rahmen der Metropolitankonferenz Zürich. Aus Sicht des Kantons Zürich steht dabei die verbindliche Begrenzung des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan im Vordergrund.

##### **340 Gesamtverkehrscontrolling**

*Jemand beantragt, das Gesamtverkehrscontrolling auf die fünf Wirkungsziele gemäss kantonalem Gesamtverkehrskonzept zu begrenzen und auf die nicht mess- und quantifizierbaren Ziele «Mobilität» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» zu verzichten.*

Gemäss kantonalem Gesamtverkehrskonzept sind kontinuierliche Fortschritte in den fünf Wirkungsbereichen «Verkehrsqualität», «Sicherheit», «Umwelt», «Siedlung und Landschaft» sowie «Grundversorgung» zu erzielen (vgl. Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich vom 13. September 2006).

Gemäss Richtplantext betreibt der Regierungsrat ein Gesamtverkehrscontrolling. Darin bewertet er die Zielerreichung bezüglich der übergeordneten Ziele der Raumentwicklung sowie der Aspekte «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität», «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» (vgl. Pt. 4.1.3 a). Die Aspekte «Mobilität» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» wurden 2007 durch den Kantonsrat eingefügt, um den Nutzen des Verkehrs noch stärker zum Ausdruck zu bringen.

##### **341 Road Pricing und weitere Verkehrssteuerungselemente**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Festlegung zu streichen, wonach Verkehrssteuerungselemente wie die mittelfristige Einführung von Road Pricing entwickelt werden sollen.*

*Jemand beantragt, als weiteres Verkehrssteuerungselement neben dem Road Pricing auch Zonen mit Zufahrtsbeschränkung einzuführen.*

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. Pt. 4.2.3 a). 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 (vgl. Pt. 4.2.1).

Ergänzend dazu sind Verkehrssteuerungselemente, wie die mittelfristige Einführung von Mobility-Pricing, zu entwickeln (vgl. Pt. 4.1.3 a). Diese Arbeiten haben im Rahmen der bundesrechtlichen Vorgaben zu erfolgen und nehmen den Entscheid über die effektive Einführung von Mobility-Pricing nicht vorweg. Für die Festlegung von Zonen mit Zufahrtsbeschränkung besteht keine Rechtsgrundlage.

##### **342 Räumliche Konkretisierung der Modalsplit-Ziele**

*Jemand beantragt, den generellen Modalsplit-Zielen im kantonalen Richtplan räumliche Bezugsgrössen*

*zuzuweisen. Mehrere Einwendende beantragen, auf regionale Modalsplit-Ziele zu verzichten oder diese so auszugestalten, dass sie nicht im Widerspruch zu den im regionalen Richtplan festzulegenden Eignungsgebieten für verkehrsintensive Einrichtungen stehen. Jemand beantragt, die Verantwortung für die Erreichung der regionalen Modalsplit-Ziele nicht den Regionen zuzuweisen.*

Die Konkretisierung des generellen Modalsplit-Ziels für wichtige Teilräume und Korridore ist ein zentraler Bestandteil der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie. Zentrumsgebiete sind besonders gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und können einen überdurchschnittlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten.

Der Kanton konkretisiert daher das generelle Modalsplit-Ziel für wichtige Teilräume und Korridore, namentlich für die kantonalen Zentrumsgebiete sowie die einzelnen Planungsregionen, und trifft die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan. Er überprüft das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Erreichung der Zielwerte im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings und leitet daraus den Handlungsbedarf ab. Er konkretisiert den Handlungsbedarf zusammen mit den Regionen und Gemeinden im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (vgl. Pt. 4.1.3 a).

Die räumliche Konkretisierung des Modalsplit-Ziels steht nicht im Widerspruch zur Festlegung von Eignungsgebieten für verkehrsintensive Einrichtungen in den regionalen Richtplänen. Allerdings liegen die zur Erreichung der Modalsplit-Ziele allenfalls erforderlichen Massnahmen nur zum Teil in der Kompetenz der Regionen. Der Richtplantext wurde daher angepasst: Die Regionen richten ihre Planungen auf die räumlich differenzierten Modalsplit-Ziele aus (vgl. Pt. 4.1.3 b).

### **343 Zusammenwirken von Richtplan und Agglomerationsprogrammen**

*Jemand beantragt, die Bedeutung der Agglomerationsprogramme im Zusammenhang mit den regionalen Gesamtverkehrskonzepten und der Koordination zwischen Siedlung und Verkehr aufzuzeigen.*

*Jemand beantragt, den Zusammenhang zwischen Gesamtverkehrsstrategie und kantonaler Agglomerationsstrategie sowie das instrumentelle Verhältnis von Richtplan und Agglomerationsprogrammen besser darzustellen.*

Das Zusammenwirken von kantonalem Richtplan, regionalen Gesamtverkehrskonzepten und Agglomerationsprogrammen wurde mit einer entsprechenden Ergänzung des Richtplantexts verdeutlicht: Der Kanton stimmt seine Planungen auf die Ziele der Agglomerationspolitik des Bundes ab. Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte bilden die Grundlage für die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen gemäss den Anforderungen des Bundes. Die Ergebnisse aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten und Agglomerationsprogrammen sind bei der Umsetzung der Vorhaben gemäss Pte. 4.2–4.8 und als Grundlage für allenfalls notwendige Anpassungen des kantonalen Richtplans einzubeziehen (vgl. Pt. 4.1.3 a).

### **344 Erarbeitung der regionalen Gesamtverkehrskonzepte**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Federführung bei der Erarbeitung der regionalen Gesamtverkehrskonzepte den Regionen zu übertragen. Jemand beantragt, dass die Regionalplanungsgruppen im Rahmen ihres Mitwirkens bei den regionalen Gesamtverkehrskonzepten auch für die kantonsübergreifende Koordination sorgen.*

Regionale Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) sind in Gebieten mit erhöhtem Koordinationsbedarf vorgesehen. In diesen Fällen ist eine gesamtkantonale Sicht angezeigt, weshalb die Federführung beim Kanton liegt. Die Finanzierung der entsprechenden Verkehrsvorhaben erfordert ebenfalls Beschlüsse auf der kantonalen Ebene. Die Erarbeitung der regionalen Gesamtverkehrskonzepte erfolgt jedoch in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen und Gemeinden. Die gesetzlich geregelten Zuständigkeiten von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden bleiben gewahrt (vgl. Pt. 4.1.1 d).

Bei der Erarbeitung regionaler Gesamtverkehrskonzepte stellt die Sicherstellung der gemeindeübergreifenden Koordination durch die Regionalplanungsgruppen einen entscheidenden Erfolgsfaktor dar, weshalb diese im Richtplantext ausdrücklich erwähnt wird (vgl. Pt. 4.1.3 b). Im Fall von regionalen Gesamtverkehrskonzepten wie dem rGVK Limmattal, das die Regions- bzw. Kantonsgrenzen überschreitet, werden die entsprechenden Planungsträger von Anfang an in die Projektorganisation einbezogen.

### **345 Aufgaben der Regionen**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Regionen bei der Planung von Strassen und bei der Umsetzung des Velowegnetzes zusätzliche Kompetenzen einzuräumen.*

Das übergeordnete Strassennetz, bestehend aus den kantonalen Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen,

wird durch den Kantonsrat im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt (vgl. Pt. 4.2.2). Damit wird eine einheitliche Planung und Netzentwicklung für den überregionalen Verkehr sichergestellt. In den regionalen Richtplänen sind – in Ergänzung zum übergeordneten Strassennetz – die Verbindungsstrassen zu bezeichnen (vgl. Pt. 4.2.3 b).

In den regionalen Richtplänen wird ein gemeindeübergreifend koordiniertes Fuss- und Velowegnetz unter Einbezug historischer Verkehrswege angestrebt (vgl. Pt. 4.4.3 b). Im kantonalen Richtplan sind lediglich die interkantonal und kantonal bedeutenden Fuss- und Radrouten festgehalten, die in die Richtplankarte der regionalen Richtpläne zu übernehmen sind (vgl. Pt. 4.4.2).

## **4.2 Strassenverkehr**

### **4.2.1 Ziele**

#### **346 Ausbau des Strassennetzes**

*Mehrere Einwendende beantragen, auf Netzergänzungen bzw. auf Aus- und Neubauten der Infrastruktur für den motorisierten Verkehr zu verzichten. Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan Massnahmen zum Rückbau von Strassen vorzusehen. Jemand beantragt, dem Unterhalt und der Lärmsanierung bestehender Strassen erste Priorität zu geben.*

*Jemand beantragt, bei der Planung des Strassennetzes die Zunahme des Individualverkehrs zu berücksichtigen. Jemand beantragt, bei der übergeordneten Verkehrsplanung den Grundsatz der Stauverhinderung mittels Kapazitätsausbau des Strassennetzes vorzuschreiben.*

Bei einem generellen Verzicht auf leistungssteigernde Massnahmen am Strassennetz wären die Verkehrsqualität und die Erreichbarkeit zahlreicher Gebiete gefährdet. Die inneren Agglomerationsräume, die gemäss kantonalem Raumordnungskonzept besonders gefördert werden sollen, wären von einer Verschlechterung der Erreichbarkeit am meisten betroffen und würden damit an Attraktivität verlieren. Die Folge wäre eine Verlagerung der Siedlungsentwicklung an peripher gelegene, mit dem öffentlichen Verkehr nur schlecht erschliessbare Lagen, zum Teil auch in die Nachbarkantone.

Bei einer ungenügenden Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes käme es auch zu unerwünschten Rückverlagerungen des Durchgangsverkehrs in die Wohnquartiere. Zur Erhaltung der Lebensqualität in den städtischen Gebieten ist daher der geordnete Betrieb des übergeordneten Strassennetzes von grosser Bedeutung. Mit einem gänzlichen Verzicht auf Erweiterungen des Strassennetzes würde der Kanton ein Instrument zur Entlastung von Wohngebieten, zur gezielten Erschliessung von Zentrumsgebieten und damit zur Lenkung der räumlichen Entwicklung aus der Hand geben.

Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen zu gewährleisten. In zweiter Priorität sind leistungssteigernde Ausbauten des Strassennetzes vorzusehen. Neu- und Ausbauten von Strassen haben sich in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen (vgl. Pt. 4.2.1). Bauliche Massnahmen an Hochleistungsstrassen zur Leistungssteigerung bzw. zur Beseitigung von Engpässen sind dort zu vorzusehen, wo betriebliche Massnahmen allein zur Aufrechterhaltung ihrer Leistungsfähigkeit und Sicherheit nicht ausreichen (vgl. Pt. 4.2.3 a).

### **4.2.2 Karteneinträge**

#### **347 Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität**

*Mehrere Einwendende beantragen, im kantonalen Richtplan als Grundsatz festzulegen, dass Kantonsstrassen in den Ortskernen zu siedlungsorientierten Strassen aufzuwerten sind. Jemand beantragt, Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität «wenn immer möglich» vorzusehen, und nicht nur «soweit die Verkehrsbelastung dies zulässt».*

Verbindungsstrassen sind grundsätzlich siedlungsorientiert auszugestalten (vgl. Pt. 4.2.2 Tabelle Strassenklassierung). Gemäss Richtplantext sind auch an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen (vgl. Pt. 4.2.2).

Neu wurde zudem eine entsprechende Textergänzung unter Pt. 4.1.1 c) aufgenommen. Danach ist die qualitative Siedlungsentwicklung mit gezielten Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum zu unterstützen, die Trennwirkung zu vermindern und die Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

### **348 Festlegung von Hauptverkehrsstrassen**

*Jemand beantragt, das Netz der Hauptverkehrsstrassen in der Stadt Zürich zu reduzieren. Mehrere Einwendende beantragen die Streichung der Frankentalerstrasse, der Winzerstrasse bzw. der Europabrücke aus dem Netz der Hauptverkehrsstrassen.*

*Jemand beantragt die Streichung der Verbindung Birmensdorf–Hedingen–Affoltern–Mettmenstetten–Knonau aus dem Netz der Hauptverkehrsstrassen. Jemand beantragt, die Zürichstrasse von Uster bis Volketswil als Rückgrat für die zukünftige Stadtentwicklung zwischen Uster, Nänikon und Volketswil als Hauptverkehrsstrasse zu bezeichnen.*

Gemäss Richtplantext bilden Hauptverkehrsstrassen (HVS) zusammen mit den Hochleistungsstrassen (HLS) das übergeordnete Strassennetz. Das übergeordnete Strassennetz stellt die grossräumigen Verkehrsbeziehungen zwischen den Siedlungsschwerpunkten innerhalb und ausserhalb des Kantons Zürich sicher, wobei Achsen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen als Hochleistungsstrassen, Achsen mit geringerem Verkehrsaufkommen als Hauptverkehrsstrassen ausgebildet sind. Staatsstrassen, die der Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz dienen, gelten als Verbindungsstrassen (VS). Da diesen eine überwiegend regionale Bedeutung zukommt, werden sie in den regionalen Richtplänen festgelegt (vgl. Pt. 4.2.2 Tabelle Strassenklassierung).

Hauptverkehrsstrassen im dicht bebauten städtischen Gebiet haben vielfältigen Anforderungen gerecht zu werden. Sie dienen der Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs, des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs, sie sind aber auch Teil des Lebensraums der Wohn- und Arbeitsbevölkerung. Es sind daher Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität an HVS ausdrücklich vorgesehen (vgl. Pt. 4.2.2). Trotz hohen Anteilen des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs verbleibt jedoch – in Übereinstimmung mit dem Grundsatz des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes – ein bedeutender Verkehrsanteil, der mit dem Individualverkehr zu bewältigen ist.

Mit der 2007 festgesetzten Teilrevision «Verkehr» wurde das Netz der Hauptverkehrsstrassen in den «Stadtlandschaften» Limmattal, Zürich, Glattal und Winterthur massiv verdichtet, um der hohen Verkehrsdichte in diesen Räumen Rechnung zu tragen und zu verhindern, dass der motorisierte Individualverkehr unkoordiniert eigene Wege durch empfindliche Gebiete sucht. Unter anderem wurde damit auch die Querverbindung Frankentalerstrasse–Winzerstrasse–Europabrücke in der Stadt Zürich, die im kantonalen Richtplan 1995 zur Abklassierung vorgesehen war, wieder in das Netz der Hauptverkehrsstrassen aufgenommen.

Die nach einheitlichen Kriterien vorgenommene Abstufung zwischen Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen und kommunalen Strassen trägt den vielfältigen Anforderungen an das Strassennetz bestmöglich Rechnung. Zurzeit liegen keine neuen Erkenntnisse vor, die eine Abweichung von den im Rahmen der Teilrevision «Verkehr» 2007 vorgenommenen Festlegungen rechtfertigen würden.

### **349 Festlegung von Begleitmassnahmen und Abklassierungen**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan die Begleitmassnahmen von Ausbauvorhaben detailliert festzulegen. Jemand beantragt, Abklassierungen auch unabhängig, d.h. nicht nur im Zusammenhang mit Neubauvorhaben vorzusehen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, auf die Abklassierung der heutigen Hauptverkehrsstrasse Höri–Neeracherried zu verzichten. Jemand beantragt, auf die Abklassierung der Achse Winterthurerstrasse–Zürichstrasse–Zentralstrasse–Talackerstrasse–Riedikerstrasse in Uster zu verzichten.*

Gemäss Richtplantext bilden Begleitmassnahmen, die für das Erreichen und dauerhafte Sichern der Entlastungswirkung oder zur Begrenzung negativer Auswirkungen eines Strassenbauvorhabens erforderlich sind, einen integralen Projektbestandteil und sind spätestens mit der Inbetriebnahme der Neuanlage zu realisieren (vgl. Pt. 4.2.2). Neben baulichen Massnahmen kommen dabei oft auch verkehrslenkende Massnahmen zum Einsatz. Die Details der Begleitmassnahmen sind das Ergebnis entsprechender verkehrlicher Wirkungsanalysen und können in der Regel erst im Rahmen der Projektierung bestimmt werden.

Mit einem Neubauvorhaben verknüpfte Abklassierungen von Strassenabschnitten werden in der Richtplankarte bezeichnet, soweit sie bereits lokalisiert werden können. Die Abklassierung erfolgt zum Zeitpunkt der vollständigen Realisierung des betreffenden Neubauvorhabens (vgl. Pt. 4.2.2).

Allfällige Rückbauten oder Redimensionierungen von Hauptverkehrsstrassen, die unabhängig von einem Neubauvorhaben vorgenommen werden sollen, sind als eigenständige Vorhaben in die Objektliste unter Pt. 4.2.2 aufzunehmen.

### **350 Stadttunnel Zürich bzw. Seetunnel Zürich**

*Mehrere Einwendende beantragen, Stadttunnel, Seetunnel und Adlisbergtunnel aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, den Seetunnel gegenüber dem Stadttunnel zu favorisieren. Jemand beantragt als langfristige Alternative eine Hochleistungsstrasse zur Vervollständigung der Ringumfahrung um Zürich. Jemand beantragt, den Stadttunnel sechsspurig vorzusehen. Jemand lehnt oberirdische Tunnel Ein- und Ausfahrten im Quartier rund um den Burgwiesplatz (Wehrenbach) ab.*

Die Richtplaneinträge basieren auf den von Kanton und Stadt Zürich gemeinsam vorgenommenen Untersuchungen. Der Stadttunnel Zürich (bzw. die Ersatzvariante Seetunnel) dient danach nicht allein der Umfahrung der Stadt Zürich, sondern in hohem Mass auch der Entlastung von Quartieren vom städtischen Ziel- und Quellverkehr. Insgesamt soll das städtische Strassennetz mit dem Stadttunnel grossflächig von Verkehr und Lärm entlastet werden. Die vorgesehenen Anschlüsse des Stadttunnels an das oberirdische Strassennetz sind die Voraussetzung für die Realisierung der angestrebten Entlastungswirkung (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 1a).

Im direkten Variantenvergleich hat der Stadttunnel gegenüber dem Seetunnel besser abgeschnitten. Der Seetunnel wurde als Rückfallposition in den kantonalen Richtplan aufgenommen für den Fall, dass sich der Stadttunnel im Zuge der weiteren Planungen wider Erwarten als nicht realisierbar erweisen sollte (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 1b).

### **351 Waidhaldetunnel Zürich**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan die Tunnelvariante «Waidhaldetunnel kurz» festzulegen. Jemand beantragt die Streichung des Vorhabens aus dem kantonalen Richtplan.*

Der aktuelle Eintrag des Waidhaldetunnels im kantonalen Richtplan entspricht dem Beschluss des Kantonsrates zur Festsetzung der Teilrevision «Verkehr» vom 26. März 2007. Eine Abklassierung der Rosengartenstrasse ohne Ersatz durch einen Waidhaldetunnel würde zu Ausweichverkehr in die angrenzenden Quartiere führen.

Im Zuge der weiteren Planungsarbeiten wurde die Ausgestaltung des Waidhaldetunnels in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich überprüft. Dies wird voraussichtlich zu einer Anpassung des Richtplaneintrags führen. Die kantonsrätliche Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat die Anpassung der Festlegung zum Waidhaldetunnel daher aus der Vorlage 4882 herausgelöst. Der Waidhaldetunnel Zürich wird somit zum Gegenstand einer separaten Teilrevision des kantonalen Richtplans.

### **352 A1 Nordumfahrung Zürich (Gubrist)**

*Jemand beantragt, auf den Ausbau der Nordumfahrung Zürich auf sechs Fahrstreifen zu verzichten. Jemand beantragt den Ausbau der Nordumfahrung Zürich auf acht Fahrstreifen.*

Die Nordumfahrung Zürich ist heute in den Spitzenstunden stark ausgelastet. Der geplante Ausbau dieser Achse trägt dazu bei, dass der Strassenverkehr auch in Zukunft auf das Hochleistungsstrassennetz konzentriert, das untergeordnete Strassennetz im Limmattal und Furttal entlastet und die Lebens- und Umweltqualität im Siedlungsgebiet erhöht werden können.

Das Vorhaben umfasst den Ausbau auf sechs Fahrstreifen, den Bau einer dritten Tunnelröhre am Gubrist sowie die entsprechenden Begleitmassnahmen. Ein Ausbau auf acht Fahrstreifen würde Überkapazitäten schaffen, die von den angrenzenden Abschnitten nicht abgenommen werden können.

Das Ausbauvorhaben umfasst Massnahmen, die eine Verminderung bestehender Umweltbelastungen ermöglichen, die seinerzeit durch den Bau der Nordumfahrung entstanden sind. Dazu zählen insbesondere Überdeckungen in siedlungsnahen Bereichen sowie umweltbezogene Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen. Mittels verkehrlicher Begleitmassnahmen soll zudem die angestrebte Entlastung des untergeordneten Verkehrsnetzes dauerhaft sichergestellt werden (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 10).

### **353 A1 Limmattal, Anschluss Dietikon–Limmattaler Kreuz**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Realisierungshorizont des Vorhabens zum Ausbau der A1 im Limmattal vorzuverschieben und zusätzlich einen Ausbau des Anschlusses Dietikon in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Mehrere Einwendende beantragen, die objektspezifischen Festlegungen zum Schutz der Naherholungsgebiete zu ergänzen. Jemand beantragt, auf den Ausbau der A1 im Limmattal zu verzichten.*

Die Anbindung der Region Limmattal an die A1 wurde bereits durch den neuen Halbanchluss Spreitenbach verbessert. Mit dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 10) und den dazugehörigen verkehrlichen Begleitmassnahmen wird zudem eine Rückverlagerung von Durchgangsverkehr auf die Autobahn

und damit die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes ermöglicht. Ein Ausbau des Anschlusses Dietikon ist damit nicht erforderlich.

Der Nutzen eines punktuellen Ausbaus einzelner Abschnitte des Hochleistungsstrassennetzes ist gering. Der Eintrag für einen langfristig geplanten Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Dietikon und dem Limmattaler Kreuz wurde daher aus dem Richtplan gestrichen.

### **354 Hirzeltunnel**

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung des Hirzeltunnels aus dem kantonalen Richtplan. Jemand beantragt die Verschiebung des Anschluss an die A3 in den Raum Wädenswil. Mehrere Einwendende beantragen, den langfristigen Ausbau des Hirzeltunnels zu einer Hochleistungsstrasse mit Vollanschluss an die A3 vorzusehen.*

Der geplante Hirzeltunnel dient einerseits zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Hirzel, andererseits zur Verknüpfung der Hochleistungsstrassen am oberen Zürichsee und in der Zentralschweiz. Die Linienführung ist das Ergebnis eines umfassenden Variantenvergleichs und ist u.a. auch auf den Anschluss an die Zürichseefähre bei Horgen ausgerichtet. Der Richtplaneintrag ist mit dem Kanton Zug abgestimmt und entspricht den Vorgaben des Bundes. Er wurde jedoch insofern präzisiert, als nun die Möglichkeit eines späteren Vollausbaus der zunächst 2-streifig geplanten Hochleistungsstrasse auf vier Fahrstreifen explizit vorgesehen ist (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 15).

### **355 Ortsdurchfahrt Egg**

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung der Ortsdurchfahrt Egg, da diese den Ort durchschneiden und die Lebensqualität in den Wohnquartieren erheblich beeinträchtigt würde.*

Gegenstand des Richtplaneintrags ist eine kurze Ergänzung des Strassennetzes in der Verlängerung der bereits erstellten Neuen Meilenerstrasse. Sie dient der Entflechtung der Verkehrsströme im Bereich des Knotens mit der Forchstrasse und ist notwendig, um die Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstrassennetzes sicherzustellen. Die Linienführung wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde optimiert, womit den Einwänden der Anwohnerinnen und Anwohner zumindest teilweise Rechnung getragen werden konnte (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 17).

### **356 Umfahrung Fällanden und Umfahrung Schwerzenbach**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Umfahrungen Fällanden und Schwerzenbach zu streichen. Mehrere Einwendende beantragen, den Realisierungshorizont der Vorhaben «Umfahrung Fällanden» sowie «Umfahrung Schwerzenbach» anzupassen. Jemand beantragt, um eine Etappierung zu ermöglichen, die geplante Umfahrungsstrasse in Fällanden über die Industriestrasse mit der Schwerzenbachstrasse zu verbinden. Jemand beantragt, auf die geplante Querverbindung über die Industriestrasse zu verzichten.*

Im Ortszentrum von Fällanden kreuzen sich mehrere Verkehrsbeziehungen auf engem Raum, was zu einer Überlastung des Strassennetzes und zu einer Verschlechterung der Wohnqualität geführt hat. Es wurden daher detaillierte Variantenstudien für eine mögliche Umfahrungsstrasse durchgeführt. Die untersuchten Varianten würden jedoch ihrerseits neue Belastungen verursachen. Auch die in Betracht gezogene Anbindung der geplanten Umfahrung Fällanden an die Schwerzenbachstrasse über die Industriestrasse hat sich als nicht realisierbar erwiesen. Die beiden Vorhaben «Umfahrung Fällanden» und «Umfahrung Schwerzenbach» wurden daher aus dem kantonalen Richtplan gestrichen.

### **357 Glattalautobahn**

*Jemand beantragt, die Glattalautobahn aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Mehrere Einwendende beantragen eine Anpassung des Realisierungshorizonts. Jemand beantragt eine Anpassung der Linienführung. Jemand beantragt, auf den geplanten Anschluss zwischen Kloten und Bassersdorf zu verzichten. Jemand beantragt, den im Raum Oberhauserriet/Leutschenbach geplanten Ausbau des Autobahnanschlusses Opfikon in der Richtplankarte detaillierter darzustellen.*

Die Glattalautobahn ist notwendig, um die Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit der A1 zwischen Zürich-Nord und Brüttsellerkreuz wieder herzustellen und langfristig zu sichern. Sie ist Gegenstand einer derzeit laufenden umfassenden Zweckmässigkeitsbeurteilung unter Federführung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Bis zum Vorliegen der entsprechenden Ergebnisse besteht keine Grundlage, um von den Festlegungen des Kantonsrates im Rahmen der Teilrevision «Verkehr» vom 26. März 2007 abzuweichen (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 19).

Die geplante Aufwertung des bestehenden Halbanchlusses Opfikon zu einem Vollanschluss setzt die Entlastungswirkung der Glattalautobahn voraus. Die Machbarkeit eines Vollanschlusses wird daher im Rahmen der laufenden Untersuchungen zur Glattalautobahn geprüft. Aufgrund der besonderen örtlichen Situation können die zusätzlichen Einfahrts- und Ausfahrtsrampen jedenfalls nicht an einem Punkt räumlich zusammengefasst



werden; die genaue Lage und die Ausgestaltung der einzelnen Rampenbauwerke sind jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Es bleibt daher vorerst beim Eintrag «Autobahnanschluss, Ausbau geplant» am Standort des bestehenden Halban schlusses Opfikon.

### **358 Nordumfahrung Kloten**

*Jemand beantragt, die Nordumfahrung Kloten aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Jemand beantragt einen kürzeren Realisierungshorizont. Jemand beantragt eine unterirdische Linienführung.*

Die Nordumfahrung Kloten dient dazu, den Verkehr vom Anschluss Kloten/Bassersdorf der geplante Glattalautobahn siedlungsverträglich abzuleiten. Notwendigkeit und Ausgestaltung dieses Vorhabens sind daher direkt abhängig vom Ergebnis der laufenden Zweckmässigkeitüberprüfung der Glattalautobahn unter Federführung des Bundes. Vorerst wird der Richtplaneintrag gemäss Teilrevision «Verkehr» vom 26. März 2007 beibehalten (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 20).

### **359 Oberlandautobahn, Oberuster–Betzholz**

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung der Oberlandautobahn aus dem kantonalen Richtplan. Jemand beantragt eine teilweise Änderung der Linienführung bzw. einen längeren Tunnel. Jemand beantragt eine moorschutzverträgliche Realisierung der Oberlandautobahn. Jemand beantragt, den Realisierungshorizont als «dringlich» einzustufen.*

Die Oberlandautobahn im Abschnitt Anschluss Oberuster–Kreisel Betzholz schliesst eine Lücke im Hochleistungsstrassennetz, entlastet mehrere Oberländer Gemeinden von überregionalen Verkehrsbeziehungen und verbessert die Erreichbarkeit der Zentrumsgebiete von Uster und Wetzikon (vgl. Pt. 2.3.2).

Der aktuelle Eintrag der Oberlandautobahn im kantonalen Richtplan entspricht dem Beschluss des Kantonsrates zur Festsetzung der Teilrevision «Verkehr» vom 26. März 2007. In seinem Urteil vom 12. Juni 2012 hat das Bundesgericht jedoch entschieden, dass die im Richtplan festgelegte Linienführung in ihrem östlichen Abschnitt gegen den Moorlandschaftsschutz verstösst. Zurzeit wird daher eine neue Linienführung ausgearbeitet, die dem Bundesgerichtsurteil Rechnung trägt. Sobald Klarheit über die neue Linienführung besteht, wird die Oberlandautobahn zum Gegenstand einer separaten Vorlage zur Teilrevision des kantonalen Richtplans.

### **360 Ortsdurchfahrt Pfäffikon und Westtangente Pfäffikon**

*Mehrere Einwendende beantragen eine Tieflegung der geplanten Ortsdurchfahrt Pfäffikon bzw. eine Optimierungen der Anschlüsse. Jemand beantragt, den Karteneintrag der bestehenden und durch die geplante Westtangente Pfäffikon abzulösende (abzuklassierende) Hauptverkehrsstrasse aus Richtung Uster via Tumbelenstrasse und Pilatusstrasse zu führen.*

Die bestehende Ortsdurchfahrt durch Pfäffikon ist eng und erlaubt keine weiteren Kapazitätserweiterungen. Die geplante Entlastungsstrasse verläuft nordöstlich der Bahnlinie, sodass diese für das Befahren der Achse Wetzikon–Fehraltorf nicht mehr gequert werden muss. Mit dem Richtplaneintrag wird die Lage des Trassees festgelegt; die genaue Höhenlage und weitere Details der geplanten Strasse sind Gegenstand der nachfolgenden Planungen (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 23).

Die geplante Westtangente Pfäffikon ermöglicht mit einem kurzen Verbindungsstück die Entlastung des Ortszentrums vom Verkehr auf der Achse Pfäffikon–Uster. In Absprache mit dem Gemeinderat von Pfäffikon wurde der Eintrag der abzuklassierenden Hauptverkehrsstrasse in der Richtplankarte angepasst: Die bestehende, bei Realisierung der Westtangente Pfäffikon zur Abklassierung vorgesehene Hauptverkehrsstrasse verläuft nun via Usterstrasse, Tumbelenstrasse und Pilatusstrasse zur Hochstrasse (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 24).

### **361 Strassenverbindung Uster-West**

*Jemand beantragt, die geplante Strassenverbindung Uster-West moorschutzverträglich zu realisieren.*

Die geplante Strassenverbindung Uster-West verbindet die Winterthurerstrasse mit der Zürichstrasse und ermöglicht damit die Aufhebung eines stark frequentierten Niveauübergangs. Sie entlastet das Zentrum von Uster vom Durchgangsverkehr und stellt eine leistungsfähige Anbindung an die Oberlandautobahn sicher.

Angrenzend an das Trassees der geplanten Strasse liegen Naturschutzgebiete, die als Flachmoore von nationaler Bedeutung den absoluten Schutz der Bundesverfassung geniessen. Dies betrifft sowohl direkte Eingriffe als auch Beeinträchtigungen der ökologischen Grundlagen, beispielsweise in Bezug auf den Wasserhaushalt. Zum besseren Schutz der Naturschutzgebiete wurde das Trassees der Strassenverbindung Uster West in ihrem nördlichen Abschnitt leicht nach Osten verschoben und verläuft nun auf einem längeren Abschnitt auf dem Trassees der bereits bestehenden Winterthurerstrasse (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 26).

### **362 Südostumfahrung Winterthur bzw. Ausbau A1, Umfahrung Winterthur**

Mehrere Einwendende beantragen die Streichung der Südostumfahrung Winterthur aus dem kantonalen Richtplan. Mehrere Einwendende beantragen sowohl die Streichung der Südostumfahrung Winterthur wie auch des Ausbaus der A1, Umfahrung Winterthur.

Die A1 im Raum Winterthur gehört zu den am stärksten belasteten Abschnitten des Hochleistungsstrassennetzes. Mittel- bis langfristig ist ein Ausbau dieses Abschnitts unumgänglich, um ein Ausweichen des Verkehrs in die Wohngebiete und eine Überlastung des städtischen Strassennetzes zu vermeiden.

Frühere Untersuchungen haben ergeben, dass sowohl ein Ausbau der bestehenden A1 wie auch deren Entlastung durch ein neues Netzelement (Südostumfahrung Winterthur) in der Lage wären, die Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes im Raum Winterthur sicherzustellen. Im Rahmen der laufenden Zweckmässigkeitsbeurteilung des Bundes hat sich jedoch gezeigt, dass den hohen Kosten einer Südostumfahrung Winterthur kein entsprechender Nutzen gegenüberstehen würde. Die Variante «Südostumfahrung Winterthur» wurde deshalb aus dem kantonalen Richtplan gestrichen; es verbleibt der Richtplaneintrag zum Ausbau der A1 zwischen den Anschlüssen Töss und Oberwinterthur (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 27).

### **363 Umfahrung Dielsdorf–Sünikon**

Mehrere Einwendende beantragen, die Umfahrung Dielsdorf–Sünikon aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Jemand beantragt eine Vorverlegung des Realisierungshorizonts.

Die Umfahrung Dielsdorf–Sünikon wurde aus dem kantonalen Richtplan gestrichen, weil sich das Verhältnis von Kosten und Nutzen in einer inzwischen erfolgten Überprüfung als ungenügend erwiesen hatte. Der Bau der Umfahrungsstrasse hätte zudem insbesondere auf Gemeindegebiet von Steinmaur neue Belastungen verursacht.

### **364 Realisierungshorizonte geplanter Vorhaben anpassen**

Mehrere Einwendende beantragen, den Realisierungshorizont der Vorhaben «Adlisbergtunnel», «Umfahrung Binz, Maur», «Westtangente Wetzikon», «Ausbau A1 Umfahrung Winterthur», «Ausbau A4 Weinland», «Umfahrung Ossingen», «Umfahrung Embrach», «Dettenbergtunnel», «Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden», «Umfahrung Eglisau» bzw. «Umfahrung Höri–Neeracherried» anzupassen.

Für die genannten Vorhaben liegen derzeit keine neuen Erkenntnisse vor, die eine Abweichung von den – durch Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 – im Rahmen der Teilrevision «Verkehr» vorgenommenen Festlegungen rechtfertigen würden.

### **365 Streichung geplanter Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan**

Mehrere Einwendende beantragen, die Vorhaben «Adlisbergtunnel», «Wehrenbachtobel tunnel», «Westast Zürich», «Verlängerung Glattalstrasse Zürich», «Verlängerung Birchstrasse, Zürich–Seebach», «Westumfahrung Dietikon», «Ortsdurchfahrt Bickwil, Obfelden», «Umfahrung Ottenbach», «Umfahrung Binz, Maur», «Ausbau Wehntalerstrasse», «Westtangente Wetzikon», «Moosackerstrasse Uster», «Uster–West», «äussere Nordumfahrung» (Teile Ost und West), «Taggenbergtunnel», «Untertunnelung Pfungen», «Umfahrung Ossingen», «Umfahrung Embrach–Lufingen» «Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden», «Umfahrung Eglisau» bzw. «Umfahrung Höri–Neeracherried» aus dem kantonalen Richtplan zu streichen.

Die Vorhaben «Westumfahrung Dietikon», «Flughofstrasse Rümlang», «Ausbau Wehntalerstrasse», «Äussere Nordumfahrung» (Teile Ost und West), «Taggenbergtunnel» und «Umfahrung Embrach–Lufingen» wurden aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Für die übrigen genannten Vorhaben liegen derzeit keine neuen Erkenntnisse vor, die eine Abweichung von den – durch Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 – im Rahmen der Teilrevision «Verkehr» vorgenommenen Festlegungen rechtfertigen würden.

### **366 Zusätzliche Vorhaben an Hochleistungsstrassen**

Mehrere Einwendende beantragen, zusätzliche Vorhaben an Hochleistungsstrassen (HLS) im kantonalen Richtplan festzulegen: Autobahnanschluss Bibersee an der A4 im Knonauseramt, Überdeckung der A1 zwischen den Brücken Schüracherstrasse und Baltenswilerstrasse in Wangen-Brüttisellen, Ausbau der A51 auf drei Fahrstreifen ab Flughafen Zürich in Richtung Süden, Lärmsanierung A1 und A53 im Gebiet Kriesbach/Föhrlibuck Dübendorf, Viertelanschluss bei Hegnau (Zentralstrasse) in Richtung Brüttiseller-Kreuz, Verlängerung der geplanten Überdeckung der A51 in Bülach, Umgestaltung der Anschlüsse an die A51 in Kloten, Ausbau Cholfirstunnel der A4 im Weinland.

Mit dem Neuen Finanzausgleich ist die Zuständigkeit für das Nationalstrassennetz an den Bund übergegangen.

Erste Priorität kommt aus nationaler Sicht dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich (mit 3. Röhre Gubristtunnel) sowie den Räumen Glattal (Glattalautobahn) und Winterthur (Ausbau Nordumfahrung Winterthur) zu. Ein möglicher Ausbau der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Flughafen Zürich sowie die Ausgestaltung der Autobahnanschlüsse im mittleren Glattal sind ebenfalls Gegenstand einer laufenden Zweckmässigkeitsüberprüfung des Bundes.

Der Bau eines zusätzlichen Autobahnanschlusses an der A4 im südlichen Knonaueramt wurde im Vorfeld des Autobahnbaus untersucht und verworfen. Die daraus resultierende massive Steigerung der Erreichbarkeit hätte einen unerwünschten Entwicklungsdruck in landschaftlich empfindlichem Gebiet zur Folge und stünde im Widerspruch zur Festlegung «Kulturlandschaft» gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (vgl. Pt. 1.3.4).

Die Realisierung zusätzlicher Autobahnüberdeckungen wäre wünschenswert zur Aufwertung der von Verkehrsträgern stark beanspruchten «Stadtlandschaften», ist aber – über die bereits im kantonalen Richtplan festgelegten Vorhaben hinaus – aus Gründen des Lärmschutzes nicht vordringlich.

### **367    Zusätzliche Vorhaben an Hauptverkehrsstrassen (Ortsumfahrungen)**

*Mehrere Einwendende beantragen, zusätzliche Vorhaben zum Aus- oder Neubau von Hauptverkehrsstrassen (HVS) im kantonalen Richtplan festzulegen: Neubau Brachstrasse in Schlieren, Tieflegung oder Überdeckung der Seestrasse in Erlenbach, Herrliberg und Meilen, Südwestumfahrung Dübendorf, Umfahrung der Gemeinde Egg, Autobahnzubringer Wetzikon-Ost, Entlastungsstrasse Pfäffikon, Nordumfahrung Fehraltorf, Umfahrung Fehraltorf–Russikon, kleine Ortsumfahrung Oberglatt, Ausbau der Wehntalerstrasse zwischen Regensdorf und Dielsdorf, Umfahrungsstrasse Höri–Niederglatt–Oberglatt bzw. Umfahrung Höri–Neeracherried ausserhalb des Moorlandschaftsperimeters.*

Im Rahmen der Teilrevision «Verkehr», festgesetzt mit Beschluss des Kantonrates vom 26. März 2007, wurden alle bekannten Begehren nach Ortsumfahrungen in Bezug auf ihre Zweckmässigkeit und Dringlichkeit überprüft. Als zweckmässig eingestufte Vorhaben wurden in den kantonalen Richtplan aufgenommen. In vielen Fällen erwies sich der Bau einer Umfahrungsstrasse jedoch nicht als zweckmässige Lösung. In diesen Fällen sind organisatorische Verbesserungen und Massnahmen zur besseren Gestaltung der Ortsdurchfahrt zu treffen. Bauliche Massnahmen sind zudem nicht isoliert zu betrachten, sondern im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzepts zu beurteilen. In Einzelfällen ist eine Aufnahme in den kantonalen Richtplan nach Vorliegen der erforderlichen Grundlagen erneut zu prüfen.

### **368    Festlegung von Verbindungsstrassen**

*Mehrere Einwendende beantragen, bestimmte Strassenabschnitte als Verbindungsstrassen festzulegen.*

Die Bezeichnung von Verbindungsstrassen erfolgt in den regionalen Richtplänen (vgl. Pt. 4.2.3 b) und ist somit nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

### **369    Ausbau von Verbindungsstrassen**

*Mehrere Einwendende beantragen, zusätzliche Vorhaben zum Aus- oder Neubau von Strassen im kantonalen Richtplan festzulegen: Ortsumfahrung Mettmenstetten, Ortsumfahrung Samstagern, Anschluss Gewerbegebiet Frohbühl in Opfikon, Umfahrung Stedtli Grüningen, Umfahrung Hinwil, Autobahnzubringer Wetzikon-Ost, Umfahrung Weisslingen–Theilingen–Rumlikon, Umfahrung Oberstammheim.*

Gemäss ihrer Zweckbestimmung sind Verbindungsstrassen siedlungsorientiert auszugestalten. Dementsprechend sind in der Regel keine Umfahrungen von Verbindungsstrassen vorgesehen. Allenfalls erforderliche Sanierungen sind vielmehr durch organisatorische Massnahmen und mittels Gestaltungsmaßnahmen an Ortsdurchfahrten vorzunehmen.

Im Fall von Grüningen wird nach einer der besonderen Situation angemessenen Lösung gesucht; diese ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Der Autobahnanschluss Wetzikon-Ost ist Bestandteil der geplanten Oberlandautobahn; das erforderliche Verbindungsstück zum bestehenden Strassennetz ist jedoch keine Hauptverkehrsstrasse und wird daher in der Karte zum kantonalen Richtplan nicht dargestellt.

### **370    Autobahnraststätten**

*Jemand beantragt, auf die Aufnahme der Autobahnraststätten in den kantonalen Richtplan zu verzichten.*

Autobahnraststätten liegen in der Regel ausserhalb der Bauzonen und ausserhalb des im kantonalen Richtplan festgelegten Siedlungsgebiets. Aufgrund ihrer attraktiven Öffnungszeiten und der guten Erreichbarkeit werden

sie jedoch nicht nur von Transitreisenden frequentiert, sondern ziehen auch Kundschaft an, die die Autobahnraststätte gezielt zum Einkaufen aufsucht. Sie treten damit in Konkurrenz zum Detailhandel in den Ortszentren, der die Grundversorgung sicherstellt und dabei an die ortsüblichen Vorschriften und Öffnungszeiten gebunden ist. Um eine ungerechtfertigte Besserstellung gegenüber zonenkonformen Vorhaben zu vermeiden, sind auch die Standorte von Autobahnraststätten einer raumplanerischen Beurteilung zu unterziehen. Die vier bestehenden Standorte von Autobahnraststätten im Kanton Zürich wurden in die Richtplankarte aufgenommen. Für allfällige neue Standorte wird mit dem Richtplaneintrag die erfolgreich abgeschlossene raumplanerische Beurteilung dokumentiert (vgl. Pt. 4.2.2).

### 4.2.3 Massnahmen

#### 371 Zuständigkeit für Massnahmen an Nationalstrassen

*Jemand beantragt, die Handlungsanweisungen unter Pt. 4.2.3 a) an die neue Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen gemäss Nationalstrassenverordnung anzupassen.*

Mit dem neuen Finanzausgleich haben sich die Zuständigkeiten von Bund und Kantonen geändert. Gemäss Nationalstrassenverordnung (NSV) vom 7. November 2007 ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen. Es betreibt den Verkehrsdatenverbund und die Verkehrsmanagementzentrale und sorgt für die Verkehrsinformation für die Nationalstrassen. Es kann diese Aufgaben ganz oder teilweise an Kantone, von diesen gebildete Trägerschaften oder Dritte übertragen (vgl. Art. 51 NSV Abs. 1 und 3).

In urbanen Räumen mit grosser Verkehrsdichte ist ein integriertes Verkehrsmanagement, das ungeachtet der jeweiligen Besitzverhältnisse das gesamte Strassennetz umfasst, unabdingbar. Der Richtplantext wurde daher entsprechend angepasst: 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. Pt. 4.2.3 a).

Bei baulichen Massnahmen an Nationalstrassen liegt die Federführung beim Bund, wobei bezüglich der dazugehörigen Begleitmassnahmen auch der Kanton in Pflicht genommen werden soll: 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. Abklassierungen sind grundsätzlich zur Erreichung der Zielsetzungen vorzunehmen. Bund und Kanton planen und realisieren diese Begleitmassnahmen gleichzeitig mit den Ausbauvorhaben und stellen den Einbezug der betroffenen Regionen und Gemeinden sicher (vgl. Pt. 4.2.3 a).

#### 372 Grundsätze der Verkehrssteuerung

*Mehrere Einwendende beantragen, die Grundsätze der Verkehrssteuerung zur Erhöhung der Legitimität im kantonalen Richtplan festzulegen. Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan festzulegen, zur Verkehrsbeeinflussung auf den Hochleistungsstrassen mit der Steuerung der Zufahrten ausserhalb des inneren Agglomerationsraums und damit möglichst weit weg von den Staugebieten zu beginnen.*

Gemäss Richtplantext realisiert und betreibt der Kanton 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. 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 (vgl. Pt. 4.2.3 a).

Die Details der Verkehrssteuerung sind im Einzelfall der tatsächlichen Situation anzupassen und sind daher nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Der Richtplantext wurde jedoch dahingehend präzisiert, dass zur Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen mit der Steuerung der Zufahrten bereits ausserhalb des inneren Agglomerationsraumes zu beginnen ist (vgl. Pt. 4.2.3 a).

#### 373 Lärmbekämpfung und Luftreinhaltung

*Jemand beantragt die Aufnahme zusätzlicher Massnahmen zur Luftreinhaltung. Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan festzuhalten, dass der Kanton an sensiblen Streckenabschnitten besondere Lärmvorschriften erlassen könne und mit häufigen Kontrollen für deren Einhaltung zu sorgen habe.*

Die Festlegungen des kantonalen Richtplans sind auf die Zielsetzungen zur Lärmbekämpfung und Luftreinhaltung abgestimmt (vgl. Pt. 4.1.1). Konkrete Massnahmen in diesen Bereichen sind jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Massgeblich sind hier vielmehr die Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG), der Lärmschutzverordnung (LSV) sowie der Luftreinhalteverordnung (LRV). Der Richtplantext wurde jedoch dahingehend ergänzt, dass an sensiblen Streckenabschnitten besondere Lärmvorschriften erlassen werden können, wobei der Kanton durch regelmässige Kontrollen für deren Einhaltung sorgt (vgl. Pt. 4.2.3 a).

#### **374 Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs**

*Mehrere Einwendende beantragen, zur Steigerung der intermodalen Gesamtleistung den öffentlichen Verkehr nicht nur «angemessen» zu bevorzugen, sondern «konsequent».*

Gemäss Richtplantext steigert der Kanton auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen die intermodale Gesamtleistung durch eine angemessene Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (vgl. Pt. 4.2.3 a). Eine absolute Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wäre jedoch nicht zielführend. Die Interessenabwägung im Einzelfall muss möglich bleiben.

#### **375 Velobahnen schaffen**

*Jemand beantragt, mittelfristig ein durchgängiges Netz von Velobahnen zu schaffen.*

Der Antrag wurde berücksichtigt. Gemäss Richtplantext ist der Veloverkehr mit direkten interkommunalen Schnellrouten gezielt zu fördern (vgl. Pt. 4.2.1 Abs. 2). Weiter wurde festgehalten, dass die Regionen im ganzen Kanton ein Netz von schnellen Velobahnen planen, damit an die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit angepasste Verkehrsverbindungen zur Verfügung stehen (vgl. Pt. 4.4.3 b).

#### **376 Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung**

*Jemand beantragt eine Ergänzung von Pt. 4.2.3 b), wonach die angesprochenen Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung in Zusammenarbeit mit dem Strassenhalter entwickelt werden sollen.*

Gemäss Richtplantext entwickeln Regionen und Gemeinden Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung, vor allem in städtisch geprägten Räumen, bei Ortsdurchfahrten und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Es ist selbstverständlich, dass die Umsetzung der entsprechenden Massnahmen nur in Zusammenarbeit mit dem Strasseneigentümer erfolgen kann. Die Wahrung der Gesamtsicht in Fragen der Gestaltung des öffentlichen Raumes liegt jedoch in der Verantwortung der Regionen und Gemeinden. Der Richtplantext wurde dahingehend präzisiert, dass Vorhaben zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung in den regionalen Richtplänen bezeichnet werden (vgl. Pt. 4.2.3 b).

## **4.3 Öffentlicher Verkehr**

### **4.3.1 Ziele**

#### **377 Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs**

*Jemand beantragt, ein integrales urbanes Verkehrsnetz im Verdichtungsraum Limmattal, Stadt Zürich, Glattal zu entwickeln und neue Tangentiallinien im RZU-Gebiet zu planen.*

Gemäss Richtplantext ist in den «Stadtlandschaften» Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken (vgl. Pt. 4.1.1 b). In den «Stadtlandschaften» und «urbanen Wohnlandschaften» ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und nach Massgabe der finanziellen Möglichkeiten zu verdichten (vgl. Pt. 4.3.1 b). Die Bestrebungen zur zielgerichteten Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs kommen dabei insbesondere auch durch die konkreten Festlegungen im kantonalen Richtplan (u.a. zur neuen Durchmesserlinie und zu den Stadtbahnen) zum Ausdruck.

#### **378 Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs**

*Mehrere Einwendende beantragen, im folgenden Satz das Wort «angemessen» zu streichen: «Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird dieser, wo erforderlich, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angemessen bevorzugt.»*

Der Antrag wurde berücksichtigt. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird dieser gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt (vgl. Pt. 4.3.1 Abs. 2).

**379 Fernverkehr**

*Jemand beantragt, Pt. 4.3.1 a) als Ziel zu formulieren und auf Widersprüche zu Pt. 4.3.3 a) Abs. 3 zu überprüfen.*

Gemäss Richtplantext sollen für eine optimale Einbindung des Kantons Zürich in das nationale Schienennetz vermehrt auch Stadtbahnhöfe und grössere Gemeinden im Glatt- und Limmattal durch Fernverkehrszüge direkt bedient werden, sodass umsteigefreie Verbindungen in die Städte anderer Kantone entstehen (vgl. Pt. 4.3.1 a). Die gemäss Pt. 4.3.3 a) Abs. 3 anzustrebende Verkürzung der Fahrzeiten steht dazu nicht im Widerspruch.

**380 Angebot im öffentlichen Personenverkehr**

*Mehrere Einwendende beantragen, im kantonalen Richtplan ein bestimmtes Angebot im öffentlichen Personenverkehr festzulegen.*

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

**381 Hindernisfreier Zugang für Behinderte**

*Jemand beantragt zu prüfen, ob die Erforderlichkeit des hindernisfreien Zugangs für Menschen mit Behinderung in einen allgemeineren Kontext zu setzen ist – beispielsweise durch Integration in die übergeordneten Ziele – damit diese ein stärkeres Gewicht erhält.*

Menschen mit Behinderungen werden im Alltag mit vermeidbaren Hindernissen konfrontiert, die die Teilhabe am öffentlichen Leben erschweren oder verunmöglichen. Dem Abbau dieser Hindernisse kommt daher eine grosse Bedeutung zu, insbesondere auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Rechtliche Grundlage hierzu bildet das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz), das die Verkehrsunternehmungen zum Ergreifen der erforderlichen Massnahmen zur Beseitigung von Hindernissen bei Einrichtungen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs verpflichtet. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans, der die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die angestrebte räumliche Entwicklung zum Ziel hat.

**4.3.2 Karteneinträge****382 Haltestellen für den konzessionierten Reisebusverkehr**

*Jemand beantragt die Streichung des Karteneintrags für den Carparkplatz Sihlquai. Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan festzulegen, dass der Kanton als Ersatz für den Carparkplatz Sihlquai in Zürich einen geeigneten Standort mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr sucht. Jemand beantragt, neben dem Flughafen Zürich weitere Haltestellen des konzessionierten Reisebusverkehrs in den kantonalen Richtplan aufzunehmen oder den Karteneintrag für die Busvorfahrt am Flughafen Zürich zu streichen.*

Der Carparkplatz Sihlquai ist als bestehende Haltestelle für den konzessionierten Reisebusverkehr in der Richtplankarte eingetragen. Der Standort entspricht einem grossen Bedürfnis und hat sich grundsätzlich bewährt. Längerfristig ist ein Ersatzstandort mit sehr guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu suchen (vgl. Pt. 4.3.2), wobei Notwendigkeit und Zeitpunkt einer allfälligen Verlegung im Moment noch offen sind.

Der Karteneintrag am Flughafen Zürich bezieht sich auf die bestehende Busvorfahrt, die dem Verkehr mit dem Flughafen Zürich dient. Zur Verdeutlichung wurde unter Pt. 4.3.1 ein zusätzlicher Absatz eingefügt, in dem die Bedeutung des konzessionierten Reisebusverkehrs dargestellt wird (vgl. Pt. 4.3.1 lit. c). Gemäss Art. 7 ff. des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG) und Art. 42 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) sind für den konzessionierten Reisebusverkehr Haltestellen (Terminals und Haltepunkte) mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr vorzusehen.

**383 Infrastrukturvorhaben des Tramverkehrs**

*Mehrere Einwendende beantragen, Infrastrukturvorhaben des Tramverkehrs ausschliesslich in den regionalen Richtplänen festzulegen.*

Gemäss § 30 Abs. 4 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) sind Tram- und Buslinien mit den dazugehörigen Anlagen grundsätzlich in den regionalen Richtplänen zu bezeichnen. Stadtbahnen und Tramverlängerungen werden jedoch ausnahmsweise dann im kantonalen Richtplan festgelegt, wenn ein überregionaler

Abstimmungsbedarf besteht, namentlich wenn sie die Regionsgrenzen überschreiten, eine Abstimmung mit Nachbarkantonen erfordern, der Erschliessung wichtiger Einrichtungen im kantonalen oder nationalen Interesse dienen oder wenn ihnen eine besondere Bedeutung für die Vernetzung und Erschliessung kantonaler Zentrumsgebiete zukommt. Anlass für eine Festlegung im kantonalen Richtplan kann auch der für finanzielle Beiträge des Bundes erforderliche Nachweis der räumlichen Abstimmung mit weiteren kantonalen Festlegungen sein. Dies betrifft insbesondere die lenkende und die Siedlungsentwicklung strukturierende Wirkung schienengebundener Verkehrsmittel in dafür geeigneten Gebieten.

Aus den genannten Gründen sind einige wenige geplante Vorhaben für Stadtbahnen und Tramverlängerungen im kantonalen Richtplan eingetragen. Um die Einordnung der noch geplanten Ergänzungen zu erleichtern, bleiben für eine Übergangszeit auch bereits realisierte Vorhaben in der Richtplankarte dargestellt.

#### **384 Tramnetz Stadt Zürich ergänzen**

*Mehrere Einwendende beantragen die Aufnahme einer Tramtangente «Rosengarten» (Milchbuck–Bucheggplatz–Escher-Wyss-Platz–Albisriederplatz), einer Tramtangente «Zürich-Süd» (Albisriederplatz–Binz–Laubegg–Saalsporthalle) bzw. einer Tramverbindung Zürich–Affoltern–Oerlikon/Bucheggplatz in den kantonalen Richtplan. Jemand beantragt die Verlängerung des Trams 13 von Frankental nach Oberengstringen.*

Zur Beurteilung der vorgeschlagenen Ergänzungen des Tramnetzes liegen derzeit noch keine ausreichenden Grundlagen vor. Neben Fragen der Netzentwicklung und baulichen Aspekten sind insbesondere auch Fragen der Gesamtverkehrsentwicklung zu klären. Im Fall der Tramtangente Rosengarten bestehen beispielsweise Abhängigkeiten zum geplanten Waidhaldetunnel (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 6). Innerstädtische Tramverbindungen sind zudem grundsätzlich Gegenstand des regionalen, nicht des kantonalen Richtplans.

Eine Tramverlängerung nach Oberengstringen würde gegenüber der heutigen Buserschliessung und insbesondere im Vergleich zur bestehenden Anbindung an die S-Bahnstation Schlieren keine wesentliche Verbesserung bedeuten. Die hohen Kosten wären daher nicht zu rechtfertigen.

#### **385 Station Friesenberg beibehalten**

*Jemand beantragt, die Haltestelle Friesenberg an der Strecke Binz–Triemli auch bei einer Realisierung der Haltestelle Borrweg beizubehalten.*

Die Haltestelle Friesenberg entspricht den heutigen Sicherheitsanforderungen nicht mehr und ist auch nicht behindertengerecht ausbaubar. Sie soll daher kurz- bis mittelfristig auf die östliche Seite der Friesenbergstrasse verschoben werden. Eine Verlegung der Haltestelle in den Bereich Borrweg ist nicht vorgesehen; der diesbezüglich missverständliche Eintrag in der Richtplankarte wurde korrigiert (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 7).

#### **386 Luftseilbahn Stettbach–Zoo Zürich**

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung des Vorhabens «Luftseilbahn Stettbach–Zoo Zürich». Jemand beantragt, falls der Karteneintrag bestehen bleibe, zumindest festzuhalten, dass keine zusätzlichen Parkplätze erstellt werden dürfen.*

Die geplante Luftseilbahn dient der besseren Anbindung des Zoos Zürich an das S-Bahn-Netz, womit eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden kann. Das zu erwartende Wachstum der Besucherzahlen erfordert eine Optimierung der Verkehrserschliessung. Eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs würde die Wohnqualität an den Zufahrtsstrassen weiter verschlechtern und insbesondere zu Hauptverkehrszeiten an Werktagen sowie an Samstagen das Strassennetz noch mehr belasten. Der absehbare Mehrverkehr ist deshalb mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzuwickeln.

Im Richtplantext ist festgehalten, dass die landschaftliche Eingliederung sicherzustellen und das Parkplatz- und Verkehrsregime im Raum Stettbach für die Anwohnerinnen und Anwohner verträglich auszugestalten ist; eine Parkierungsmöglichkeit ausserhalb der P&R-Anlage und der blauen Zone ist ausgeschlossen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 10).

#### **387 Erweiterung Glattalbahn**

*Mehrere Einwendende beantragen, für die beiden Korridore «Flughafen Zürich–Bahnhof Bassersdorf» bzw. «Bahnhof Stettbach–Bahnhof Dübendorf–Flugplatzareal–Bahnhof Dietlikon» einen mittelfristigen Realisierungshorizont vorzusehen. Jemand beantragt, den Richtplaneintrag zu aktualisieren, sobald das weitere Vorgehen zum Umgang mit dem Flugplatzareal Dübendorf bekannt ist.*

*Jemand beantragt, von einem Ringschluss der Glattalbahn abzusehen. Jemand beantragt, einen kleinen Ringschluss Stettbach–Dietlikon zu prüfen. Jemand beantragt, das geplante Trasse der Glattalbahn im Raum Kloten von der Steinackerstrasse auf die Bassersdorferstrasse zu verlegen. Jemand beantragt, das Trasse der Glattalbahn im Bereich der Umfahrungsstrasse südlich von Bassersdorf zum Bahnhof zu führen. Mehrere Einwendende beantragen, das Trasse der Glattalbahn zwischen Bassersdorf und Dietlikon anzupassen. Jemand beantragt, nach der Querung der A53 im Bereich Juch/Zelgli eine direkte Linienführung via Haldenstrasse und Stationsstrasse festzulegen. Jemand beantragt, die Glattalbahn durch das Zentrum des Einkaufsgebiets Industrie Dietlikon zu führen.*

Mit Inbetriebnahme der dritten Etappe am 12. Dezember 2010 ist der Bau der Glattalbahn vorerst abgeschlossen. Künftige Erweiterungen sind vom Flughafen Zürich in Richtung Kloten und Bassersdorf sowie vom Bahnhof Stettbach in Richtung Dübendorf und Dietlikon vorgesehen. Der Realisierungshorizont für diese beiden Abschnitte wurde unter Berücksichtigung der entsprechenden Anträge als mittelfristig festgelegt (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 11).

Von Bedeutung für die Planung der künftigen Abschnitte der Glattalbahn sind insbesondere auch die noch ausstehenden Entscheide zum weiteren Vorgehen auf dem Flugplatzareal Dübendorf (vgl. Pt. 4.7.2 des Erläuterungsberichts). Die definitive Linienführung eines allfälligen Ringschlusses wird Gegenstand weiterer Abklärungen sein und kann noch Anpassungen erfahren.

Im Industriegebiet Kloten ermöglicht die in der Richtplankarte festgelegte Linienführung über die Steinackerstrasse eine zweckmässige Erschliessung der dortigen Gewerbebetriebe. Das Einkaufsgebiet Dietlikon wird bereits durch die geplante Tramverlängerung Schwamendingen–Altried–Dietlikon erschlossen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 12).

### **388 Tramnetz Zürich–Glattal**

*Jemand beantragt, die Verlängerung der Tramlinie 14 von Seebach über Bahnhof Opfikon bis zum Bahnhof Kloten zu streichen. Mehrere Einwendende beantragen, anstelle der geplanten Tramverlängerung Schwamendingen–Altried–Dietlikon einen Stadtbahnast Bahnhof Wallisellen–Bahnhof Dietlikon vorzusehen. Jemand beantragt, eine Verlängerung der Glattalbahn Schwamendingen–Altried–Giessen. Jemand beantragt einen zusätzlichen Ast von der Haltestelle Hirzenbach zur Haltestelle Stettbach. Jemand beantragt, das Tramnetz mit einer Erweiterung Stettbach–Bahnhof Dübendorf zu ergänzen. Jemand beantragt, Korridore für Tramverbindungen Schwamendingen–Altried–Glattzentrum–Dietlikon, Flughafen Zürich–Kloten sowie Kloten–Bassersdorf zu sichern.*

*Jemand beantragt, die Region Glattal mit einem eigenen, vom Hauptbahnhof Zürich unabhängigen öffentlichen Verkehrsmittel zu versorgen, das der angestrebten Dichte in dieser «Stadtlandschaft» entspricht. Jemand beantragt einen neuen Mittelverteiler (U-Bahn, Hochbahn) vom Flughafen Zürich nach Uster oder die Ergänzung neuer Bahnlinien zwischen Dübendorf und Dietlikon sowie zwischen Dietlikon und Bassersdorf, um eine direkte Verbindung Flughafen Zürich–Uster zu ermöglichen.*

Die Verlängerung der Tramlinie 14 über den Bahnhof Opfikon hinaus bis zum Bahnhof Kloten wurde als Ergebnis der Gebietsplanung Kloten in den kantonalen Richtplan aufgenommen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 12). Das Potenzial für diese Erschliessungssachse wurde durch die Stadtbahnstudie des ZVV bestätigt.

Die künftige Anbindung des Bahnhofs Dietlikon an das Stadtbahnnetz ist Gegenstand weiterer Untersuchungen. Eine Linienführung Schwamendingen–Altried–Giessen stünde jedoch in Konkurrenz zur geplanten Verlängerung Schwamendingen–Altried–Dietlikon, die ein grösseres Potenzial aufweist und beim Glattzentrum eine Umsteigemöglichkeit auf die Glattalbahn bietet. Dasselbe gilt für eine Verbindung Bahnhof Wallisellen–Bahnhof Dietlikon, die zudem parallel zur S-Bahn verlaufen würde. Eine direkte Linienführung von Stettbach zum Bahnhof Dübendorf via Zürichstrasse–Bahnhofstrasse ist aus städtebaulichen Gründen nicht realisierbar. Für die weiteren Anliegen liegen bisher keine genügend konkretisierte Grundlagen vor, die einen Eintrag im kantonalen Richtplan rechtfertigen würden.

### **389 Ausbau Altstetten–Killwangen–Spreitenbach (Honerettunnel)**

*Mehrere Einwendende beantragen eine Festlegung im kantonalen Richtplan, wonach Bahnstreckenausbauten im Raum Schlieren–Dietlikon unterirdisch anzulegen sind.*

In Übereinstimmung mit dem aktuellen Entwurf zum Sachplan Verkehr des Bundes wurde neu der Honerettunnel (direkte Tunnelverbindung aus dem Raum Zürich/Altstetten in Richtung Rapperswil) als primär zu verfolgendes Vorhaben in den kantonalen Richtplan aufgenommen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 15a). Für den Fall, dass sich dieses Vorhaben als nicht realisierbar erweisen sollte, ist als Ersatzvariante ein Honerettunnel mit Portal im Raum



Schlieren vorgesehen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 15b). Der Bau einer zusätzlichen Doppelspur im Raum Dietikon ist somit bei beiden Varianten nicht mehr erforderlich.

### **390 Limmattalbahn**

*Jemand beantragt den Verzicht auf eine Linienführung der Limmattalbahn im Bereich der SBB-Linie zwischen Glanzenberg und Dietikon. Jemand beantragt eine Verlängerung bzw. Weiterführung der geplanten Limmattalbahn zum Hauptbahnhof Zürich und – via Glattalbahn – weiter bis zum Flughafen Zürich. Jemand beantragt eine bessere Busanbindung der rechten Limmattalseite an die Limmattalbahn.*

Die Limmattalbahn wurde mit der Teilrevision «Verkehr» 2007 im kantonalen Richtplan festgelegt. In der Folge wurde von den beiden Kantonen Zürich und Aargau die Limmattalbahn AG gegründet und mit der Projektierung und Realisierung der Limmattalbahn beauftragt. Im Zuge dieser Arbeiten konnten die noch offenen Fragen der Linienführung im Zentrum Schlieren sowie im Bereich des Spitals Limmattal geklärt und – in Absprache mit den betroffenen Gemeinden – verschiedene weitere Optimierungen der Linienführung erreicht werden. Zwischen Glanzenberg und Dietikon wird die Limmattalbahn über die Zürcherstrasse geführt, wodurch eine Anbindung an die S-Bahnstation Glanzenberg hergestellt und die Umsteigeverhältnisse zur S-Bahn und zur BDWM am Bahnhof Dietikon wesentlich verbessert werden können (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 16).

Die Frage von möglichen Linienverknüpfungen ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans, sondern der Angebotsplanung. Die rechte Limmattalseite ist bereits durch das heutige Busangebot gut erschlossen. Die Buslinien verkehren weitgehend im Viertelstundentakt und sind optimal auf die S-Bahn ausgerichtet. Es besteht somit kein zusätzlicher Handlungsbedarf.

### **391 Ausbau der Strecke Herrliberg-Feldmeilen-Rapperswil und des Bahnhofs Stadelhofen**

*Jemand beantragt, die Angebotsvorstellungen auf dem betroffenen Streckenabschnitt bekannt zu geben.*

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan zu vermerken, dass ein Doppelspurausbau auf der Strecke Herrliberg-Feldmeilen-Rapperswil einen Ausbau zwischen Bahnhof Tiefenbrunnen und Stadelhofen bedingt. Jemand beantragt einen Kapazitätsausbau des Nadelöhrs Stadelhofen.*

Beim Eintrag zum geplanten Ausbau auf Doppelspur handelt es sich um eine langfristige Trasseesicherung; für den späteren Betrieb liegen somit noch keine konkreten Angebotsvorstellungen vor (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 25). Die Ergänzung des Riesbachtunnels mit einer zweiten Röhre sowie der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sind als separates Vorhaben mit mittelfristigem Realisierungshorizont bereits im kantonalen Richtplan enthalten (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 9).

### **392 Tunnelverbindung Kloten-Dorfneust/Dietlikon-Winterthur (Brüttenertunnel)**

*Mehrere Einwendende beantragen, die ältere Variante «Brüttenertunnel lang» (Kloten-Winterthur) weiterzuverfolgen. Jemand beantragt den Verzicht auf die Variante «Brüttenertunnel lang». Jemand beantragt, die Variante eines Ausbaus der bestehenden Strecke zu priorisieren. Jemand beantragt, auf den Ausbau der bestehenden Strecke auf vier Spuren zu verzichten oder zwingend eine Umfahrung von Effretikon vorzusehen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, den Brüttenertunnel bzw. die dazu notwendigen Überwerfungen kurz- bis mittelfristig zu realisieren. Jemand beantragt, die erforderlichen Überwerfungen auf der Strecke Zürich-Winterthur im Richtplantext namentlich aufzuführen.*

*Jemand beantragt, dass der Bahnhof Dietlikon mindestens teilweise unterirdisch geführt werden soll.*

Die Verbindung Zürich-Winterthur ist eine der wichtigsten Achsen sowohl des nationalen Bahnverkehrs wie auch der S-Bahn Zürich. Die bestehende Infrastruktur ist an der Kapazitätsgrenze angelangt. Ein Ausbau ist zur Verkehrsbewältigung dringend erforderlich. Mit der geplanten Tunnelverbindung kann zudem die Reisezeit reduziert werden, was zur angestrebten Senkung der Fahrzeit zwischen Zürich und St. Gallen auf unter eine Stunde beiträgt.

Der Brüttenertunnel (Tunnelverbindung Kloten-Dorfneust/Dietlikon-Winterthur) ist im kantonalen Richtplan als primär weiterzuverfolgendes Vorhaben mit kurz- bis mittelfristigem Realisierungshorizont festgelegt (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 27a). Auf die früher ebenfalls in Betracht gezogene Variante «Brüttenertunnel lang» (Kloten-Winterthur) wurde verzichtet, weil die Variante «Brüttenertunnel kurz» mit der zusätzlichen Abzweigung nach Dietlikon ein deutlich besseres Angebot ermöglicht und somit einen grösseren Nutzen aufweist. Beim Bund wird beantragt, eine entsprechende Anpassung auch beim Sachplan Verkehr vorzunehmen. Für den Fall, dass sich der Brüttenertunnel als nicht realisierbar erweisen sollte, ist als Ersatzvariante weiterhin der Ausbau der bestehenden Strecke

zwischen der Verzweigung Hürlistein und Winterthur auf vier Spuren vorgesehen, wobei die Linienführung im Bereich Effretikon zu überprüfen ist (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 27b).

Der Realisierungshorizont dieses Vorhabens ist bereits als kurz- bis mittelfristig festgelegt. Eine unterirdische Führung des Bahnhofs Dietlikon ist aus topografischen Gründen nicht realisierbar. Das namentliche Aufführen der einzelnen Überwerfungen im kantonalen Richtplan wäre nicht stufengerecht.

### **393 Ausbau der Strecke Uster–Jona**

*Jemand beantragt, den Realisierungshorizont für den Ausbau der ganzen Strecke Uster–Jona auf mittel- bis langfristig zu ändern. Jemand beantragt, der Doppelspurausbau im Aathal sowie die notwendigen Kreuzungsinseln Wetzikon–Bubikon kurzfristig vorzusehen. Jemand beantragt, den Doppelspurausbau der Strecke Uster–Jona auf dem Teilstück Uster–Aathal kurzfristig und auf den restlichen Teilstücken kurz- bis mittelfristig zu realisieren. Jemand beantragt, im Bereich der Drumlinlandschaft zwischen Wetzikon und Bubikon auf den Doppelspurausbau zu verzichten bzw. eine Umfahrung der Drumlinlandschaft aufzuzeigen. Jemand beantragt den Eintrag einer Tunnellösung im Abschnitt Oberuster–Unter-Aathal. Jemand beantragt Überholspuren in den Bahnhöfen Dübendorf und Wallisellen.*

Der Eintrag im kantonalen Richtplan wurde angepasst. Neu wurde für den Abschnitt zwischen Uster und Aathal ein kurz- bis mittelfristiger Realisierungshorizont festgelegt. Zudem wurde der Abschnitt im Bereich der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (ML 106) von der Trasseesicherung für einen vollständigen Ausbau auf Doppelspur zwischen Uster und Jona ausdrücklich ausgenommen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 33).

Im Bereich der schützenswerten Drumlinlandschaft besteht keine Möglichkeit für eine alternative Linienführung. Überholspuren in den Bahnhöfen Dübendorf und Wallisellen sind zur Sicherstellung des geplanten Angebots nach heutigem Wissensstand nicht erforderlich.

### **394 Ausbau der Strecke Wetzikon–Effretikon**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Doppelspurausbau Wetzikon–Effretikon mit dem Moorschutz abzustimmen.*

Der Antrag wurde berücksichtigt. Der Abschnitt im Bereich der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (ML 5) wurde von der Trasseesicherung für einen vollständigen Ausbau auf Doppelspur zwischen Wetzikon und Effretikon ausdrücklich ausgenommen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 35).

### **395 Ausbau der Strecke Winterthur–Bülach**

*Jemand beantragt den Ausbau der Strecke Winterthur–Bülach auf Doppelspur einschliesslich des Dättenbergtunnels. Jemand beantragt, die Strecke vom Bahnhof Embrach bis zum Dättenbergtunnel einspurig zu führen.*

Beim Richtplaneintrag für den geplanten Doppelspurausbau Winterthur–Bülach handelt es sich um eine langfristige Trasseesicherung. Dabei ist noch offen, in welchem Abschnitt ein Ausbau auf Doppelspur dereinst tatsächlich erforderlich sein wird. Eine doppelspurige Führung des Dättenbergtunnels ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich; selbst wenn sich diese Beurteilung einmal ändern sollte, muss für den Tunnel jedenfalls keine vorsorgliche Landsicherung vorgenommen werden (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 41).

### **396 Realisierungshorizonte geplanter Vorhaben anpassen**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Realisierungshorizont der Vorhaben «Ausbau Verzweigung Hard–Altstetten», «Ausbau Binz–Triemli», «Ausbau Brunau–Langnau», «Riesbachtunnel Zürich», «Erweiterung Glattalbahn», «Ausbau Seebach–Oerlikon», «Ausbau Altstetten–Killwangen–Spreitenbach», «Zimmerberg-Basistunnel», «Ausbau Samstagern–Wollerau», «Ausbau Herrliberg–Feldmeilen–Rapperswil», «Ausbau Glattbrugg–Oberglatt», «Ausbau Regensdorf–Watt–Wettingen», «Station Regensdorf-Industrie», «Ausbau Uster–Jona», «Ausbau Wetzikon–Effretikon», «Ausbau Winterthur–Grüze–Bauma» bzw. «Ausbau Winterthur–Schaffhausen» anzupassen.*

Im Fall der Erweiterung der Glattalbahn wurde der Realisierungshorizont für die beiden Äste Flughafen–Bassersdorf und Giessen–Bahnhof Dietlikon von langfristig auf mittelfristig angepasst. Im Fall der Gleisverbindung Hard–Altstetten ist zu bemerken, dass der neue Durchgangsbahnhof Löwenstrasse ein attraktives Angebot mit direkten S-Bahn-Verbindungen zwischen Zürich–Altstetten und Zürich–Oerlikon ermöglicht. Auf absehbare Zeit besteht daher kein Bedarf für einen zusätzlichen Ausbau der bereits bestehenden Gleisverbindung Hard–Altstetten. Im Fall des geplanten Ausbaus im Limmattal (Altstetten–Killwangen–Spreitenbach) wurde neu das Vorhaben Honerettunnel als primär weiterzuverfolgendes Vorhaben in die Objektliste aufgenommen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 15a).

Für die übrigen genannten Vorhaben liegen derzeit keine neuen Erkenntnisse vor, die eine Abweichung von den – durch Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 – im Rahmen der Teilrevision «Verkehr» vorgenommenen Festlegungen rechtfertigen würden. Der Richtplaneintrag für den Zimmerberg-Basistunnel ist auf den Sachplan Verkehr des Bundes abgestimmt. Bezüglich des Ausbaus Samstagern–Wollerau ist noch offen, welche Infrastrukturausbauten notwendig sein werden. Im Fall des geplanten Ausbaus Glattbrugg–Oberglatt erfordert der im Rahmen der 4. Teilergänzungen vorgesehene Angebotsausbau keinen Ausbau der Infrastruktur. Die langfristige Trasseesicherung bezieht sich somit auf mögliche weitere Ausbauten zu einem späteren Zeitpunkt (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 30).

### **397 Streichung bzw. Anpassungen der Linienführung geplanter Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan**

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung des Hirzel-Bahntunnels.*

Dem Hirzel-Bahntunnel (Tunnelverbindung Horgen–Baar) kommt auch auf lange Sicht nicht die Bedeutung zu, die den Bau dieses teuren Bauwerks rechtfertigen würde; das entsprechende Vorhaben wurde deshalb, in Übereinstimmung mit dem Sachplan Verkehr des Bundes, aus dem kantonalen Richtplan gestrichen.

*Jemand beantragt die Streichung der Wendeanlage bei Bassersdorf.*

Die geplante Wendeanlage bei Bassersdorf ist für den Fernverkehr (Züge mit Endstation Flughafen Zürich) erforderlich; der Raumbedarf wird auf ein Minimum begrenzt (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 28).

*Jemand beantragt die Streichung des Veranstaltungsbahnhofs Zürich-Herdern.*

Der Standort des geplanten Veranstaltungsbahnhofs in Zürich-Herdern liegt nach wie vor sehr günstig in Bezug zum geplanten Hardturm-Stadion. Zunächst sollen daher die Erfahrungen mit dem Betrieb dieses künftigen Stadions abgewartet werden. Die langfristige Standortsicherung für einen möglichen Veranstaltungsbahnhof Zürich-Herdern bleibt vorläufig bestehen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 6).

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung des Lindbergtunnels an der Strecke Winterthur–Schaffhausen.*

Im Fall des geplanten Lindbergtunnels an der Strecke Winterthur–Schaffhausen wurde der Richtplaneintrag ergänzt mit dem Hinweis «Überprüfung vorsehen» (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 40).

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung der Vorhaben zum durchgehenden Ausbau auf Doppelspur an den Bahnstrecken Bremgarten–Dietikon, Forchbahn bzw. Winterthur–Grüze–Bauma.*

Die Richtplaneinträge zum durchgehenden Doppelspurausbau der Bahnstrecken Bremgarten–Dietikon, Forchbahn und Winterthur–Grüze–Bauma dienen der langfristigen Trasseesicherung. Dabei bleibt offen, in welchem Abschnitt ein Ausbau auf Doppelspur dereinst tatsächlich erforderlich sein wird.

*Mehrere Einwendende beantragen Anpassungen an der Linienführung der Flughafen-West-Bahn.*

Das Einzugsgebiet der Flughafen-West-Bahn weist gemäss Untersuchungen des ZVV auch auf lange Sicht kein genügendes Potenzial auf, das den Bau einer Stadtbahn rechtfertigen würde; das bisher als «geplant, mit zu prüfender Linienführung» eingetragene Vorhaben wurde deshalb aus dem kantonalen Richtplan gestrichen.

*Jemand beantragt die Beibehaltung der Darstellung der Museumsbahn Hinwil–Bauma in der Richtplankarte. Jemand beantragt die Prüfung einer Aktivierung der Bahnverbindung auf dem bestehenden Trasse von Hinwil nach Bäretswil.*

Eine Wiederherstellung der Bahnverbindung von Hinwil nach Bäretswil wäre mit hohen Kosten verbunden und würde keine attraktive Alternative zum Bus darstellen. Das bestehende Gleis der Museumsbahn Hinwil–Bauma hat somit keine Erschliessungsfunktion und weist auch sonst keine bedeutenden räumlichen Auswirkungen auf. Auf die Darstellung der Museumsbahn in der Richtplankarte wurde deshalb verzichtet.

### **398 Anpassung bestehender bzw. geplanter Haltestellen**

*Jemand beantragt die Verschiebung der als geplant eingetragenen S-Bahn-Station Winterthur-Töss, Försterhaus an einen weiter stadteinwärts gelegenen Standort.*

Im Fall der geplanten Station Winterthur-Töss, Försterhaus bestehen keine neuen Erkenntnisse, die eine Verschiebung der Haltestelle nahelegen würden.

*Jemand beantragt die Verschiebung des Bahnhofs Dübendorf (für nationale und regionale Züge) an einen etwas weiter östlich gelegenen Standort.*

Für eine Verschiebung des Bahnhofs Dübendorf wären wesentliche neue Erkenntnisse erforderlich, die sich allenfalls im Zusammenhang mit künftigen Planungen im Bereich des Flugplatzareals ergeben könnten. Zum heutigen Zeitpunkt ist diese Forderung jedenfalls verfrüht.

*Jemand beantragt, das bisher als geplant eingetragene Vorhaben einer neuen Haltestelle in Waltalingen beizubehalten.*

Die bisher zur Landsicherung als langfristig geplant eingetragene Station Waltalingen wurde in Absprache mit dem Gemeinderat Waltalingen aus dem kantonalen Richtplan gestrichen, da sich der Richtplaneintrag als hinderlich für die bauliche Entwicklung der Gemeinde erwiesen hatte.

*Jemand beantragt, die bisher als geplant eingetragene Verlegung der Station Saland beizubehalten.*

Die bisher geplante Verschiebung der Station Saland hätte einen Neubau der Station erfordert, was sich angesichts des geringen Nutzens als unverhältnismässig erwiesen hat. Der Entscheid, auf die Verschiebung der Station Saland zu verzichten, wurde in Absprache mit der Gemeinde Bauma getroffen.

*Jemand beantragt, auf die Aufhebung der Haltestelle Sihlbrugg zu verzichten. Jemand beantragt, zum Zeitpunkt der Aufhebung der Haltestelle Sihlbrugg ein adäquates Ersatzangebot zu schaffen.*

Die Bedienung der Haltestelle Sihlbrugg ist nach dem Ausbau des Fahrplanangebots im Rahmen der vierten Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn nicht mehr möglich, die Station ist daher aufzuheben. Eine Ersatzlösung mit einem Busbetrieb ist denkbar, kann aufgrund der geringen Nachfrage aber kaum wirtschaftlich angeboten werden. Busverbindungen sind jedenfalls nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

### **399 Festlegung zusätzlicher Haltestellen**

*Mehrere Einwendende beantragen, im kantonalen Richtplan weitere Bahnhaltstellen festzulegen: S-Bahnhaltestelle im Gebiet Silber in Dietikon, SOB-Haltestelle im Gebiet Tuwag/Reidbach in Wädenswil, S-Bahnhaltestelle in Höri, S-Bahnhaltestelle im Industriegebiet Wässerli, Hinwil, S-Bahnhaltestelle in Oberwetzikon, Wetzikon, S-Bahn/Stadtbahn-Haltestelle Wetzikon-Medikon, S-Bahn/Stadtbahn-Haltestelle Wetzikon-Guldisloo und S-Bahnhaltestelle Oberuster.*

Die geplante S-Bahnhaltestelle Dietikon-Silber wurde mit dem Realisierungshorizont kurz- bis mittelfristig in den kantonalen Richtplan aufgenommen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 18). Auch die geplante SOB-Haltestelle Wädenswil-Reidbach wird zur Landsicherung mit dem Realisierungshorizont langfristig im kantonalen Richtplan festgelegt (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 22), wobei die fahrplantechnische Machbarkeit dieser Haltestelle noch abgeklärt werden muss; erforderlichenfalls sind an der Strecke Wädenswil-Samstagern zur Sicherung der Fahrplanstabilität punktuelle Ausbauten auf Doppelspur vorzunehmen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 23).

Ebenso wurde der Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle in Höri mit dem Realisierungshorizont mittel- bis langfristig in den kantonalen Richtplan aufgenommen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 45).

Für die übrigen Vorschläge fehlen derzeit noch die für eine abschliessende Beurteilung erforderlichen Grundlagen.

### **400 Festlegung weiterer Vorhaben**

*Mehrere Einwendende beantragen, weitere Vorhaben im kantonalen Richtplan festzulegen: Bau eines zweiten Heitersbergtunnels, Ausbau der bestehenden Strecke Horgen Oberdorf-Sihlbrugg-Litti auf durchgehend zwei Spuren (anstelle des geplanten Zimmerberg-Basistunnels), Ausbau der Perronanlagen in Wädenswil und drittes Gleis von der Ausfahrt des Zimmerbergtunnels bis zum Bahnhof Thalwil, Süd-Umfahrung Thalwil, Doppelspurausbau Wädenswil-Samstagern, neues Wendegleis am Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen, neue Verbindung von Tann-Dürnten nach Bubikon-Wetzikon, Massnahmen zur Kapazitätssteigerung auf der Strecke Winterthur-Will, langfristige Trasseesicherung für einen möglichen Doppelspurausbau auf der Strecke Seuzach-Stammheim und Neubaustrecke Rüti (ZH)-Schmerikon (SG) (zur besseren touristischen Anbindung des Kantons Graubünden an den Flughafen Zürich).*

*Jemand beantragt, die Forchbahn im Siedlungsgebiet der Gemeinde Egg unterirdisch zu führen. Jemand beantragt, in Winterthur die am stärksten frequentierten Buslinien durch eine Stadtbahn zu ergänzen bzw. zu ersetzen. Jemand beantragt eine bessere Anbindung des Embrachertals an den öffentlichen Verkehr nach Zürich. Jemand beantragt den Eintrag von Stadtbahn-Systemen auf den SBB-Strecken Effretikon-Wetzikon-Hinwil und Wallisellen-Dübendorf-Uster-Wetzikon-Bubikon-Wolfhausen sowie die Wiederinbetriebnahme der ehemaligen UeBB Strecke Bubikon-Wolfhausen (Stadtbahn Oberland).*

Ein allfälliger zweiter Heitersbergtunnel auf der Strecke Richtung Aarau-Olten kommt nicht auf Zürcher Kantonsgebiet zu liegen und kann daher nicht Gegenstand einer Festlegung im kantonalen Richtplan sein; als

primär weiterzuverfolgendes Vorhaben wurde hingegen neu der geplante Honerettunnel in den kantonalen Richtplan aufgenommen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 15a). Die geplante Linienführung des Zimmerberg-Basistunnels wird als zweckmässig beurteilt und ist mit dem Sachplan Verkehr des Bundes abgestimmt (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 21). Die vorgeschlagene Süd-Umfahrung von Thalwil steht im Widerspruch zu den Planungen des Bundes. Die Trasseesicherung für einen punktuellen Ausbau auf Doppelspur auf der Strecke Wädenswil–Samstagern wurde in den kantonalen Richtplan aufgenommen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 23).

Die Verbindung vom Kanton Graubünden zum Flughafen Zürich kann weit zweckmässiger über die bestehende Strecke via Zürich HB sichergestellt werden, bei entsprechendem Bedarf auch umsteigefrei (z.B. mit einem kurzen Zwischenhalt im Kopfbahnhof). Die Realisierung einer peripher verlaufenden Neubaustrecke stellt demgegenüber keine ernstzunehmende Alternative dar.

Das geplante Wendegleis in Herrliberg-Feldmeilen wird kurzfristig realisiert, ist aufgrund seiner geringen räumlichen Auswirkungen jedoch nicht richtplanrelevant. Eine neue Bahnverbindung von Tann-Dürnten nach Bubikon-Wetzikon wäre nicht zweckmässig, da in Rüti gute Umsteigeanschlüsse in Richtung Zürich bestehen. Den übrigen genannten Vorschlägen kommt aus heutiger Sicht keine Dringlichkeit zu oder es fehlen derzeit noch die für eine abschliessende Beurteilung erforderlichen Grundlagen.

#### **401 Korridore für internationale Verbindungen**

*Jemand beantragt, auf den Korridor für internationale Verbindungen Winterthur–Schaffhausen zu verzichten.*

In Abb. 4.2 sind neben den geplanten Infrastrukturvorhaben auch Korridore für die kontinuierlich zu verbessernde Einbindung des Kantons Zürich in den internationalen Schienenverkehr festgelegt. Da der internationale Verkehr in Richtung Schaffhausen auch in Zukunft grösstenteils über den Korridor Bülach–Schaffhausen geführt wird, wurde die Festlegung «Korridor für internationale Verbindungen, langfristig» via Winterthur–Schaffhausen aus der Abbildung gestrichen (vgl. Pt. 4.3.2 Abb. 4.2).

### **4.3.3 Massnahmen**

#### **402 Prioritäten im Schienenverkehr**

*Jemand beantragt, den nationalen Verkehr gegenüber dem internationalen Verkehr zu priorisieren.*

Gemäss Richtplantext sind bei der Planung der Infrastrukturanlagen für den öffentlichen Verkehr die Bedürfnisse des lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Verkehrs gleichermassen zu berücksichtigen (vgl. Pt. 4.3.1). Der Kanton setzt sich daher für die zeitgerechte Realisierung von leistungsfähigen, schnellen und direkten internationalen Bahnverbindungen ein, unterstützt Projekte zur Verkürzung der Fahrzeiten und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Transportmittel im nationalen Bahnverkehr und prüft Möglichkeiten von Angebots- und Infrastrukturanpassungen für Direktverbindungen zu ausserkantonalen Zentren und zu Erholungsschwerpunkten (vgl. Pt. 4.3.3 a Abs. 1 bis 3). Dabei ist der öffentliche Verkehr als Gesamtsystem zu betrachten, die einseitige Priorisierung einzelner Teilaspekte wäre nicht zielführend.

#### **403 Qualität im Schienenverkehr verbessern**

*Jemand beantragt, im nationalen Verkehr der Sicherstellung einer genügenden Anzahl Sitzplätze vor der Reisegeschwindigkeit Priorität einzuräumen. Jemand beantragt, Qualitätskriterien für die S-Bahn zu definieren.*

Als Folge des an und für sich erwünschten Erfolgs des öffentlichen Verkehrs haben die Auslastung der Züge und das Fahrgastaufkommen an den Bahnhöfen und Haltestellen stark zugenommen. Der Zürcher Verkehrsverbund überprüft daher laufend die Qualität des Verkehrsangebots (Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit usw.) und veranlasst die notwendigen Massnahmen bezüglich Netzentwicklung, Anschlusssicherung, Erhöhung der Fahrgastkapazität und zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Entsprechende Festlegungen sind jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

#### **404 Planungskompetenz im Personenfernverkehr**

*Jemand beantragt folgende Ergänzung des Richtplantextes: «Für den eigenwirtschaftlich zu betreibenden Personenfernverkehr liegt die Planungskompetenz in der Verantwortung von SBB-Personenverkehr.»*

Die Sicherstellung leistungsfähiger Bahnverbindungen innerhalb des Metropolitanraums Zürich sowie im Verkehr zu den benachbarten Metropolitanräumen ist für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Standortqualitäten des Kantons Zürich von grösster Bedeutung. Gemäss Richtplantext unterstützt der Kanton daher im nationalen Bahnverkehr Projekte zur Verkürzung der Fahrzeiten und zur Erhöhung der Leistungs-

fähigkeit der öffentlichen Transportmittel zu grösseren Städten und Erholungsschwerpunkten (vgl. Pt. 4.3.3 a Abs. 3). Die Zuständigkeit der Schweizerischen Bundesbahnen für Planung und Betrieb des Personenfernverkehrs wird dadurch nicht in Frage gestellt, diese ist aber nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

#### **405 Betriebliche Massnahmen**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan festzuhalten, dass es für das rechte Zürichseeufer eine umsteigefreie Verbindung nach Zürich-Altstetten und ins Limmattal geben soll. Jemand beantragt weitere Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in Winterthur, wie Shuttlebusse, Taktverdichtungen und Kapazitätserhöhungen im Busnetz. Jemand beantragt Lärmschutzmassnahmen gleichzeitig mit dem Doppelspurausbau im Wehntal.*

Das konkrete Fahrplanangebot, betriebliche Massnahmen und lokale Angebote sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Der Einbezug von Lärmschutzmassnahmen bei Aus- und Neubauten von Bahnlinien erfolgt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.

## **4.4 Fuss- und Veloverkehr**

### **4.4.1 Ziele**

#### **406 Stellenwert des Fuss- und Veloverkehrs**

*Jemand beantragt, den Stellenwert des Fuss- und Veloverkehrs besser zu würdigen. Jemand beantragt, zur Erreichung der Modalsplit-Ziele das Kapitel «Fuss- und Veloverkehr» erheblich auszubauen und mit konkreteren Massnahmen anzureichern.*

Die Einflussmöglichkeiten des Kantons im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs sind begrenzt. Mit der Aufnahme eines eigenen Kapitels hat der Kantonsrat anlässlich der Teilrevision des kantonalen Richtplans 2007 den Stellenwert dieser ressourcenschonenden und umweltfreundlichen Verkehrsarten jedoch deutlich zum Ausdruck gebracht. Dem Fuss- und Veloverkehr kommt bei der Bewältigung von kurzen und mittleren Distanzen im Alltagsverkehr eine wesentliche Bedeutung zu. Er ist so zu fördern, dass sein Anteil am Gesamtverkehr auf Kurzstrecken schrittweise erhöht wird (vgl. Pt. 4.4.1). Gemäss Richtplantext werden die Netze für den Fuss- und Veloverkehr in den regionalen Richtplänen festgesetzt (vgl. Pt. 4.4.3 b). Neu wird zudem festgehalten, dass der Kanton die kantonale Radwegstrategie und das Veloförderprogramm mit den Regionen abstimmt (vgl. Pt. 4.4.3 a).

#### **407 Einbezug der historischen Verkehrswege**

*Jemand beantragt, unter Pt. 4.4.1 in einem neuen Absatz festzulegen, dass die historischen Verkehrswege als attraktive Landschaftselemente und Baudenkmäler systematisch in die Planung der Fuss- und Velowegnetze einbezogen werden. Jemand beantragt die Einbindung der historischen Verkehrswege in regionale Kulturwanderwege auf der Grundlage eines Gesamtkonzepts.*

Gemäss Richtplantext ist in den regionalen Richtplänen ein gemeindeübergreifend koordiniertes Fuss- und Velowegnetz unter Einbezug historischer Verkehrswege sowie rollstuhlgängiger Wege zu bezeichnen (vgl. Pt. 4.4.3 b). Pt. 4.4.3 a) Abs. 2 wurde ergänzt und lautet neu: «Der Kanton trägt im Rahmen seiner Planungen dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) Rechnung und koordiniert die Anlage regionaler Kulturwanderwege auf der Basis eines Gesamtkonzepts.»

### **4.4.2 Karteneinträge**

#### **408 Seeuferweg**

*Jemand beantragt, die Bezeichnung «Seeuferweg» genauer zu definieren oder durch einen anderen Begriff – etwa «Zürichseeweg» – zu ersetzen.*

Die Bezeichnung «Seeuferweg» gemäss Pt. 4.4.2 (Abb. 4.3) bezieht sich nicht nur auf den Zürichsee, sondern auch auf den Greifensee und den Pfäffikersee und ist somit als Oberbegriff zu verstehen. Der im regionalen Richtplan Pfannenstil festgelegte «Zürichseeweg» ist eine Konkretisierung des «Seeuferwegs» gemäss kantonalem Richtplan.

*Jemand beantragt, Abb. 4.3 so anzupassen, dass der vorzusehende Seeuferweg nicht zwingend entlang dem Seeufer verlaufen muss. Jemand beantragt, den Eintrag «Seeuferweg» in Abb. 4.3 als «vorzusehender» Planinhalt festzulegen.*

Die Darstellung in Abb. 4.3 stellt eine Absichtserklärung dar, die Konkretisierung der Planungen erfolgt über die regionalen Richtpläne. Die Bezeichnung «Seeuferweg» schliesst dabei nicht aus, dass die Wegführung auch im Nahbereich des Ufers, etwa auf dem Trottoir der Seestrasse, verlaufen kann.

*Jemand beantragt, in Abb. 4.3 auf Festlegungen ausserhalb des Kantons Zürich zu verzichten.*

Auf ausserkantonalen Abschnitten wird mit der Bezeichnung «Seeuferweg» das Interesse des Kantons Zürich an einer grenzüberschreitenden Vernetzung der Wanderrouten dokumentiert, wobei die genaue Führung des Wegs sowie Art und Zeitpunkt der Massnahmen offen bleiben.

#### **409 Weitere Fusswege und Radrouten bezeichnen**

*Mehrere Einwendende beantragen, weitere Fusswege und Radrouten im kantonalen Richtplan festzulegen oder bereits geplante Vorhaben vordringlich zu realisieren.*

Die Festlegung von Fuss- und Radwegen ist Gegenstand der regionalen Richtpläne (vgl. § 30 Abs. 4 PBG). Die Umsetzung der Planungen erfolgt nach Massgabe der verfügbaren finanziellen Mittel und im Rahmen der bestehenden Instrumente.

### **4.4.3 Massnahmen**

#### **410 Massnahmen der Regionen**

*Jemand beantragt eine Ergänzung des Richtplantexts, wonach der Kanton mit den Regionen genauere Vorgaben für eine massgeschneiderte Radwegplanung erarbeitet. Jemand beantragt, auch Fördermassnahmen für den Langsamverkehr ausserhalb der rGVK-Gebiete vorzusehen.*

Gemäss Richtplantext werden die Netze für den Fuss- und Veloverkehr in den regionalen Richtplänen festgesetzt. Im ganzen Kanton wird ein Netz von schnellen Velobahnen geplant, damit an die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit angepasste Verkehrsverbindungen zur Verfügung stehen (vgl. Pt. 4.4.3 b). Neu wird zudem festgehalten, dass der Kanton die kantonale Radwegstrategie und das Veloförderprogramm mit den Regionen abstimmt (vgl. Pt. 4.4.3 a Abs. 1). Der ergänzende Koordinationsauftrag im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) bezieht sich naturgemäss auf die jeweiligen rGVK-Gebiete.

*Mehrere Einwendende beantragen, die mit der Bezeichnung von Korridoren für «regionale Wanderrouten» verbundenen Aufgaben der Regionen zu präzisieren.*

Die in Abb. 4.3 dargestellten Korridore für «regionale Wanderrouten» dienen der überregionalen Koordination und stellen eine Absichtserklärung dar. Die Korridore verlaufen über bereits bestehende bzw. geplante Wege. Die Konkretisierung der Planungen erfolgt über die regionalen Richtpläne.

*Jemand beantragt, in den Erholungsgebieten, vor allem in Wäldern in hügeligem Gelände, Mountainbike-Routen vorzusehen.*

Mountainbike-Routen können bei Bedarf in den regionalen Richtplänen festgesetzt werden.

*Jemand beantragt, den «Zürichseeweg» gemäss «Leitbild Zürichsee 2050» im Richtplantext explizit zu erwähnen.*

Die Konkretisierung des Zürichseewegs ist Gegenstand der regionalen Richtpläne.

## **4.5 Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen**

### **4.5.1 Ziele**

#### **411 Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Festlegungen zur Parkierung und zu den verkehrsintensiven Einrichtungen aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Eine Limitierung von Parkierungsanlagen führe zu volkswirtschaftlichem Schaden, zu umweltschädlichem Suchverkehr und zur Abwertung von Standorten; der Bau von Parkierungsanlagen durch Private sei daher zu fördern und nicht zu behindern.*

*Jemand beantragt, bei der Planung von verkehrsintensiven Einrichtungen die Entwicklungsabsichten der Gemeinden, der Region und des Kantons zu koordinieren und die Ausgangslage in den Bereichen Verkehr und Umwelt sowie die Verträglichkeit im Siedlungsgefüge zu berücksichtigen. Jemand beantragt sicherzustellen,*

*dass verkehrsintensive Einrichtungen den umweltrechtlichen Vorgaben und den Anforderungen der bundesgerichtlichen Rechtsprechung an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr genügen.*

*Jemand beantragt, auch nutzerspezifische Lenkungen anzudenken und umzusetzen, beispielsweise mit einer Plafonierung der Fahrten (Fahrtenmodell) oder der Anzahl Parkierungen pro Parkplatz. Jemand beantragt eine generelle Bewirtschaftungs- und Poolingpflicht für zentral gelegene Parkieranlagen, insbesondere bei verkehrsintensiven Einrichtungen.*

*Jemand beantragt eine Umformulierung, wonach bei bestehenden Bauten und Anlagen mit intensivem Publikumsverkehr verlangt werden soll, dass diese in erster Linie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen seien.*

*Jemand beantragt die Aufnahme einer Bestimmung, wonach der Kanton die Parkplatzstellungspflicht aufheben und den Gemeinden ermöglichen soll, autofreies Wohnen einzuführen.*

*Jemand beantragt, eine Definition der Begriffe «grundversorgungs- bzw. zentrenrelevante Nutzungen» sowie «nicht zentrenrelevante Nutzungen» vorzunehmen.*

Verkehrsintensive Einrichtungen haben Auswirkungen von überkommunaler und überregionaler Bedeutung, weshalb die Planungspflicht im Sinne von Art. 2 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) gegeben ist. Anlass für die Aufnahme entsprechender praxisingerechter Kriterien in den kantonalen Richtplan war insbesondere auch die bundesgerichtliche Rechtsprechung.

Mit den Festlegungen im kantonalen Richtplan wurde den massgeblichen Aspekten sachgerecht Rechnung getragen und die Planungssicherheit für Gemeinden und Investorenschaft verbessert. Weitergehende Bestimmungen bedürfen einer gesetzlichen Grundlage, die mit der laufenden Teilrevision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) im Bereich «Parkierungsregelung und stark verkehrserzeugende Nutzungen» geschaffen werden soll.

Bis zum Vorliegen der gesetzlichen Regelung, die die Bestimmungen des kantonalen Richtplans weitgehend ablösen wird, werden die von Kantonsrat mit der Teilrevision «Verkehr» 2007 festgesetzten Bestimmungen beibehalten. Geändert wurde einzig die Definition der erfassten Einrichtungen: Neu gelten bereits Einzelobjekte und Anlagen, die mehr als 2000 Fahrten pro Tag auslösen, als verkehrsintensive Einrichtungen (vgl. Pt. 4.5.1 a Abs. 1). Neubauten sollen zudem zwingend mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sein (vgl. Pt. 4.5.1 a Abs. 2).

#### **412 Abgleichung mit der laufenden PBG-Revision**

*Mehrere Einwendende beantragen, den im kantonalen Richtplan verwendeten Begriff der «verkehrsintensiven Einrichtungen» mit der laufenden Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie den parallel dazu entwickelten Verordnungen abzugleichen.*

Im kantonalen Richtplan sind die Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen definiert (vgl. Pt. 4.5.1 a). Die Regionen bezeichnen bei Bedarf Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen, die namentlich den Standortanforderungen in Bezug auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr genügen (vgl. Pte. 2.2.3 b und 4.5.3 b).

Die mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 festgesetzte Ergänzung des kantonalen Richtplans verwendet den Begriff der «verkehrsintensiven Einrichtungen», während der Vernehmlassungsentwurf der Baudirektion zur Teilrevision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) vom 3. Juli 2009 von «stark verkehrserzeugenden Nutzungen» spricht. Der Gesetzesentwurf kann allerdings noch Änderungen erfahren. Die Anpassung des Richtplaneintrags an das Gesetz wird vorgenommen, sobald definitiv über die Teilrevision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) im Bereich «Parkierungsregelung und stark verkehrserzeugende Nutzungen» entschieden wurde.

#### **413 Anforderungen an Freizeitanlagen und Erholungsgebiete**

*Jemand beantragt, die Pflicht zur Erstellung von genügend gedeckten Veloabstellplätzen in den Richtplantext aufzunehmen; diese seien mit Sicherheitmöglichkeit und in Eingangsnähe zu erstellen. Jemand beantragt, Freizeitanlagen und Erholungsgebiete nicht nur für den Fuss- und Veloverkehr, sondern auch mit dem öffentlichen Verkehr «besonders gut» zu erschliessen.*

Die im Richtplantext unter Pt. 4.5.1 b) enthaltene Festlegung, wonach Freizeitanlagen und Erholungsgebiete besonders gut für den Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen und genügend Veloabstellplätze zu gewährleisten



sind, ist ausreichend. Insbesondere im Fall der hier ebenfalls angesprochenen Erholungsgebiete wäre die Pflicht zur Bereitstellung von gedeckten und mit Sicherungsmöglichkeit zu erstellenden Veloabstellplätzen unverhältnismässig. Auch eine «besonders gute Erschliessung» mit dem öffentlichen Verkehr liesse sich für Erholungsgebiete mit geringem Verkehrsaufkommen nicht rechtfertigen.

#### **414 Park&Ride-Anlagen**

*Jemand beantragt, Park&Ride-Anlagen generell, und nicht nur an S-Bahn-Stationen im Einzugsbereich von ländlich geprägten Wohngebieten zu fördern. Park&Ride-Anlagen seien zudem in den regionalen Richtplänen festzulegen. Jemand beantragt, Park&Ride-Anlagen in Gemeinden mit hervorragender Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr auszuschliessen.*

*Jemand beantragt, beim Ausbau bzw. der Erneuerung von bestehenden Park&Ride-Anlagen zu prüfen, ob eine bauliche Nutzung der zentral gelegenen Areale nicht sinnvoller wäre.*

*Jemand beantragt, bei den SBB auf eine konsequente Park&Ride-Politik hinzuwirken.*

Park&Ride-Anlagen sind insbesondere an S-Bahn-Stationen im ländlichen Raum mit Streusiedlungen und mit dem öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossenen Kleinsiedlungen zweckmässig. Park&Ride-Anlagen sind daher bei Bedarf an S-Bahn-Stationen im Einzugsbereich von ländlich geprägten Wohngebieten mit ungenügender Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr vorzusehen (vgl. Pt. 4.5.1 c). Unter Pt. 4.5.3 b) wurde zudem präzisiert, dass Park&Ride-Anlagen in den regionalen Richtplänen festzulegen sind.

Gemäss Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008 erlaubt das heute vorliegende Angebot an Park&Ride-Anlagen in den meisten schlecht erschlossenen Gebieten den Zugang mit dem Auto zur Bahn. Erweiterungen, die in Zukunft aufgrund einer weiteren Nachfragesteigerung nötig werden, können vom Kanton daher nicht mehr unterstützt werden. Die Überprüfung einzelner Park&Ride-Anlagen ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

### **4.5.2 Karteneinträge**

#### **415 Standort Flughafen Zürich**

*Jemand beantragt, die Modalsplit-Ziele für den landseitigen Verkehr des Flughafens Zürich mit den Festlegungen im SIL abzustimmen. Jemand beantragt, den Zielwert für den Anteil des öffentlichen Verkehrs im Jahr 2020 auf 44% zu erhöhen. Jemand beantragt, den Zielwert auf mindestens 50% für das Jahr 2020 und mindestens 60% für 2030 anzuheben.*

Die Festlegungen zu den Parkieranlagen des Flughafen Zürichs wurden in Abstimmung mit den Vorgaben des SIL-Objektblatts und gemäss den Erkenntnissen aus dem regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Flughafenregion neu formuliert (vgl. Pt. 4.5.2).

Die Zielwerte für den Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Personenwegen im Ziel- und Quellverkehr zu den Flughafen- und zu den Nebenanlagen stimmen mit dem SIL-Objektblatt überein (42% bis zum Jahr 2020 und 46% bis zum Jahr 2030). Diskussionsbedarf besteht allenfalls in Bezug auf die Berechnungsgrundlagen: Gemäss regionalem Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (und in Übereinstimmung mit dem Verkehrsmodell des Kantons Zürich) wird der Modalsplit des landseitigen Ziel- und Quellverkehrs am Flughafen Zürich bimodal berechnet. Der entsprechende Zielwert beträgt 42% für das Jahr 2020 und 46% für das Jahr 2030 (vgl. Pt. 4.5.2).

*Jemand beantragt, den bestehenden Eintrag «Flughafen Zürich» mit den geplanten Parkplätzen des neuen Einkaufszentrums «Bäuler» sowie weiteren 9'000 Parkplätzen im angrenzenden Raum zu ergänzen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, im Richtplantext aufzunehmen, dass am Flughafen Zürich keine zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten zuzulassen sind, namentlich nicht für Nutzungen, die nicht für den Betrieb des Flughafens zwingend erforderlich sind. Mehrere Einwendende beantragen, die Parkierung von Fahrzeugen von Fluggästen ausserhalb des Flughafenperimeters (Valet-Parking) zu unterbinden bzw. bis spätestens im Jahr 2020 vollständig einzustellen. Jemand beantragt, den jeweils letzten Absatz von Pt. 4.5.3 lit. b) und c) ersatzlos zu streichen.*

Für eine zahlenmässige Begrenzung der Parkplätze fehlt die gesetzliche Grundlage. Neu wird jedoch eine Priorisierung der Nutzung für den Flugbetrieb gegenüber allfälligen kommerziellen Interessen des Anlagenbetreibers in den Richtplantext aufgenommen (vgl. Pt. 4.5.2). Mit den unter Pt. 4.5.3 b) Abs. 4 sowie

Pt. 4.5.3 c) Abs. 3 eingefügten Bestimmungen werden die Voraussetzungen zur künftigen Regelung und Begrenzung des Valet-Parking geschaffen.

#### **416 Weitere Standortfestlegungen**

*Jemand beantragt, den Karteneintrag Zürich, Kasernenareal zu streichen, da er nicht mehr umsetzbar sei.*

Der Antrag wurde berücksichtigt, der Karteneintrag für ein geplantes unterirdisches Parkhaus auf dem Kasernenareal in Zürich wurde aus dem kantonalen Richtplan gestrichen.

*Jemand beantragt die Sanierung und Erweiterung des regionalen Parkplatzes Langwisenstrasse in Unterengstringen.*

Lokale und regionale Parkierungsanlagen sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

### **4.5.3 Massnahmen**

#### **417 Aufgaben der Regionen**

*Jemand beantragt, die Aufgaben der Regionen bezüglich Festlegung der Park&Ride-Anlagen in den regionalen Richtplänen zu präzisieren.*

Der Richtplantext wurde entsprechend angepasst. Danach bezeichnen die Regionen bei Bedarf geeignete Gebiete für verkehrsentensive Einrichtungen in den regionalen Richtplänen. Sie bezeichnen Abstellplätze an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und legen Park&Ride-Anlagen fest (vgl. Pt. 4.5.3 b).

#### **418 Flächenbedarf für die Parkierung**

*Jemand beantragt, das Potenzial von Parkplätzen in mehrstöckigen Überbauungen konsequenter zu nutzen.*

Gemäss Richtplantext soll der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr zur Schonung der Ressource Boden möglichst gering gehalten werden (vgl. Pt. 4.5.1). Neu wurde zudem die Bestimmung eingefügt, dass im Baubewilligungsverfahren für Anlagen des ruhenden Verkehrs auf einen haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden zu achten ist (vgl. Pt. 4.5.3 c).

## **4.6 Güterverkehr**

### **4.6.1 Ziele**

#### **419 Handlungsoptionen**

*Mehrere Einwendende beantragen, entweder die Handlungsoptionen im Bereich des Güterverkehrs explizit aufzuzeigen oder aber auf entsprechende Festlegungen im kantonalen Richtplan gänzlich zu verzichten.*

Im Bereich des Güterverkehrs sind zahlreiche Akteure tätig, die Transportleistungen verschiedenster Art anbieten oder nachfragen. Der Kanton betreibt keine eigenen Anlagen zum Transport oder Umschlag von Gütern, seine Einflussmöglichkeiten sind daher begrenzt. Die Festlegungen des kantonalen Richtplans bewegen sich im Rahmen der geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Konkrete Handlungsanweisungen, die sich an den Kanton und an die Regionen richten, sind unter Pt. 4.6.3 aufgeführt.

#### **420 Belastung des Strassennetzes**

*Jemand beantragt, den Richtplantext unter Pt. 4.6.1 Abs. 2 dahingehend zu ergänzen, dass eine übermässige Belastung des Strassennetzes nicht nur im Bereich von Ortsdurchfahrten, sondern insbesondere auch in Zentrumsgebieten vermieden werden soll.*

Der Richtplantext wurde angepasst. Eine übermässige Belastung des Strassennetzes durch den Güterverkehr ist generell zu vermeiden, weshalb vor allem der Güterverkehr mit der Bahn zu fördern ist. Speziellen Schutz vor der Lärmbelastung verdienen vor allem die Wohngebiete, diese werden daher im letzten Satz des Absatzes explizit genannt (vgl. Pt. 4.6.1 Abs. 2).

#### **421 Kies- und Aushubumschlag**

*Jemand beantragt den Verzicht auf die Festlegung, wonach der Transport von Massengütern nach Möglichkeit mit der Bahn erfolgen soll. Jemand beantragt, beim Transport von Kies und Aushub mindestens 35% der Güter per Bahn zu transportieren.*

Kies und Aushub, die regelmässig und in grossen Mengen transportiert werden, eignen sich besonders für den Schienengüterverkehr und sind daher nach Möglichkeit mit der Bahn zu transportieren. Der beim Transport von Kies und Aushubmaterial im Kanton Zürich zu erreichende Bahnanteil wird unter Pt. 5.3.1 mit 35% festgelegt. Unter Pt. 4.6.1 b) wurde dazu ein entsprechender Querverweis eingefügt.

*Jemand beantragt, über den Anteil der Bahntransporte bei Baustellen Auflagen zu erlassen.*

Gemäss Richtplantext setzt sich der Kanton dafür ein, dass Aushub- und Kiestransporte von Grossbaustellen – soweit verhältnismässig – mit der Bahn erfolgen. 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. 4.6.3 a Abs. 4).

#### **4.6.2 Karteneinträge**

##### **422 Standortfestlegung Dietikon, Niderfeld (Gateway Limmattal)**

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung des Standorts «Dietikon-Niderfeld» aus dem kantonalen Richtplan. Jemand beantragt, den Standort des Umschlagterminals für den kombinierten Güterverkehr nochmals auf seine gesamthafte Zweckmässigkeit hin zu hinterfragen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, zum geplanten Umschlagterminal in Dietikon-Niderfeld zusätzliche Anforderungen zu definieren. Jemand beantragt, die Bestimmung «im Sammel- und Verteilverkehr sind mindestens 80% der Container mit der Bahn zu transportieren» zu streichen, da diese nicht Bestandteil des kantonalen Richtplans sein könne.*

Der Standortentscheid für den geplanten Umschlagterminal (Gateway) für den kombinierten Güterverkehr in Dietikon-Niderfeld ist auf Grund der besonderen Eignung dieses Standorts im Hinblick auf die gute Verkehrsanbindung auf Schiene und Strasse gefallen. Strassenseitig besteht eine direkte Anbindung an den Autobahnanschluss, sodass keine Wohngebiete belastet werden. Lastwagenfahrten nach Dietikon und Spreitenbach betreffen daher Fahrten, die Ziel oder Quelle in diesen Gemeinden haben und demzufolge auch bei einem anderen Standort des Terminals anfallen würden.

Gemäss der vom Kantonsrat 2007 aufgenommenen Standortfestlegung im kantonalen Richtplan ist eine allfällige Flächenbeanspruchung ausserhalb der bestehenden Güterverkehrsareale flächengleich zu Gunsten regionaler Bedürfnisse zu kompensieren; die Bedienung im Fernverkehr erfolgt auf der Schiene, im Sammel- und Verteilverkehr sind mindestens 80% der Container mit der Bahn zu transportieren. Im Limmattal sind die Emissionen im Zusammenhang mit den Güterverkehrsanlagen (Lärm, Luft u.a.) im Rahmen der nachgelagerten Verfahren durch Sanierung bestehender Anlagen gesamthafte zu reduzieren und dem Controlling gemäss Pt. 4.1.3 zu unterstellen (vgl. Pt. 4.6.2 Nr. 7).

Ende 2012 haben die SBB beim Bundesamt für Verkehr das Plangenehmigungsgesuch eingereicht. Gemäss den öffentlich aufgelegten Plänen kann das Vorhaben weitgehend innerhalb der bestehenden Areale des Rangierbahnhofs Limmattal sowie der Ortsgüteranlage Dietikon realisiert werden. Die Zweckmässigkeit des Gateway Limmattal ist allerdings weiterhin umstritten. Das Bundesamt für Verkehr hat die interessierten Kreise daher im Sommer 2013 zu einem Mediationsverfahren eingeladen. Die kantonsrätliche Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat in der Folge den Richtplaneintrag für den Gateway Limmattal sistiert, bis Klarheit über den Ausgang des Mediationsverfahrens besteht. Das Geschäft wird somit zum Gegenstand einer separaten Teilrevision des kantonalen Richtplans (voraussichtlich Vorlage 4882c).

##### **423 Rangierbahnhof Limmattal**

*Jemand beantragt, den Standort des Rangierbahnhofs Limmattal zu überprüfen.*

Der Rangierbahnhof Limmattal ist von zentraler Bedeutung für die effiziente Bewältigung des Güterverkehrs auf der Schiene. Sein Standort ergibt sich aus der Lage der Zufahrtsstrecken.

*Jemand beantragt eine Textergänzung, wonach im Limmattal die Lärm-Emissionen durch die Sanierung bestehender Anlagen gesamthafte zu reduzieren sind.*

Der Richtplaneintrag wurde ergänzt. Die Lärmbelastung des Rangierbahnhofs ist zu minimieren (vgl. Pt. 4.6.2 Nr. 8).

##### **424 Standortfestlegung im Zürcher Oberland**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Standort «Wetzikon-Schöneich» aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, den Richtplaneintrag «Wetzikon-Schöneich» beizubehalten. Weitere Einwendende*

*beantragen, den Standort «Hinwil-Wässeri» aus dem kantonalen Richtplan zu streichen.*

Seit der Festsetzung der Teilrevision «Verkehr» des kantonalen Richtplans vom 26. März 2007 wurden neue Grundlagen für die Festlegung eines Standortes für den Güterumschlag im Zürcher Oberland erarbeitet. Gegenstand der Untersuchung war die Eignung verschiedener Standorte in Bezug auf die schienen- und strassen- seitige Anbindung sowie für die Realisierung der für den Güterumschlag erforderlichen Anlagen. Neben der Überprüfung der bisher im kantonalen Richtplan festgelegten Standorte «Wetzikon, Schöneich» und «Hinwil» wurden weitere mögliche Standorte im Zürcher Oberland in die Untersuchung einbezogen. Dabei hat sich zunächst der Standort «Hinwil-Wässeri» als bestgeeigneter Standort erwiesen. Für das entsprechende Areal bestanden jedoch bereits andere Nutzungsabsichten. In der Folge wurden in einer Vertiefungsstudie alle Standortoptionen im Zürcher Oberland nochmals gesamthaft überprüft. Dazu wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, in der neben dem Kanton, den SBB und der RZO auch die möglichen Standortgemeinden Fehraltorf, Pfäffikon, Wetzikon und Hinwil vertreten waren. Gemäss Ergebnis dieser Vertiefungsstudie wurde der Standort «Wetzikon, Schöneich» als bestgeeigneter Standort wieder in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Als Ersatzstandort für den Fall, dass sich der Standort «Wetzikon, Schöneich» als nicht realisierbar erweisen sollte, wurde der Standort «Pfäffikon-Chlausenweid» festgelegt (vgl. Pt. 4.6.2 Nrn. 13a und 13b).

#### **425 Standortfestlegung Bülach**

*Jemand beantragt, am Standort «Bülach» die Festlegung «Wechselbehälterumschlag, geplant» zu streichen.*

Seit der Festsetzung der Teilrevision «Verkehr» des kantonalen Richtplans vom 26. März 2007 wurden die Grundlagen zum Standort «Bülach» neu überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass der Wechselbehälterumschlag auch in Zukunft am bestehenden Standort «Niederglatt/Niederhasli» abgewickelt werden kann. Am Standort «Bülach» ist somit lediglich der bestehende Güterumschlag im heutigen Umfang beizubehalten; die Festlegung «Wechselbehälterumschlag, geplant» wurde gestrichen (vgl. Pt. 4.6.2 Nr. 17).

#### **426 Weitere Standortfestlegungen für Güterumschlaganlagen**

*Mehrere Einwendende beantragen die Streichung der Standorte «Zürich-Aussersihl», «Zürich-Tiefenbrunnen», «Birmensdorf» und «Regensdorf-Watt» aus dem kantonalen Richtplan. Jemand beantragt, den bestehenden Standort «Regensdorf-Watt» in den Bereich der geplanten S-Bahnstation «Regensdorf-Industrie» zu verschieben.*

Neu wurde festgelegt, dass im Rahmen der Projektierung der geplanten S-Bahn-Station Regensdorf-Industrie eine Verlegung des bestehenden Standorts für den Güterumschlag Regensdorf-Watt an den Standort Regensdorf-Industrie zu prüfen ist. Zu den Standorten «Zürich-Aussersihl», «Zürich-Tiefenbrunnen» und «Birmensdorf» liegen keine neue Erkenntnisse vor, die ein Abweichen von den mit der Festsetzung der Teilrevision «Verkehr» vom 26. März 2007 getroffenen Festlegungen rechtfertigen würden.

*Jemand beantragt die Aufnahme des bestehenden Standorts «Zürich-Wollishofen» in den kantonalen Richtplan.*

Der bestehende Standort «Zürich-Wollishofen» war bisher im regionalen Richtplan eingetragen; im Sinne einer Gleichbehandlung mit dem vergleichbaren Standort «Zürich-Tiefenbrunnen» wurde er nun ebenfalls in den kantonalen Richtplan aufgenommen (vgl. Pt. 4.6.2 Nr. 4).

*Mehrere Einwendende beantragen, auf den Güterumschlag in Otelfingen bzw. auf einen Ausbau der Zollstelle in Ramsen zu verzichten.*

Der Güterumschlag in Otelfingen sowie die Zollstelle Ramsen sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

#### **427 Umschlagplätze**

*Mehrere Einwendende beantragen, am Bahnhof Bauma bzw. im Tössstal Holzumschlagplätze im kantonalen Richtplan festzulegen.*

Im kantonalen Richtplan werden Standorte für Güterumschlaganlagen von kantonalen Bedeutung festgelegt. Diese Festlegungen dienen insbesondere der Standortsicherung für bestehende sowie geplante Anlagen mit grossem Umschlagvolumen und entsprechendem Raumbedarf für die Infrastruktur. Die Standortsicherung im kantonalen Richtplan stellt jedoch keine Garantie dar, dass eine geplante Anlage auch realisiert und betrieben wird; dies ist Sache des jeweiligen Betreibers. Umschlagplätze bei Bahnhöfen im ländlichen Raum, die zum Beispiel dem Holzumschlag dienen, sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

### 4.6.3 Massnahmen

#### 428 *Minimierung der Lärm- und Luftbelastung*

*Jemand beantragt, unter Pt. 4.6.3 a) den zweiten Absatz um folgende Passage zu ergänzen: «Der Kanton nimmt Rücksicht auf die Lärm- und Luftbelastung der Bevölkerung entlang der Transportrouten.» Jemand beantragt, den Richtplantext mit folgender Festlegung zu ergänzen: «Der Kanton kann in besonders lärmsensiblen Situationen vorschreiben, dass der Güterverkehr die Versorgung bzw. Entsorgung, zumindest über eine kurze Zufahrtsstrecke, möglichst lärmarm auszuführen hat.»*

Gemäss Richtplantext gewährleistet der Kanton, 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 sorgt insbesondere bei grösseren Anlagen für eine gute Integration in die bestehenden Verkehrs- und Siedlungsstrukturen. Der vor- und nachlaufende Verkehr zum Güterumschlag sowie der Güterumschlag selber sind möglichst ohne Belastung von Siedlungsgebieten abzuwickeln (vgl. Pt. 4.6.3 a). Die Lärmbelastung von Wohngebieten, vor allem während der Nachtstunden, ist zu minimieren (vgl. Pt. 4.6.1 Abs. 2). Dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung im Nahbereich von Anlagen für den Güterumschlag wird damit ausreichend Rechnung getragen. Da neue Güterumschlaganlagen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beitragen, wird auch die Lärmbelastung für die Bevölkerung entlang der Transportrouten tendenziell eine Entlastung und jedenfalls nicht eine Mehrbelastung erfahren.

## 4.7 Luftverkehr

### 429 *Landseitiger Verkehr Flughafen Zürich*

*Jemand beantragt, das Thema «landseitiger Verkehr des Flughafens Zürich» in einem eigenen Kapitel zu behandeln.*

Fragen der landseitigen Verkehrserschliessung des Flughafens Zürich wurden im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK) Flughafenregion bearbeitet. Die Ergebnisse aus dem rGVK Flughafenregion sind in die Pte. 4.1 bis 4.6 des kantonalen Richtplans eingeflossen. Unter den Pte. 4.5.2, 4.5.3 a) und 4.5.3 b) wurden detaillierte Festlegungen zur Parkierung in der Flughafenregion aufgenommen.

#### 4.7.1 Flughafen Zürich

Das Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» ist Gegenstand eines separaten Verfahrens und wurde lediglich zu Informationszwecken in die Richtplanvorlage zur Gesamtüberprüfung integriert (Stand Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2011 [Vorlage 4788]). Einwendungen zum Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich» wurden daher im Rahmen der öffentlichen Auflage zur Gesamtüberprüfung nicht mehr entgegengenommen.

#### 4.7.2 Weitere Flugplätze

### 430 *Langfristige Erhaltung der Flugfelder*

*Mehrere Einwendende beantragen, die langfristige Erhaltung der Flugfelder mit geeigneten raumplanerischen Massnahmen sicherzustellen, insbesondere zur Wahrung der Hindernisfreiheit in den Anflug- und Abflugzonen sowie zur Entwicklung einer bedarfsgerechten Flugplatzinfrastruktur.*

Die raumplanerische Sicherung der Flugfelder wird durch ihre koordinierte Festlegung im kantonalen Richtplan sowie im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) des Bundes gewährleistet. Die Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur ist jedoch Aufgabe der Betreiber.

### 431 *Allfällige Verlagerung von gewerbsmässigem Luftverkehr*

*Jemand beantragt, den Hinweis auf eine mögliche Verlagerung von Teilen des gewerbsmässigen Luftverkehrs innerhalb des Kantons Zürich aus dem kantonalen Richtplan zu streichen.*

Falls eine Verlagerung von Teilen des gewerbsmässigen Luftverkehrs des Flughafens Zürich nötig werden sollte, werden entsprechende Ersatzstandorte zu evaluieren sein. Dabei kann sich der Kanton Zürich nicht von vorneherein möglichen Lösungen innerhalb des Kantonsgebietes verschliessen. Angesichts der bereits sehr hohen

Umweltbelastungen aus dem Betrieb des Flughafens im Kanton Zürich ist jedoch primär eine gesamtschweizerische Lösung zu suchen. Dafür kämen insbesondere bereits bestehende Anlagen mit guter Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr in Frage. Gemäss Richtplantext ist daher die Zusammenarbeit mit bestehenden, gut durch den öffentlichen Verkehr erreichbaren Anlagen vorab auf gesamtschweizerischer Ebene und nicht nur innerhalb des Kantons Zürich zu suchen (vgl. Pt. 4.7.2.1).

#### **432 Ausmass der Lärmemissionen und Lärmimmissionen**

*Jemand beantragt die Streichung des Grundsatzes, wonach sowohl das Ausmass der bestehenden Lärmemissionen als auch der Lärmimmissionen nicht erhöht werden darf.*

Gemäss Richtplantext erfolgt die zukünftige Entwicklung der Flugplätze in Abstimmung mit den Sachplänen des Bundes (vgl. Pt. 4.7.2.1). Im kantonalen Richtplan sind die Grundsätze festgelegt, die dabei aus kantonaler Sicht zu beachten sind. Mit Rücksicht auf das zu grossen Teilen dicht besiedelte Umfeld der Flugplätze zählt hierzu auch der Grundsatz, dass sowohl das Ausmass der bestehenden Lärmemissionen als auch der Lärmimmissionen nicht erhöht werden darf.

#### **433 Militärflugplatz Dübendorf**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Militärflugplatz Dübendorf mit der bestehenden Infrastruktur weiterhin als Flugplatz im kantonalen Richtplan einzutragen. Mehrere Einwendende beantragen, im Falle einer Aufgabe des militärischen Flugbetriebs den Flugplatz als bestehende Infrastruktur beizubehalten und einer zivilen Nutzung zuzuführen. Mehrere Einwendende beantragen, den Flugplatz Dübendorf als aviatischen Standort beizubehalten und weiterzuentwickeln; dabei sei eine Mischnutzung von zivilen Unterhaltsbetrieben im aviatischen Bereich und dem militärischen Lufttransport anzustreben. Mehrere Einwendende beantragen, den bestehenden Flugplatz Dübendorf insbesondere für die Grundausbildung von Berufspiloten bzw. als «Commuter Airport» zu nutzen. Mehrere Einwendende beantragen, den Flugplatz Dübendorf nach dem Auszug der Armee als Stützpunkt für die Geschäftsfliegerei und die allgemeine Luftfahrt zu verwenden, um den Flughafen Zürich zu entlasten sowie zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Mehrere Einwende beantragen, unter Pt. 4.7.2.3 a) festzulegen, dass sich der Kanton beim Bund für eine militärisch/zivil gemischte aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf einsetze, wobei der Flughafen Zürich dem Linienverkehr und der Flugplatz Dübendorf der allgemeinen Luftfahrt dienen soll.*

*Jemand beantragt, die Festlegungen für das Flugplatzareal Dübendorf mit den Sachplänen des Bundes (Sachplan Militär sowie Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) abzustimmen und festzuhalten, dass der Verzicht auf einen künftigen Flugbetrieb unter dem Vorbehalt eines definitiven Beschlusses zum Rückzug der Luftwaffe steht.*

*Jemand beantragt die Realisierung eines Innovationsparks. Jemand beantragt, Teile des Areals als Siedlungsgebiet zu bezeichnen. Jemand beantragt, das Flugplatzareal Dübendorf nicht als strategische Landreserve freizuhalten, sondern als kantonales Zentrumsgebiet mit der Funktion «City-Gebiet» zu bezeichnen.*

Der Militärflugplatz Dübendorf wird gemäss Stationierungskonzept der Armee vom Juli 2005 von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Ende 2005 wurde der Betrieb mit militärischen Kampfflugzeugen auf dem Flugplatz Dübendorf eingestellt. Gemäss Mitteilung des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) vom Mai 2008 sollte der Militärflugplatz Dübendorf noch bis 2014 als Helikopter- und Lufttransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge genutzt werden. Im Hinblick auf die langfristige Verteilung der Flugbewegungen überprüft das VBS derzeit das Stationierungskonzept der Luftwaffe. Es wird dabei auch geprüft, ob der Militärflugplatz Dübendorf als Standort für eine Helikopter- und Lufttransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge auch über 2014 hinaus genutzt werden soll. Trotz oder gerade wegen des noch ausstehenden Entscheids des Bundes, ob das Flugplatzareal Dübendorf künftig weiterhin militäraviatisch genutzt werden soll, ist es für den Kanton Zürich wichtig, mögliche weitere Nutzungsoptionen zu prüfen. Um die Optionen und Alternativen möglicher künftiger Nutzungen des Flugplatzareals in einem grösseren Zusammenhang bewerten und in der Raumplanung die nötigen Weichenstellungen für eine zukunftsfähige Gebietsentwicklung vornehmen zu können, beauftragte der Regierungsrat die Bau- und Verkehrsdepartement im Januar 2008, ein Projekt «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» einzuleiten. Aufgrund der Ergebnisse der vorgenommenen Untersuchungen sprach sich der Regierungsrat mit Beschluss vom 19. Mai 2010 gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf aus (RRB Nr. 751/2010).

Das Areal des Militärflugplatzes Dübendorf stellt die letzte grosse und zusammenhängende Landreserve im Kanton Zürich dar. Nach Auffassung des Regierungsrates wird mit einem Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf das volkswirtschaftliche Potenzial des Flugplatzareals nicht ausgeschöpft. Es entgehen insbesondere

Möglichkeiten, das Areal anderweitig hochwertig zu nutzen, eine Aufwertung der angrenzenden Entwicklungsgebiete in den Standortgemeinden zu unterstützen sowie die Chance, längerfristig mögliche Renditen aus der Entwicklung des Areals zu erzielen. Auch der Ausschluss der Bevölkerung vom Flugplatzareal sowie die Lärmbelastung durch den Flugverkehr stellen weitere Entwicklungshemmnisse für die Standortgemeinden dar. Bei einer Aufgabe der aviatischen Nutzung würden durch die wegfallende Lärmbelastung sowie durch die Zugänglichkeit der grossen Freifläche neue Entwicklungsperspektiven geschaffen.

Gemäss Richtplantext soll daher auf dem Flugplatzareal Dübendorf künftig kein Flugbetrieb mehr stattfinden. Einzig eine weitere Stationierung der Rega wird nicht ausgeschlossen. Der Standort ist auf Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen. Angesichts seiner Grösse und Lage ist das Flugplatzareal als strategische Landreserve für Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf und von kantonaler oder nationaler Bedeutung freizuhalten (vgl. Pt. 4.7.2.1). Zudem wurden Piste und Flughafenperimeter aus der Richtplankarte entfernt. Der bisherige Eintrag «Militärflugplatz Dübendorf» wurde aus der Objektliste der Flugplätze gestrichen (vgl. Pt. 4.7.2.2 a). Mehrere Einwendende begrüssen die getroffenen Massnahmen.

Der Kanton setzt sich beim Bund für eine Aufgabe der aviatischen Nutzung auf dem Flugplatzareal Dübendorf ein. Er wirkt auf eine zeitnahe Anpassung der Lärmkurven und Hindernisbegrenzungsflächen an die heute und gemäss zukünftigen Beschlüssen vereinbarte Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf hin. Die weitere Konkretisierung der Nachnutzung des Flugplatzareals erfolgt in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern. Anhand der erarbeiteten Grundlagen können dann, abgestimmt auf den Entscheid des Bundes über die künftige Nutzung des Flugplatzareals, weiterführende Festlegungen im kantonalen Richtplan getroffen werden (vgl. Pt. 4.7.2.3 a).

Die Schaffung eines Innovationsparks auf Kantonsgebiet entspricht den langfristigen Zielen des Regierungsrats. Auch wenn der endgültige Entscheid des Bundes über die weitere Verwendung des Flugplatzareals Dübendorf noch nicht gefallen ist, hat der Bund der Aufnahme von Planungsarbeiten für einen Innovationspark im Kopfbereich des Flugplatzareals zugestimmt. Der Regierungsrat hat die Baudirektion daher ermächtigt, eine entsprechende, separate Richtplanteilrevision (nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf) durchzuführen.

#### **434 Flugfeld Hausen**

*Mehrere Einwendende beantragen, das Flugfeld Hausen aus Rücksicht auf das angrenzende Naherholungsgebiet, das Naturschutzgebiet Bruggenmoos sowie das Landschaftsschutzgebiet aus dem kantonalen Richtplan zu streichen.*

Die Luftfahrt fällt nach Art. 87 der Bundesverfassung in den Kompetenzbereich des Bundes. Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist das Instrument des Bundes zur Planung und Erfüllung seiner Aufgaben im Bereich der Zivilluftfahrt (Art. 13 RPG). Er bestimmt gemäss Art. 3a der Verordnung über die Infrastruktur Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) die einzelnen dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen, insbesondere deren Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb. Das SIL-Objektblatt bildet somit die Grundlage für zukünftige Betriebsreglemente und Ausbauten an der Flughafeninfrastruktur und ist wie der kantonale Richtplan behördenverbindlich (vgl. Art. 37 Abs. 5 Luftfahrtgesetz, LFG, SR 748.0).

Die künftige Nutzung des Flugfeldes Hausen wurde im Rahmen von Koordinationsgesprächen des Bundes diskutiert. Der Bundesrat hat das SIL-Objektblatt «Flugfeld Hausen am Albis» am 18. August 2004 verabschiedet und als überwiegende Nutzung die fliegerische Ausbildung sowie den Flugsport festgelegt. Der Eintrag im kantonalen Richtplan ist auf das SIL-Objektblatt «Flugfeld Hausen am Albis» abgestimmt. Der Flugplatz wird keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich übernehmen, der Betrieb im bisherigen Umfang soll aber erhalten bleiben.

#### **435 Flugfeld Hasenstrick**

*Jemand beantragt, die betroffenen Gemeinden in die Erarbeitung des SIL-Objektblatts einzubeziehen.*

Das SIL-Objektblatt für das Flugfeld Hasenstrick wurde am 2. November 2005 vom Bundesrat verabschiedet und ist nach wie vor gültig. Gemäss Art. 13 Abs. 2 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) ist der Bund bei der Ausarbeitung der Sachpläne verpflichtet, mit den Kantonen zusammenzuarbeiten; er hat ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt zu geben. Eine Änderung des SIL-Objektblatts würde demnach einen so genannten SIL-Koordinationsprozess erfordern, in dem die Abstimmung zwischen der Sachplanung des Bundes und der Richtplanung des Kantons vorgenommen wird.

**436 Flugfeld Speck**

*Jemand beantragt, das Flugfeld Speck mit einer Hartbelagpiste von mindestens 800 Meter Länge zu versehen.*

Die Festlegungen zum Flugfeld Speck sind mit dem Sachplan Infrastruktur (SIL) des Bundes abgestimmt. Das SIL-Objektblatt für das Flugfeld Speck-Fehraltorf wurde am 18. August 2004 vom Bundesrat verabschiedet. Danach soll der Flugbetrieb im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Zur Verbesserung der Piste ist allenfalls eine Befestigung mit Kunststoff-Lochplatten vorgesehen. Dies würde eine Plangenehmigung nach Luftfahrtgesetz bedingen. Auf die ursprünglich geplante Verschiebung und Drehung der Piste mit neuem Rollweg wurde verzichtet.

**4.8 Schifffahrt****4.8.1 Ziele**

*Zu diesem Unterkapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

**4.8.2 Karteneinträge****437 Neue Schifffahrtslinie im unteren Seebecken**

*Jemand beantragt, eine neue Schifffahrtslinie, die die unteren Seegemeinden mit der Stadt Zürich verbindet, in die Richtplankarte aufzunehmen.*

Das Angebot einer neuen Schiffsverbindung nach Zürich würde aus verschiedenen Gründen keine Alternative zur S-Bahn sowie zu den Buslinien darstellen: Ein Schiff wäre sehr viel langsamer, würde eine unzureichende Kapazität aufweisen und könnte keine direkten Verbindungen in die wichtigsten Arbeitsplatzgebiete der Stadt Zürich anbieten. Einem entsprechenden Angebot würde daher keine kantonale Bedeutung zukommen.

**4.8.3 Massnahmen****438 Autofähre Horgen–Meilen**

*Jemand beantragt, der Autofähre Horgen–Meilen keine Auflagen zu machen, die den wirtschaftlichen Betrieb beeinträchtigen.*

Gemäss Richtplankartext sind bei den Schiffsanlegestellen der Autofähre Horgen–Meilen umwelt- und landschaftsverträgliche Massnahmen zu prüfen, falls ein Rückstau auf dem Strassennetz zu unverhältnismässigen Beeinträchtigungen führen sollte (vgl. Pt. 4.8.3 a). Auflagen, die den wirtschaftlichen Betrieb der Fähre beeinträchtigen könnten, sind damit nicht vorgesehen.

**439 Zahl der Bootsliegeplätze**

*Jemand beantragt, die interkantonale Vereinbarung der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen vom 15. Mai 1998 betreffend die «Beschränkung von Bootsplätzen am Zürich-/Obersee» aus dem Grundlagenverzeichnis zu streichen.*

*Jemand beantragt, an der klaren Regelung der Zahl der Bootsliegeplätze am Zürichsee festzuhalten.*

Damit die Qualität und die Funktion der Gewässer nachhaltig gesichert werden können, soll grundsätzlich auf eine Nutzungsintensivierung verzichtet werden. Vor diesem Hintergrund stellt die Begrenzung der Anzahl Bootsliegeplätze auf dem Zürichsee, wie sie mit den beiden anderen Anrainerkantonen St. Gallen und Schwyz vereinbart wurde, eine zweckmässige Massnahme dar. Zur Sicherstellung der Transparenz soll die interkantonale Vereinbarung daher weiterhin im Grundlagenverzeichnis aufgeführt werden.

**4.9 Grundlagenverzeichnis**

*Zu diesem Kapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*



## 5 Einwendungen zum Kapitel Versorgung, Entsorgung

Die umfassende Überarbeitung des Kapitels «Versorgung, Entsorgung» wurde mit Beschluss vom 24. November 2009 vom Kantonsrat festgesetzt. Die Genehmigung durch den Bund erfolgte am 17. Dezember 2010. Das Kapitel ist daher weitgehend unverändert in die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans eingeflossen und die Anpassungen sind im Vergleich zu anderen Kapiteln geringer.

Im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage sind daher vor allem kleinere Aktualisierungen und Präzisierungen vorgenommen worden.

In den Kapiteln «Materialgewinnung» und «Abfall» wurden die Objektlisten bzgl. Abbau- bzw. Restvolumen auf den Stand 2011 gebracht. Zwei Materialgewinnungsgebiete, die vollständig aufgefüllt und rekultiviert worden sind, wurden aus der Objektliste entfernt.

Aufgrund veränderter Grundlagen der Versorger wurden Anpassungen im Netz der Höchst- und Hochspannungsleitungen sowie der Gasleitungen vorgenommen sowie mittel- und langfristig notwendige Standorte für Unterwerke in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Es hat sich gezeigt, dass die Landsicherung für derartige Infrastrukturanlagen in den letzten Jahren zunehmend schwieriger geworden ist. Die Standortsicherung im kantonalen Richtplan gewinnt daher stark an Bedeutung.

### 5.1 Gesamtstrategie

*Zu diesem Kapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

### 5.2 Wasserversorgung

#### 5.2.1 Ziele

##### **440 Förderwerke nennen**

*Jemand beantragt eine textliche Ergänzung, wonach nicht nur die Anlagen für die Gewinnung, Aufbereitung, Speicherung und Verteilung zu unterhalten sind, sondern auch die reinen Förderwerke.*

Die Förderwerke sind in der Nennung «Anlagen für die Gewinnung von Trink-, Brauch- und Löschwasser» subsummiert.

##### **441 Auf kantonalen Trinkwasserverbund verzichten**

*Mehrere Einwendende beantragen, auf einen kantonalen Trinkwasserverbund ersatzlos zu verzichten.*

Die Versorgung von Bevölkerung, Gewerbe und Industrie mit einwandfreiem Trinkwasser, das jederzeit in genügender Menge zur Verfügung steht, ist eine der Hauptaufgaben der Gemeinden. Viele Gemeinden und regionale Versorgungseinheiten sind jedoch darauf angewiesen, Trinkwasser ausserhalb ihres Versorgungsgebietes gewinnen bzw. beziehen zu können. Ziel muss somit sein, die im Kantonsgebiet für die Trinkwassergewinnung geeigneten Wasservorkommen derart zu erschliessen, dass die Wasserversorgung nicht nur in einzelnen Regionen, sondern über das ganze Kantonsgebiet gewährleistet werden kann. Der kantonale Trinkwasserverbund soll deshalb die Regionen und die wichtigsten Trinkwassergewinnungsgebiete miteinander verbinden und eine geeignete Wasserverteilung gewährleisten. Der kantonale Trinkwasserverbund hat im Weiteren die Aufgabe, bei Verschmutzungen von Wassergewinnungsanlagen oder in Trockenperioden weiträumige Wasserlieferungen zu ermöglichen und das Zusammenbrechen von Wasserversorgungen zu verhindern, was mit erheblichen Schäden und einem massiven Imageverlust verbunden wäre. Der kantonale Trinkwasserverbund ist das Rückgrat der Wasserversorgung und liegt im hohen öffentlichen Gesamtinteresse.

#### 5.2.2 Karteneinträge

##### **442 Kantonsübergreifende Zusammenarbeit in der Wasserversorgung**

*Jemand beantragt zu prüfen, inwieweit die Wasserversorgungsnetze an der Grenze der Kantone Aargau und Zürich verbunden werden können.*

Es ist selbstverständlich, dass im Rahmen von überregionalen, regionalen und kommunalen Versorgungsstudien sowie des Massnahmenplans Wasser über die Kantonsgrenzen hinweg geplant wird sowie die Resultate gegebenenfalls in den kantonalen Richtplan oder die regionalen Richtpläne einfließen. Die gewünschte Überprüfung der Vernetzung mit dem Kanton Aargau ist somit bereits erfolgt (z. B. letztmals im Rahmen der regionalen Versorgungsstudie Wehntal/Surbtal, 2008) und wird auch künftig auf allen Planungsstufen periodisch überprüft. Im Weiteren wurden die Nachbarkantone Aargau, Schwyz, Zug, St.Gallen, Thurgau und Schaffhausen eingeladen, sich zur laufenden Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans zu äussern.

#### **443 Grundwasserschutzgebiet Schlieren**

*Jemand beantragt, die Grundwasserschutzzone Schlieren, Zelgli im heutigen Ausmass zu belassen.*

Es ist nicht vorgesehen, die heutige Ausdehnung des Schutzareals Zelgli anzupassen. Gestützt auf die neue Gewässerschutzverordnung (GSchV) wurde das Schutzareal im Gemeindegebiet Schlieren bereits mit der Teilrevision des Richtplans 2009 erweitert. Gemäss Anhang 4 Ziffer 23 Abs. 2 GSchV können die Randbereiche des Areals jedoch überbaut werden (Hoch- und Tiefbauten über dem Grundwasserleiter). Erholungs- und Sportnutzungen werden beinahe im ganzen Schutzareal möglich sein (vgl. Wegleitung Grundwasserschutz, BUWAL [heute BAFU], 2004). Zur Klärung der Situation sollen in den nächsten Jahren die Schutzzonen der bestehenden Fassung Zelgli im Sinne der neuen bundesrechtlichen Bestimmungen überprüft und allenfalls angepasst werden. Gleichzeitig soll nach Anhörung der Stadt Schlieren auch die Abgrenzung und Festsetzung des Schutzareals Zelgli erfolgen (§ 37 Einführungsgesetz zum Gewässerschutzgesetz). Die Schutzareale Zelgli und Schanzen in Unterengstringen sind die einzigen Gebiete des mittleren und südlichen Kantonsteils, in denen neue, bedeutsame Grundwasserentnahmen noch möglich und auch vorgesehen sind. Eine Redimensionierung dieser Grundwasserschutzareale liegt nicht im übergeordneten kantonalen Interesse. Im Zusammenhang mit dem «Massnahmenplan Wasser Limmat» wurde zudem aufgezeigt, dass mit der geplanten Revitalisierung der Limmat das Gebiet Lacheren für die Trinkwassergewinnung aufgegeben werden muss. Das Grundwasserschutzareal Zelgli stellt somit auch ein Ersatz für das heutige Grundwasserschutzareal Lacheren dar. Diese Bedingungen sind im Generellen Wasserversorgungsprojekt der Gemeinde Schlieren bereits berücksichtigt.

#### **444 Grundwasserschutzgebiete und -fassungen Hard und Stadacker**

*Jemand beantragt, die Grundwasserschutzgebiete und -fassungen Hard und Stadacker in Winterthur aufzunehmen.*

Zur Erhöhung der Versorgungssicherheit der Grossregion Winterthur steht seit vielen Jahren eine Wassergewinnung im Grundwasserschutzareal Rheinau zur Diskussion. Eine derartige Wasserbeschaffung ist aus kantonalen Sicht langfristig anzustreben, da in Rheinau qualitativ hochwertiges Grundwasser erschlossen werden kann und die einseitige Abhängigkeit der Wasserversorgung vom Tössgrundwasserstrom wegfällt. Auch im Hinblick auf einen möglichen Klimawandel erscheint eine Wasserbeschaffung aus einem zweiten, unabhängigen Grundwasservorkommen für die Region Winterthur langfristig zweckmässig zu sein. Aus den obgenannten Gründen sind die im Eulach- und Tössgrundwasserstrom gelegenen Fassungen Hard und Stadacker zweitrangig und keine Alternative zur künftigen Wasserbeschaffung in Rheinau. Sie sind deshalb nicht Bestandteil des kantonalen Trinkwasserverbundes und sollen wie bisher nur im regionalen Richtplan abgebildet werden.

#### **445 Zusätzliche Wasserfassung am Stammerberg**

*Jemand beantragt, eine zusätzliche Wasserfassung am Stammerberg aufzunehmen.*

Die vorgeschlagene Nutzung von kleinen Grund- und Quellwasservorkommen ist nicht zweckdienlich, da deren Nutzbarkeit während Trockenperioden (Restwasserbestimmungen) äusserst eingeschränkt ist. Die im Auftrag der Baudirektion, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, gemeinsam mit den Gemeinden Oberstammheim, Ossingen, Unterstammheim, Truttikon und Waltalingen erarbeitete Versorgungsstudie vom 18. Februar 2008 zeigt auf, wie das nordöstliche Weinland künftig versorgt werden soll. Dieses Versorgungskonzept ist nicht von überregionaler Bedeutung und deshalb nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans, sondern soll in den regionalen Richtplan aufgenommen werden.

#### **446 Leitung Zürich, Hardhof–Schlieren–Regensdorf**

*Jemand beantragt, auf die neue Wassertransportleitung Zürich Hardhof–Schlieren–Regensdorf zu verzichten.*

Das Gebiet Zelgli in Schlieren ist eines von nur zwei Grundwasserschutzarealen des mittleren und südlichen Kantonsteils, in denen künftig eine neue erhebliche Trinkwassergewinnung noch möglich ist. Das Schutzareal

hat somit langfristig nicht nur den Bedürfnissen der Region zu dienen. Die geplante Wassertransportleitung Hardhof–Schlieren–Regensdorf ist Teil des kantonalen Trinkwasserverbundes. Damit das potenzielle Fassungsgebiet Zelgli in geeigneter Weise für künftige Generationen auch überregional erschlossen werden kann, sind zukünftige Grundwasserfassungen in diesem Areal an die Transportleitung anzuschliessen.

#### **447 Leitung Zürich–Horgen streichen**

*Jemand beantragt, die geplante Wassertransportleitung Zürich–Horgen zu streichen.*

Angesichts der hohen Bevölkerungszahlen am linken Zürichseeufer ist eine leistungsfähige Verbindung der einzelnen Seewasserwerke zur Erreichung einer angemessenen Versorgungssicherheit längs des gesamten linken Seeufers gerechtfertigt. Ob die kommunalen oder regionalen Leitungsnetze genügend gross dimensioniert sind, um im Störfall den Wassertransport zu gewährleisten, bleibt Gegenstand von Variantenstudien im Rahmen der Überprüfung und Dimensionierung des kantonalen Trinkwasserverbundes. Gegebenenfalls kann auf die Transportleitung verzichtet werden.

#### **448 Leitung Zollikon–Stäfa**

*Jemand beantragt, die bestehende Notwasserleitung zwischen Männedorf, Uetikon, Meilen und Egg aufzunehmen und auf die vorgesehene Leitung im Bereich der Seestrasse zu verzichten.*

Das Seewasserwerk Lengg der Wasserversorgung Zürich und die Seewasseraufbereitungsanlage Mühleholzli der Gruppenwasserversorgung Zürcher Oberland (GWVZO) gehören mit zu den leistungsfähigsten Produktionsstandorten des kantonalen Trinkwasserverbundes. Um den Wasseraustausch bei Ausfall eines oder mehrerer Werke zu gewährleisten, braucht es eine leistungsfähige Transportleitung. Dies muss auch langfristig bei steigendem Wasserbedarf der Gemeinden am rechten Zürichseeufer gewährleistet sein. Ob die kommunalen Leitungsnetze und die erwähnte Notwasserleitung genügend gross dimensioniert sind, um im Störfall den Wassertransport überregional zu gewährleisten, bleibt Gegenstand von Variantenstudien im Rahmen der Planung der Anlagen des kantonalen Trinkwasserverbundes. Gegebenenfalls kann auf die Transportleitung verzichtet werden.

#### **449 Leitung Bülach–Niederglatt**

*Jemand beantragt, die Leitung Bülach–Niederglatt auf die Transitzkapazitäten der örtlichen Wasserversorgungen abzustimmen und mit diesen zu koordinieren; allenfalls könnte auch eine bestehende Leitung die Transitfunktion übernehmen.*

Der Antrag ist grundsätzlich sinnvoll. Er kann aber im Rahmen der laufenden Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans nicht berücksichtigt werden. Die für eine Beurteilung erforderlichen Untersuchungen sind aufwendig und werden im Rahmen der anstehenden Überprüfung und Dimensionierung des kantonalen Trinkwasserverbundes erfolgen.

### **5.2.3 Massnahmen**

#### **450 Festlegung von Förderanlagen**

*Jemand beantragt, die Regionen sollen auch Förderanlagen (reine Pumpwerke) festlegen.*

Eine konkrete Festlegung der reinen Förderwerke würde den Spielraum bei einer späteren Projektierung allenfalls unvorteilhaft einschränken. Die Förderwerke sind deshalb in den dargestellten Transportleitungen subsummiert.

## **5.3 Materialgewinnung**

### **5.3.1 Ziele**

#### **451 Koordination mit Deutschland**

*Jemand beantragt, die in Pt. 5.3 formulierten Ziele und Massnahmen mit dem benachbarten Ausland zu koordinieren.*

Weder Kiestransporte aus Deutschland noch Bahnanteile für den Transport aus deutsche Kiesgruben können mit dem kantonalen Richtplan gesteuert werden. Zu jenen Abbaugebieten, die sich direkt an der Grenze zu Deutschland befinden, findet jedoch eine Zusammenarbeit mit den deutschen Behörden statt, um den Abbau bei Bedarf zu koordinieren. Diese Koordination hat sich bereits niedergeschlagen. So wurde beispielsweise im

«Teilregionalplan Oberflächennahe Rohstoffe für die Region Hochrhein-Bodensee» (Genehmigung vom 27. Januar 2005 durch das Wirtschaftsministerium Baden Württemberg) neu folgender Grundsatz aufgenommen: «Die Verlagerung insbesondere der überregionalen Rohstofftransporte auf die Schiene soll geprüft werden. Künftige Abbaugelände sollen auf den Bahntransport oder wenn ein Bahnanschluss nicht möglich ist, auf das Vorhandensein von leistungsfähigen Ortsumfahrungen ausgerichtet werden.»

#### **452 Recyclingmaterial verwenden**

*Jemand beantragt aufzuführen, dass wenn immer möglich Recyclingmaterial zu verwenden sei.*

Das Anliegen wird im kantonalen Richtplan unter Pt. 5.3.1 erwähnt und ist damit abgedeckt.

#### **453 Offene Gesamtfläche reduzieren**

*Jemand beantragt, zur Erhaltung der landwirtschaftlichen Nutzflächen und im Besonderen der Fruchtfolgeflächen die offene Gesamtfläche aller im kantonalen Richtplan festgelegten Materialgewinnungsgebiete zu reduzieren.*

Die zu einem bestimmten Zeitpunkt offenen Flächen sind möglichst klein zu halten, dies ist bereits im Richtplantext festgehalten. Das dafür geeignete Instrument ist der kantonale Gestaltungsplan, der Festlegungen zu Abbaustufen machen kann. Die Rekultivierung von Materialgewinnungsgebieten erfolgt nach ständiger Praxis der Baudirektion so, dass keine Verminderung der Bodenqualität entsteht. Falls für die Schaffung von naturnahen Flächen auf Fruchtfolgeflächen zurückgegriffen wird, sind Kompensations- oder Abtauschmassnahmen vorzusehen.

#### **454 Festsetzung von Deponien für unverschmutztes Aushub- und Abraummaterial**

*Jemand beantragt, den Pt. 5.3.1 Abschnitt 3 hinsichtlich Deponien für unverschmutztes Aushub- und Abraummaterial zu ändern; es sollen dann, wenn die Kapazitäten in Materialgewinnungsgebieten mittel- bis langfristig ausgeschöpft sind, entsprechende Deponien ausgeschrieben werden.*

Das anfallende Aushub- und Abraummaterial ist für die Auffüllung und Rekultivierung der offenen Gruben zu verwenden. Falls diese Kapazitäten langfristig für eine ausgeglichene Export-/Importbilanz nicht ausreichen, ist in einer folgenden Richtplanrunde zu prüfen, ob entsprechende Deponien zu bezeichnen sind.

#### **455 Erhöhung des Bahnanteils auf mindestens 50%**

*Mehrere Einwendende beantragen, mindestens 50% der abgebauten und abzulagernden Menge mit der Bahn oder im kombinierten Ladungsverkehr zu transportieren.*

Bereits das im kantonalen Richtplan festgelegte Ziel, einen gesamtkantonalen Modalsplit von 35% zu erreichen, ist sehr ambitiös, da im Moment nur die Werke im Rafzerfeld und in Weiach über Bahnverlademöglichkeiten verfügen. Der im kantonalen Richtplan geforderte Bahnanteil von 35% bezieht sich auf den Kies- und Aushubtransport im gesamten Kanton Zürich. Rechnet man die in den letzten Jahren erreichten Bahnanteile zusammen, so resultiert ein kantonaler Bahnanteil von etwa 26%. Ein Aufstocken auf 50% oder mehr wäre aufgrund der kleinräumigen Marktstrukturen im Baugewerbe unrealistisch. Damit ein Bahnanteil von 35% erreicht werden kann, soll der Kanton die gesetzlichen Grundlage schaffen, damit bei Grossbaustellen die Transporte grundsätzlich mit der Bahn, dem Schiff oder im kombinierten Ladungsverkehr erfolgen.

#### **456 Modalsplit-Ziel zum Bahnanteil streichen**

*Jemand beantragt, das Modalsplit-Ziel zum Bahnanteil für Kies- und Aushubtransporte zu streichen.*

Im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans vom 24. November 2009 hat der Kantonsrat für sämtliche neu aufgenommenen Materialgewinnungsgebiete eine Bedingung zum Bahnanteil festgesetzt. Dies vor dem Hintergrund, die Belastungen durch den Kiesabbau und den damit verbundenen Verkehr möglichst gering zu halten. Mit dieser Bedingung wird festgehalten, dass diese Gebiete zum kantonalen Modalsplit-Ziel beitragen müssen. In den Gestaltungsplänen und Abbaubewilligungen wird ein entsprechender Bahnanteil festgelegt. Das bedeutet jedoch nicht zwingend, dass ein eigener Bahnanschluss erstellt werden muss.

Kies- und Aushubtransporte tragen mit jährlich rund 6 Millionen Festkubikmetern oder 12 Millionen Tonnen einen Anteil von 20% zum Güterverkehr im Kanton Zürich bei. Die Verlagerung dieser Güterströme auf die Bahn wird im Zürcher Planungs- und Baugesetz (§ 237 PBG) angestrebt. Dies dient der Vermeidung von Konflikten durch Mehrverkehr auf den Strassen, der Luftreinhaltung und der Lärminderung. Grosse Kiesabbaugebiete mit mehr als 100'000 Tonnen Materialtransport pro Jahr sollen zum Bahntransport beitragen. Kleinere Abbaugelände unter 100'000 Tonnen Materialtransport pro Jahr dienen der lokalen bis regionalen

Versorgung und sind von einem Bahnanteil befreit. Damit wird der Vollzug auf jene Abbaugelände fokussiert, die 90% zum Materialtransport beitragen. Die Modalsplit-Vorgaben dienen dazu, dass ein Teil des Massengüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene verlagert wird.

### 5.3.2 Karteneinträge

#### **457 Überlagernde Festlegungen (Fruchtfolgeflächen und Kiesabbaugelände) erklären**

*Jemand beantragt, die Hierarchie von überlagernden Festlegungen (Fruchtfolgeflächen und Kiesabbaugelände) zu erklären.*

Kiesabbau gilt als temporäre Nutzung im Landwirtschaftsgebiet und kann auch auf Fruchtfolgeflächen stattfinden. Allerdings untersteht auch der Kiesabbau der Kompensationspflicht gemäss kantonalem Richtplan (vgl. Pt. 3.2.2). Das heisst, wenn vor dem Kiesabbau auf der fraglichen Fläche Fruchtfolgeflächen festgelegt waren, sind diese nach dem Abbau wiederherzustellen. Diese Anforderung findet sich auch explizit im Richtplantext unter Pt. 5.3.1: «Nach der Rekultivierung sind die Böden in ihrer, vor der Materialgewinnung vorhandenen Qualität und Fläche wiederherzustellen sowie deren ökologischer Wert möglichst zu erhöhen.»

#### **458 Verlust landwirtschaftlicher Produktionsflächen durch Materialgewinnungsgebiete**

*Jemand stellt fest, dass im Gebiet des vorgesehenen Gesamtkonzeptes Windlacherfeld/Weiach der Kiesabbau dazu führen wird, dass die landwirtschaftlichen Produktionsflächen erst in Jahren, wenn nicht Jahrzehnten wieder zur Verfügung stehen werden.*

Das Aufzeigen, wann wo Kies abgebaut, die Gruben aufgefüllt und rekultiviert werden, ist ein wesentlicher Inhalt des im kantonalen Richtplan vorgesehenen Gesamtkonzeptes und des Gestaltungsplans. Der Abbau- und Auffüllungsvorgang hat etappenweise zu erfolgen, so dass jeweils nur die betrieblich notwendigen Flächen offen sind.

#### **459 Verzicht auf Materialgewinnungsgebiete mit weniger als 100'000 m<sup>3</sup> Umsatz pro Jahr**

*Jemand beantragt, auf die Festlegung von Materialgewinnungsgebiete mit weniger als 100'000 m<sup>3</sup> Umsatz pro Jahr zu verzichten. Es sollen nur grosse Materialgewinnungsgebiete mit einem entsprechenden Umsatz bezeichnet werden; es dürfe keiner «Verzettelung» von solchen Gebieten Vorschub geleistet werden.*

Diesem Anliegen wird Rechnung getragen, einerseits mit dem zurückhaltenden Bezeichnen von neuen Materialgebieten im kantonalen Richtplan, andererseits mit dem Verfügen von entsprechenden Fristen für den Abbau und die Rekultivierung. Diese Fristen sind einem konsequenten Vollzug zu unterziehen.

#### **460 Bezeichnung von Kiesabbaugeländen im kantonalen Richtplan**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Kiesabbaugelände im kantonalen Richtplan bis nach Abschluss der Rekultivierung in der Richtplankarte und in der Objektliste (vgl. Pt. 5.3.2) zu bezeichnen. Dies soll sinngemäss auch für Schlammweiher gelten, da diese Teile von Kiesabbaugeländen darstellen.*

Diesem Anliegen wird Rechnung getragen, indem der kantonale Richtplan entsprechend nachgeführt wird. Der kantonale Richtplan stellt eine Momentaufnahme dar. Erst wenn ein Materialgewinnungsgebiet vollständig aufgefüllt und rekultiviert ist, kann es aus der Richtplankarte «entlassen» werden.

#### **461 Ottenbach, Mülibach als Anlage zur Materialaufbereitung bezeichnen**

*Jemand beantragt, die Grube Mülibach auch als Anlage zur Materialaufbereitung zu bezeichnen.*

Im kantonalen Richtplan werden keine Aufbereitungsanlagen bezeichnet. Im Richtplantext unter Pt. 5.7.2 wird festgelegt, dass Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs- und Betriebsabfällen – dazu gehören auch Bauabfallanlagen – grundsätzlich innerhalb des Siedlungsgebiets anzusiedeln sind.

#### **462 Materialgewinnungsgebiete Glattfelden: Bedingung «Bahnanteil vorsehen» streichen**

*Jemand beantragt, bei den Materialgewinnungsgebieten Glattfelden, Schwarzüti, Glattfelden, Wurzen, Glattfelden Neuwingert/March und Glattfelden, Gässli die Bedingung «Bahnanteil vorsehen» zu streichen.*

Der Kantonsrat hat für sämtliche Materialgewinnungsgebiete, die neu im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans vom 24. November 2009 in den Richtplan aufgenommen wurden, eine Bedingung zum Bahnanteil festgesetzt. Dies vor dem Hintergrund, die Belastungen durch den Kiesabbau und den damit verbundenen Verkehr für die lokale Bevölkerung und die Umwelt möglichst gering zu halten.

Mit der Bedingung wird festgehalten, dass diese Gebiete zum kantonalen Modalsplit-Ziel beitragen müssen. Das bedeutet nicht zwingend, dass ein eigener Bahnanschluss erstellt werden muss. Im Gestaltungsplan oder in der Abbaubewilligung wird ein entsprechender Bahnanteil festgelegt. Abbau, Etappierung und Bahntransport können zudem im Gesamtkonzept Windlacherfeld/Weiach thematisiert werden, in das die genannten Gebiete einbezogen werden.

#### **463 Materialgewinnungsgebiete Glattfelden streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Kiesabbaugebiete in Glattfelden (Schwarzrüti, Wurzten und Neuwingert/March) zu streichen.*

Die genannten Materialgewinnungsgebiete wurden vom Kantonsrat im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans «Versorgung, Entsorgung» 2009 bezeichnet. Sie wurden damals nach der öffentlichen Auflage des Richtplanentwurfs verkleinert und damit von den Bauzonen besser abgetrennt. Ein Abbau des Materialgewinnungsgebiets Glattfelden, Wurzten ist erst nach einer einvernehmlichen Lösung für die Schulanlage Zweidlen möglich. Ein entsprechender Hinweis darauf ist in der Rubrik «Bedingungen» vorhanden. Die genannten Gebiete sind im Rahmen des Gesamtkonzeptes Windlacherfeld/Weiach zu behandeln, worin Abbau, Etappierung und Bahntransport zu thematisiert sind. Die Auffüllung und Rekultivierung wird im Rahmen des Gestaltungsplans geregelt.

#### **464 Materialgewinnungsgebiet Lindau, Tagelswangen streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, das Kiesabbaugebiet Lindau, Tagelswangen zu streichen.*

Das Materialgewinnungsgebiet Lindau, Tagelswangen wurde vom Kantonsrat im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans «Versorgung, Entsorgung» 2009 bezeichnet. Ein von der Gemeinde angestrebter Rekurs gegen diese Festlegung wurde vom Bundesgericht gutgeheissen. Dies mit der Begründung, dass die Gemeinde Lindau zu wenig in den Erarbeitungsprozess einbezogen und ihr somit das rechtliche Gehör nicht im ausreichenden Mass gewährt worden sei. Überdies sei der Bahntransport lediglich über wenige Jahre und nicht bis zum Ende des Kiesabbaus gewährleistet.

Diese Mängel sind behoben worden. Die Gemeinde wurde entsprechend in den Erarbeitungsprozess einbezogen, es liegt eine Machbarkeitsstudie zum Gleisanschluss sowie die verbindliche Zusage der SBB vor, wonach der Gleisanschluss und damit der Bahntransport bis zum Ende des Kiesabbaus gewährleistet ist.

Im Rahmen der Güterabwägung überwiegen nach wie vor die Gründe für die Festlegung des Abbaugebiets: Kiesbedarf und die Möglichkeit des Bahntransports. Der Kies wird etappenweise abgebaut, es wird immer nur eine kleine Fläche als Grube offen sein. Es wird genügend Aushubmaterial für die Rekultivierung zur Verfügung stehen. Die Wiederherstellung des Terrains ist im Rahmen des Gestaltungsplans verbindlich festzulegen. Die für Fruchtfolgefleichen notwendigen Nutzungseignungsklassen sind im Rahmen der Rekultivierung wieder herzustellen. Bei einer vorgesehenen Transportleistung von rund 2'000 t Kies pro Tag (zwei Züge) ergibt sich ein Abbauhorizont von rund 20 Jahren für die ganze Grube.

Im Sinne von Eckwerten für die Ausarbeitung des entsprechenden Gestaltungsplans werden im Richtplan die Bedingungen formuliert, wonach die Strassenerschliessung via Siedlungsgebiet auszuschliessen ist, ein Bahnanteil von 80% für den Abbau vorzusehen ist und der Betrieb des Nordteils der Grube auf 12 Jahre beschränkt werden soll.

Der Gestaltungsplan wird einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen. Damit ist die Gewähr gegeben, dass alle gesetzlichen Bestimmungen des Umweltrechts eingehalten werden (Schutz des Grundwassers, Lärmschutz, Lufthygiene, Naturschutz etc.). Der Bahntransport wird als Auflage im Gestaltungsplan sowie in den entsprechenden Bewilligungen festgelegt. Der Eingriff in die Landschaft und Wohnqualität der benachbarten Liegenschaften kann mit verschiedenen Massnahmen gelindert werden. Zudem wurde der Perimeter des Abbaugebietes bereits im Rahmen der Richtplanerarbeitung 2009 im Vergleich zur ursprünglich beabsichtigten Abgrenzung verschoben, so dass ein Abstand von mindestens 250 Meter zum Siedlungsrand eingehalten wird. Die Lastwagenzufuhr von Aushub geschieht über den «Seuchenrank». Tagelswangen wird somit nicht von Mehrverkehr betroffen.

#### **465 Materialgewinnungsgebiet Uster, Näniker Hard streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, das Materialgewinnungsgebiet Uster, Näniker Hard zu streichen.*

Das Materialgewinnungsgebiet Uster, Näniker Hard wurde vom Kantonsrat im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans «Versorgung, Entsorgung» 2009 festgesetzt. Das im Richtplan geforderte Gesamtkonzept

und der Gestaltungsplan wird zur Frage der Waldrodung Klarheit schaffen. Dabei muss die Standortgebundenheit für die Waldrodung nachgewiesen werden. Ebenfalls im Gesamtkonzept ist die Frage des Bahntransports zu klären. Allfällige Konflikte mit naturschutzrelevanten Festlegungen sind auszuräumen. Die nationalen und überkommunalen Objekte sind, was Grösse und Qualität anbetrifft, nach den Vorgaben des Bundes und des Kantons umzusetzen.

**466 Materialgewinnungsgebiete Uster, Haufländer, Nänikon, Freudwil-Hooggen streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Materialgewinnungsgebiete Uster, Haufländer, Nänikon und Freudwil-Hooggen zu streichen.*

Die Materialgewinnungsgebiete Haufländer und Nänikon verfügen über einen Gestaltungsplan und die entsprechenden Abbaubewilligungen. Der Kiesabbau und die Rekultivierung sind bereits weit fortgeschritten. Das Gebiet Freudwil-Hooggen wurde im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans «Versorgung, Entsorgung» 2009 festgesetzt. Der Bedarf für den Kiesabbau im Zürcher Oberland ist ausgewiesen; das Gebiet Freudwil-Hooggen trägt zur erwünschten regionalen Kiesversorgung bei.

**467 Materialgewinnungsgebiet Wildberg, Schoren/Looren streichen**

*Jemand beantragt, das Materialgewinnungsgebiet Wildberg, Schoren/Looren zu streichen.*

Das Materialgewinnungsgebiet Schoren/Looren verfügt seit vielen Jahren über die notwendigen Abbaubewilligungen; der Abbau und die Rekultivierung sind in vollem Betrieb.

**468 Materialgewinnungsgebiet Marthalen, Niedermartelen streichen**

*Jemand beantragt, das Materialgewinnungsgebiet Marthalen, Niedermartelen zu streichen.*

Das Materialgewinnungsgebiet Marthalen, Niedermartelen verfügt seit vielen Jahren über die notwendigen Abbaubewilligungen; Abbau und Auffüllung sind in vollem Betrieb.

**469 Materialgewinnungsgebiet Stadel, Langacher**

*Jemand beantragt, auf einen Bahnanschluss für das Gebiet Langacher zu verzichten.*

Der Richtplan sieht vor, für den Materialtransport von und zu diesem Gebiet Bahnanteile zu verlangen. Er lässt offen, wie dies umgesetzt werden kann. Diese Frage ist im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Gestaltungsplans und in der Abbaubewilligung zu lösen.

**470 Materialgewinnungsgebiet Weiach, Rüteren (Südgrube)**

*Jemand beantragt, den Perimeter des Materialgewinnungsgebietes Rüteren (Südgrube) zu überprüfen und allenfalls zu erweitern.*

Im Gebiet, für das eine Erweiterung beantragt wird, ist das Grundwasserschutzgebiet Hard festgesetzt. Ein Kiesabbau ist darin aus Gewässerschutzgründen nicht möglich. Nach Artikel 21 des Gewässerschutzgesetzes dürfen in Gewässerschutzarealen keine Bauten und Anlagen erstellt oder Arbeiten ausgeführt werden, die künftige Nutzungs- und Anreicherungsanlagen beeinträchtigen könnten.

**471 Materialgewinnungsgebiet Weiach, Hasli**

*Jemand beantragt, den Konflikt zwischen der Festlegung als Materialgewinnungsgebiet und der Tatsache, dass das fragliche Gebiet als Fruchtfolgefläche darstellt ist, im Richtplan zu lösen.*

Materialgewinnungsgebiete können in Fruchtfolgeflächen bezeichnet werden; es ist kein unlösbarer Konflikt vorhanden. Die heute angewendeten Massnahmen zur Rekultivierung der aufgefüllten Gruben ermöglichen eine Bodenqualität, die derjenigen vor dem Abbau entspricht. Die entsprechenden Auflagen und Bedingungen werden im Gestaltungsplan definiert und in der Abbaubewilligung verfügt.

**472 Materialgewinnungsgebiet Hüntwangen, Chüesetziwald streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Chüesetziwald in Hüntwangen nicht als Materialgewinnungsgebiet zu bezeichnen beziehungsweise lediglich als Zwischenergebnis zu führen.*

Der Richtplan des Kantons Zürich kennt die Kategorie «Zwischenergebnis» nicht. Der Richtplaneintrag ist eine notwendige, jedoch keine hinreichende Bedingung für die weiteren Planungsschritte (Gestaltungsplan, Abbaubewilligung). Die im Zusammenhang mit der Waldrodung, dem Grundwasserschutz sowie dem

Landschaftsschutz (BLN-Gebiet) offenen Fragen sind im Rahmen des Gestaltungsplans und der gleichzeitig durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu klären.

#### **473 Kiesabbaugebiet im regionalen Richtplan festlegen**

*Jemand beantragt, ein Kiesabbaugebiet im regionalen Richtplan festzulegen.*

Wie bereits im Antrag formuliert, wird eine Änderung des regionalen und nicht des kantonalen Richtplans beantragt. Der Antrag wird dementsprechend im dafür vorgesehenen Verfahren zu behandeln sein.

### **5.3.3 Massnahmen**

#### **474 Gesamtkonzept Windlacherfeld/Weiach**

*Jemand macht auf Schwierigkeiten aufmerksam, ein Gesamtkonzept zu erarbeiten, wenn von verschiedenen beteiligten Unternehmen nur eine Firma einen Bahnanschluss besitzt.*

Der Richtplantext verlangt keine zusätzlichen Bahnanschlüsse, sondern für die beteiligten Unternehmen Bahnanteile. Es ist Sache des Gesamtkonzeptes aufzuzeigen, wie diese im kantonalen Richtplan formulierte Forderung umgesetzt werden kann. Das Gesamtkonzept hat auch Antworten auf weitere Fragen zu geben (Endgestaltung, Naturschutz, offene Grubenflächen etc.) und stellt die konzeptionelle Grundlage für die zu erarbeitenden Gestaltungspläne dar.

#### **475 Bewilligungskriterien für die Ablagerung von unverschmutztem Aushub**

*Jemand beantragt eine Ergänzung im Richtplantext, wonach solche Vorhaben «in der Regel» nicht auf natürlich gewachsenen Böden stattfinden sollen. Es sollen Ablagerungen im Einzelfall, dann wenn besondere Gründe vorliegen, auch auf ungestörten Böden stattfinden können.*

Dieser Antrag wird berücksichtigt und der Richtplantext entsprechend geändert. So wird es möglich sein, zwar ungestörte, aber landwirtschaftlich minderwertige Böden aufzuwerten.

Betreffend die Planungspflicht für Terrainveränderungen und die Ablagerung von unverschmutztem Aushub wird der Richtplantext ergänzt: Neu soll die Planungspflicht auch gelten, wenn die Terrainveränderung mehr als 2 Hektaren Fläche betrifft oder durchschnittlich mehr als 2 Meter hoch ist.

## **5.4 Energie**

### **5.4.1 Ziele**

#### **476 Anforderungen an bestimmte Energiesysteme**

*Jemand beantragt, energieintensive Nutzungen mit CO<sub>2</sub>-neutralen Energiesystemen auszustatten.*

*Jemand beantragt, die Anforderungen an Holzfeuerungen zu verschärfen.*

Der kantonale Richtplan ist ein Instrument räumlicher Koordination und macht keine grundsätzlichen Vorgaben zur Ausstattung einzelner Nutzungen mit bestimmten Energiesystemen oder zu Umweltstandards.

#### **477 Standorte für Holzumschlagsplätze bezeichnen**

*Jemand beantragt, mögliche Standorte für Holzumschlagsplätze in der Richtplankarte festzulegen.*

Holzumschlagsplätze können im Wald bewilligt werden, sofern sie standortgebunden sind. Ansonsten sind sie als gewerbliche Nutzung anzusehen und dementsprechend in der Bauzone unterzubringen.

#### **478 Glattal-Stadt als CO<sub>2</sub>-freie Stadt planen**

*Jemand beantragt, die Glattal-Stadt als Pilotprojekt für eine CO<sub>2</sub>-freie Stadt zu planen.*

Eine derartige Planung liegt in der Kompetenz der betroffenen Gemeinden. Der kantonale Richtplan enthält hierzu keine Vorgaben.

#### **479 Standortanforderungen für Anlagen mit Abwärme**

*Jemand beantragt, neue Anlagen, die nutzbare Abwärme liefern, dort zu realisieren, wo die Abwärme wirtschaftlich genutzt werden kann.*

Die Anforderungen zur Wärmenutzung derartiger Anlagen sind im Energiegesetz festgeschrieben und werden bei der Bewilligung (bei grösseren Anlagen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung) geprüft. Ein Hinweis, wo-



nach neue Anlagen, die nutzbare Abwärme liefern, nach Möglichkeit an Standorten zu realisieren sind, an denen die Abwärme optimal genutzt werden kann, erscheint angebracht.

#### **480 Standortwahl für energieintensive Nutzungen**

*Jemand beantragt, im Richtplantext zu ergänzen, dass energieintensive Nutzungen der Landwirtschaft in der Nähe von Wärmefernleitungen vorzusehen sind.*

Dieser Fall kommt praktisch nicht vor, da Wärmefernleitungen in der Regel nicht durch Landwirtschaftsgebiet geführt werden.

#### **481 Auf andere Wärmeerzeugungsanlagen hinweisen**

*Mehrere Einwendende beantragen, weitere Wärmeerzeugungsmöglichkeiten in der Aufzählung zu den Gebietsausscheidungen zu ergänzen, z.B. untiefe Geothermie.*

Die Aufzählung zu den Ausscheidungsprioritäten von kommunalen und regionalen Energieplanungen folgt der planerisch sinnvollen Berücksichtigung. Untiefe Erdwärme beispielsweise kann ausserhalb der für Trinkwasser genutzten Grundwassergebiete überall und in Einzelanlagen genutzt werden, ist somit weder standort- noch leitungsgebunden. Angesichts des Potenzials erscheint es trotzdem sinnvoll, tiefe Geothermie für die Erzeugung von ortsgebundener hochwertiger Abwärme explizit aufzuführen.

### **5.4.2 Karteneinträge**

#### **482 Umgang mit Solarenergie**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan festzulegen, dass Massnahmen zur Förderung der Solarenergie ergriffen und die baulichen Restriktionen für Solaranlagen gelockert werden.*

Der kantonale Richtplan legt keine Finanzierungsmassnahmen fest. Die Bewilligungspraxis für Solaranlagen ist durch die geänderte gesetzliche Grundlage in den letzten Jahren bereits weitgehend gelockert worden. Weitere Festlegungen im kantonalen Richtplan sind hierzu nicht notwendig.

#### **483 Standorte und Kriterien für Anlagen zur Produktion erneuerbarer Energie bezeichnen**

*Jemand beantragt, mögliche Standorte für Windkraftanlagen in der Richtplankarte festzulegen.*

Windkraftanlagen mit einem Potenzial von mehr als 5'000 MWh/a sind in den regionalen Richtplänen zu bezeichnen. Dieses Verfahren gewährleistet, dass in einem frühen Planungsstadium die relevanten Interessen gegeneinander abgewogen werden. Das Potenzial für Windkraft im Kanton Zürich wird zudem als relativ gering eingeschätzt.

*Jemand beantragt, Kriterien zur Beurteilung aus Sicht des Landschafts- und Naturschutzes festzulegen, unter denen Wasserkraft-, Windkraft- und Photovoltaikanlagen auf freiem Feld erstellt werden können.*

Anlagen zur Erzeugung von erneuerbarer Energie mit einem Potenzial von mehr als 5'000 MWh/a sind in den regionalen Richtplänen zu bezeichnen. Dieses Verfahren gewährleistet, dass in einem frühen Planungsstadium die relevanten Interessen gegeneinander abgewogen werden. Aus Gründen des Landschafts- und Bodenschutzes ist derzeit nicht vorgesehen, Photovoltaikanlagen auf dem freien Feld zuzulassen, da diese nicht standortgebunden sind. Vielmehr sind hierzu die Potenziale im Siedlungsgebiet auszuschöpfen. Für Kleinwasserkraftwerke wird derzeit im Kanton eine Grundlage erarbeitet, die eine Positivplanung für derartige Anlagen ermöglicht.

#### **484 Linienführung Leitungen überprüfen**

*Jemand beantragt, die Linienführung der Starkstromleitungen im kantonalen Richtplan zu überprüfen.*

Die Linienführung der Stromleitungen im kantonalen Richtplan ist auf dem aktuellen Stand. Es gibt derzeit keine Veranlassung die Linienführung von bestehenden Leitungen zu überprüfen.

#### **485 Hochspannungsleitungen unterirdisch führen**

*Mehrere Einwendende beantragen, Hochspannungsleitungen im Wohngebiet oder landschaftlich sensiblen Gebieten unterirdisch oder entlang von Strassen- oder Bahntrassees zu führen.*

Im kantonalen Richtplan wird festgelegt, dass Hoch- und Höchstspannungsleitungen im Siedlungsgebiet in der Regel unterirdisch zu führen sind, sofern die Versorgungssicherheit nicht erheblich beeinträchtigt wird. Für bestehende Leitungen gilt die Bestandsgarantie; die Verkabelung bzw. die genaue Linienführung kann erst im

Zusammenhang mit einer Anlagenerneuerung und im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens geprüft werden. Der Kanton Zürich macht im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens seine Interessen geltend.

*Jemand beantragt, Hoch- und Höchstspannungsleitungen im Siedlungsgebiet «ausnahmsweise» statt «in der Regel» unterirdisch zu führen.*

*Jemand beantragt, den Satz «Im Siedlungsgebiet sind Hoch- und Höchstspannungsleitungen in der Regel unterirdisch zu führen» zu streichen.*

Der Kanton Zürich setzt sich aus Gründen der Siedlungsqualität im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens dafür ein, dass Hoch- und Höchstspannungsleitungen im Siedlungsgebiet in der Regel unterirdisch geführt werden. Solange kein abschliessender Bewertungskatalog des Bundes vorliegt, erfolgt die Prüfung der Vorhaben im Einzelfall im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens.

#### **486 Leitung Uitikon–Birmensdorf als Kabelleitung eintragen**

*Jemand beantragt, die Strecke zwischen Waldegg und Ramerenwald als Kabelleitung einzutragen.*

Es handelt sich um eine bestehende Leitung, für die die Bestandsgarantie gilt. Die Verkabelung kann erst im Zusammenhang mit einer Anlagenerneuerung geprüft werden.

#### **487 Leitung Obfelden–Baar, Altgass**

*Jemand beantragt, die Strecke die Höchstspannungsleitung Obfelden–Baar, Altgass bis an die Kantonsgrenze Zürich/Zug entlang der Autobahn A4 und der SBB-Linie zu führen.*

Die Möglichkeiten zur Bündelung werden durch die Anmerkung «... in Koordination mit bestehender Hochspannungsleitung und Hochleistungsstrasse» bereits genügend berücksichtigt. Die genaue Linienführung der neu geplanten Leitung wird erst im Plangenehmigungsverfahren bestimmt.

#### **488 Leitung Knonau–Rifferswil streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Leitung Knonau–Rifferswil zu streichen.*

Die genaue Linienführung ist im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu klären. Ebenso, ob die Leitung als Freileitung oder als Kabelleitung verlegt wird. In der Objektliste im Richtplantext wird darauf hingewiesen, dass es sich bei Wissenbach um ein ISOS-Objekt (ISOS – Inventar der Ortsbilder von nationaler Bedeutung) handelt und dass eine entsprechende Abstimmung mit den Schutzinteressen stattfinden muss.

#### **489 Leitung Kilchberg–Thalwil–Gattikon verkabeln**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Leitung Kilchberg–Thalwil–Gattikon zu verkabeln.*

Beim Bau von Hoch- und Höchstspannungsleitungen gilt es, verschiedene Interessen und Bedürfnisse zu berücksichtigen. Diese komplexe Aufgabe kann nicht generell, sondern nur im Einzelfall gelöst werden. Die Interessensabwägung findet derzeit jeweils im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens statt, soll zukünftig jedoch bereits im Sachplanverfahren (SÜL) anhand eines vom Bund erstellten Bewertungsschemas erfolgen. Zuständig für die Prüfung der Gesuche und die Erteilung der Plangenehmigung für Hochspannungsleitungen der allgemeinen Stromversorgung ist das Eidgenössische Starkstrominspektorat (ESTI). Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens macht der Kanton seine Interessen geltend.

#### **490 Unterwerk Volketswil/Kindhausen streichen**

*Jemand beantragt, das geplante Unterwerk Volketswil/Kindhausen zu streichen.*

Transformatorstationen und Unterwerke dienen der Versorgung von Siedlungsgebieten. Wenn keine Standortgebundenheit vorliegt, sind sie innerhalb des Siedlungsgebiets zu realisieren. Der Standort Kindhausen soll auf Grund des zukünftig zu erwartenden Strombedarfs in den umgebenden Gemeinden gesichert werden.

#### **491 Leitung Nürensdorf, Breite–Fällanden verkabeln**

*Jemand beantragt, im Bereich Illnau, Chelleracher die bestehende und die neue Leitung zu verkabeln.*

Im kantonalen Richtplan wird festgelegt, dass Hoch- und Höchstspannungsleitungen im Siedlungsgebiet in der Regel unterirdisch zu führen sind, sofern die Versorgungssicherheit nicht erheblich beeinträchtigt wird. Soweit Siedlungsgebiet tangiert wird, ist im Plangenehmigungsverfahren die Einhaltung aller gesetzlichen Anforderungen nachzuweisen. Dazu gehören auch die Emissionsgrenzwerte der NISV. Ob sich deshalb eine Trasseänderung oder Verkabelung aufdrängt, kann im kantonalen Richtplan noch nicht beantwortet werden. Das wird Gegenstand der Projektierung sein und im Plangenehmigungsverfahren überprüft werden.

**492 Leitung Beznau–Nürens Dorf, Breite**

*Jemand beantragt, im Rahmen des Projekts frühzeitig mit dem Planungsverband Zurzibiet zusammenzuarbeiten.*

*Jemand beantragt, die Leitung Beznau–Nürens Dorf, Breite bei einer Spannungserhöhung zu verkabeln.*

*Jemand erhebt Einspruch gegen die Leitung Beznau–Nürens Dorf, Breite auf seinem Grundstück.*

Dieser Antrag betrifft nicht den kantonalen Richtplan, sondern das Projekt zur Umsetzung der Leitung. Dabei wird sicherlich die Zusammenarbeit mit allen betroffenen Regionen notwendig sein.

Da die genannte Leitung das Siedlungsgebiet umfährt, ist keine Verkabelung vorgesehen.

Der kantonale Richtplan ist behördenverbindlich, nicht grundeigentümerverbindlich. Dementsprechend stehen Privaten erst im Plangenehmigungsverfahren Rechtsmittel zur Verfügung.

**493 Leitung Mönchaltorf–Meilen verkabeln**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Leitung Mönchaltorf–Meilen in der Nähe von Wohnzonen, Wohngebäuden und Spielplätzen zu verkabeln bzw. auf der ganzen Länge zu verkabeln.*

Der Schutz der Menschen vor nichtionisierender Strahlung ist durch die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV; SR 814.710) gewährleistet und wird im Einzelfall im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens geprüft. Die konkrete Linienführung und Ausgestaltung wird ebenfalls im Plangenehmigungsverfahren geklärt. Der Eintrag im kantonalen Richtplan ist lediglich behördenverbindlich, dem Privaten stehen erst im Plangenehmigungsverfahren Rechtsmittel zur Verfügung.

**494 Leitung Hettlingen, Riet–Schlattingen**

*Jemand beantragt, die Leitung im Bereich von Hettlingen möglichst entlang der Autobahn A4 zu führen.*

Die genaue Linienführung ist in Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu klären.

**495 Nutzung der Abwärme von Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) und Heizkraftwerken**

*Jemand beantragt festzulegen, dass bei Heizkraftwerken mindestens 90% des anfallenden Abwärmepotenzials für die Stromproduktion und Abwärme genutzt werden sollen.*

Anforderungen an Heizkraftwerke werden im Energiegesetz geregelt. Daher erübrigt sich eine weiterführende Festlegung im kantonalen Richtplan.

**496 Kehrichtverbrennungsanlage (KVA) Horgen**

*Jemand beantragt, in der Richtplankarte als Ersatz für die KVA Horgen ein Heizkraftwerk zu bezeichnen.*

Derzeit wird keine Änderung vorgenommen, da die laufende KVA-Kapazitätsplanung erst Mitte 2012 neue Grundlagen für allfällige verbindliche Änderungen im kantonalen Richtplan liefern wird.

**497 Abwasserreinigungsanlage (ARA) Affoltern a.A.**

*Jemand beantragt, die Nutzung der Abwärme der ARA Affoltern a.A. bei der Energieplanung von Hedingen zu streichen.*

Solange keine genehmigungsfähige Energieplanung vorliegt, bleibt der Eintrag unverändert.

**498 Abwasserreinigungsanlage (ARA) Regensdorf**

*Jemand beantragt, die ARA Regensdorf als bestehende Abwärmequelle im kantonalen Richtplan aufzuführen.*

Das Abwärmepotenzial der ARA Regensdorf ist geringer als 10'000 GWh/a und wird daher nicht im kantonalen Richtplan aufgeführt.

**499 Kälteversorgung ergänzen**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan die Versorgung mit leitungsgebundener Kälte zu thematisieren, sowie einen Seewassertunnel zur Kühlung von öffentlichen Gebäuden als Vorhaben zu bezeichnen.*

Mit dem Begriff Wärme ist auch Kälte eingeschlossen. Ein Seewassertunnel kann im regionalen Richtplan festgelegt werden, da das Vorhaben nicht von kantonalen Bedeutung ist.

**500 Bestimmte Energiequellen verbieten**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan bestimmte Energiequellen, z.B. Biodiesel zu verbieten.*

Der kantonale Richtplan ist hierfür nicht das geeignete Instrument.

**5.4.3 Massnahmen****501 Energetische Anforderungen für Neubaugebiete verschärfen**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan behördenverbindliche Festlegungen zu treffen, die die Gemeinden anweisen, in ihren Nutzungsplanungen zumindest für Neubaugebiete erhöhte Energiestandards zu verlangen.*

Bisher gibt es hierfür keine rechtliche Grundlage. Bisher regelt das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) lediglich die Möglichkeiten erhöhter Anforderungen bei Sondernutzungsplanungen.

Der Richtplantext wird mit Blick auf eine in Aussicht genommene Anpassung des PBG dahingehend ergänzt, als dass die Gemeinden in ihren Bau- und Zonenordnungen jene Gebiete festzulegen haben, in denen zur Deckung des Energiebedarfs ein minimaler Anteil erneuerbarer Energie vorgeschrieben wird.

**5.5 Kommunikation****5.5.1 Ziele****502 Standorte für Mobilfunkantennen priorisieren**

*Jemand beantragt, dass der Kanton Richtlinien im Sinne einer Prioritätenabfolge für die Standortsuche von Mobilfunkantennen erlassen soll.*

Der kantonale Richtplan gibt gewisse Standortprioritäten vor. Die Planung von Standorten für Funkanlagen, namentlich für den Mobilfunk, unterliegt einer starken Dynamik. Sie richtet sich vor allem nach dem Verlauf der rasanten technischen Entwicklungen und dem Leistungsangebot einzelner Provider und deren Grad der Versorgung und Abdeckung. Ausserhalb der Bauzonen sorgt der Kanton für eine optimale Ausgestaltung der Netze. Innerhalb der Bauzonen ist die Gemeinde für eine gewisse Koordination der Anlagen zuständig. In Grenzgebieten kann die Gemeinde sich mit der Nachbargemeinde abstimmen. Die Baudirektion hat das Merkblatt «Bewilligung und Standortsteuerung von Mobilfunkanlagen» herausgegeben, in dem aufgezeigt wird, wie regional oder kommunal eine Standortsteuerung z.B. von Mobilfunkanlagen vorgenommen werden kann.

**503 Begriff «flächendeckende Grundversorgung/qualitativ hochstehende Mobilfunkdienstleistung» verwenden**

*Jemand beantragt, statt des Begriffs «flächendeckende Grundversorgung» den Begriff «flächendeckende Grundversorgung/qualitativ hochstehende Mobilfunkdienstleistungen» zu verwenden.*

Der Begriff «flächendeckende Grundversorgung» ist ausreichend.

**504 Kantonale Richtlinien für den Umgang mit Mobilfunkanlagen**

*Jemand beantragt, dass der Kanton Richtlinien für den Umgang mit Mobilfunkantennen erlassen soll.*

Die Mobilfunkversorgung ist im Fernmeldegesetz (FMG, SR 784.10) auf eidgenössischer Ebene geregelt. Der Kanton kann keine weitergehenden oder begrenzenden Richtlinien für den Mobilfunk erlassen.

**5.5.2 Karteneinträge**

*Zu diesem Unterkapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

**5.5.3 Massnahmen****505 Interessenabwägung für Mobilfunkanlagen**

*Jemand beantragt zu ergänzen, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit den Anbietern für planerische Regelungen sorgt, um Mobilfunkanlagen einer umfassenden Interessenabwägung zu unterziehen.*

*Jemand beantragt zu ergänzen, dass die Gemeinden bei der Erteilung von Baubewilligungen für Mobilfunkanlagen eine umfassende Interessenabwägung vornehmen, die Ziele gemäss Pt. 5.5.1 berücksichtigen und Alternativstandorte prüfen.*

Gemäss Rechtsprechung gibt es beim Mobilfunk keine Rechtsgrundlage, um die Bewilligungsfähigkeit von einem Bedürfnisnachweis, folglich auch von einer umfassenden Interessenabwägung abhängig machen zu können. Mobilfunkanlagen werden im freien Wettbewerb erstellt. Übermässige Immissionen dürfen nicht auftreten, d.h. die Grenzwerte für nichtionisierende Strahlung müssen eingehalten werden. Kontrollen haben gezeigt, dass diese Grenzwerte tatsächlich nicht überschritten werden.

## 5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

*Zu diesem Kapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

## 5.7 Abfall

### 5.7.1 Ziele

#### 506 Deponievolumen verringern

*Mehrere Einwendende beantragen, das Deponievolumen so zu verringern, dass es für die nächsten 40 Jahre reicht.*

Die im kantonalen Richtplan festgelegten Deponiestandorte sind das Ergebnis eines umfassenden Bewertungsverfahrens und eines langen Auswahlprozesses. Diese Standorte wurden im kantonalen Richtplan gesichert, damit sie nicht durch andere Nutzungen belegt werden. Mit dem Kreismodell ist die Gewähr dafür gegeben, dass nie alle Deponien gleichzeitig betrieben werden.

#### 507 Waldstandorte bei der Deponieplanung berücksichtigen

*Jemand beantragt, dass Waldstandorte bei der Deponieplanung grundsätzlich zu berücksichtigen sind.*

Die Deponiestandorte wurden vom Kantonsrat im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans «Versorgung, Entsorgung» 2009 festgesetzt. Verschiedene Standorte liegen im Wald.

#### 508 Keine weiteren belasteten Standorte und Böden

*Jemand beantragt, bei der Deponieplanung darauf zu achten, dass keine weiteren belasteten Standorte und Böden entstehen.*

Mit der für die Errichtung einer Deponie verbundenen Umweltverträglichkeitsprüfung wird gewährleistet, dass die relevanten Bestimmungen des Umweltschutzes eingehalten werden.

#### 509 Kantonsübergreifende Deponieplanung

*Mehrere Einwendende beantragen, den Kanton zu einer kantonsübergreifenden Gesamtplanung zu verpflichten. Die Zielsetzung, die Deponiefrage ausschliesslich innerhalb des Kantons Zürich zu lösen, sei nicht mehr zeitgemäss.*

Die Standortsicherung ist Aufgabe des Kantons. Den umliegenden Kantonen ist langfristig nicht zuzumuten, einen wesentlichen Anteil des im Kanton Zürich anfallenden Abfalls zu übernehmen. In der Praxis spielt jedoch der Markt, so dass der Betrieb von Deponien in aller Regel kantonsübergreifend geschieht. Der sogenannte «kleine Grenzverkehr» stellt sich von selbst ein. In verschiedenen Gremien wird eine Zusammenarbeit in Sachen Deponieplanung betrieben, z.B. mit allen umliegenden Kantonen in der «Überregionalen Modellierung von Kies, Aushub und Rückbaustoffen» und in einer Gruppe «Zug und Umland».

#### 510 Klärschlammverbrennung

*Jemand beantragt, die Klärschlammverbrennungsanlage in der Stadt Zürich nur mit vollem Bahnanschluss und einem entsprechend kostenausgleichenden Transportkonzept zu ermöglichen sowie die Klärschlamm-entsorgung dem Markt aussetzen.*

*Jemand beantragt, die Klärschlammverwertungsanlage Zürich, Werdhölzli in den Richtplan aufzunehmen.*

Der seit 2007 erarbeitete und am 31. August 2011 im Beschluss des Regierungsrats 1035/2011 festgesetzte Klärschlamm-Entsorgungsplan basiert auf den rechtlichen Grundlagen aus der Gewässerschutzverordnung (GSchV, Art. 18) und dem Umweltschutzgesetz (USG, Art. 31b Abs. 1 und 2). Gemäss GSchV sind die Kantone verpflichtet einen Klärschlamm-Entsorgungsplan zu erstellen und ihn in den fachlich gebotenen Zeitabständen den neuen Erfordernissen anzupassen. Im USG wird gefordert, dass die Kantone für Klärschlamm Einzugsgebiete festlegen und für einen wirtschaftlichen Betrieb der Abfallanlagen sorgen. Dazu fordert das Zürcher Abfallgesetz (Art. 24, Abs. 2), dass der Regierungsrat nach Anhörung der Gemeinden das

Einzugsgebiet festlegt. Auf diesen Grundlagen basierend wurde im Kanton Zürich der neue Standort mit den Klärschlammverantwortlichen im Kanton evaluiert und bestimmt.

Der Standort Werdhölzli ist nicht Bestandteil des kantonalen Richtplanes. In der Richtplankarte werden als Bestandteil des kantonalen Richtplans bestehende Kehrichtverbrennungsanlagen sowie bestehende und geplante Deponien festgelegt. Andere Anlagen für die Behandlung und das Reziklieren von Siedlungs- und Betriebsabfällen – dazu gehören z.B. Bauabfallanlagen, wie auch Klärschlammbehandlungsanlagen – sind grundsätzlich innerhalb des Siedlungsgebiets zu realisieren, werden aber nicht im kantonalen Richtplan festgesetzt.

## 5.7.2 Karteneinträge

### 511 **Bauabfallanlagen auch ausserhalb des Siedlungsgebiets**

*Mehrere Einwendende beantragen, Bauabfallanlagen auch an geeigneten Orten ausserhalb des Siedlungsgebietes – allenfalls mit einem Eintrag in den regionalen Richtplänen – zu ermöglichen.*

Bauabfallanlagen sind Industriebetriebe und deshalb grundsätzlich im Siedlungsgebiet anzusiedeln. Industrie- und Gewerbebezonen eignen sich bestens dafür. Die Synergien (Minimieren von Leerfahrten) mit dem Kiesabbau und mit dem Auffüllen der Gruben mit Aushubmaterial sind in der Regel gering. Industrie- und Gewerbebezonen sind in der Regel so erschlossen, dass keine Fahrten durch Wohnquartiere entstehen.

### 512 **Angaben zu Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) anpassen**

*Jemand beantragt, die Zahlen zu den Verbrennungskapazitäten sowie zu den Vorhaben im Zusammenhang mit den KVA anzupassen.*

Derzeit ist die KVA-Kapazitätsplanung noch in Erarbeitung und voraussichtlich stehen erst Mitte 2012 neue Grundlagen zu Verfügung, um den kantonalen Richtplan zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

### 513 **Deponie Maschwanden/Obfelden, Holzweid streichen**

*Jemand beantragt, die Deponie Maschwanden/Obfelden, Holzweid zu streichen. Die in einem Evaluationsbericht aus dem Jahr 1992 erwähnten Gründe für den Standort, sind heute nicht mehr vollumfänglich erfüllt (Bahntransport bis Mettmenstetten).*

Der Deponiestandort Maschwanden/Obfelden, Holzweid steht für eine Doppelnutzung. Es soll Kies abgebaut und anschliessend sollen Inertstoffe eingebaut werden. Die Deponie ist neben dem wesentlich kleineren Standort Fuchsloch der einzig mögliche Standort für eine Inertstoffdeponie im Knonaueramt. Sie sollen dereinst regional benutzt werden. Deshalb steht heute ein Bahntransport bis Mettmenstetten auch nicht mehr im Vordergrund.

### 514 **Deponiestandorte Maschwanden, Fuchsloch und Obfelden, Tambrig streichen**

*Jemand beantragt, die Deponiestandorte Maschwanden, Fuchsloch und Obfelden, Tambrig zu streichen.*

Die beiden Standorte Fuchsloch und Holzweid in den Gemeinden Maschwanden und Obfelden sind die einzigen geplanten Standorte im Knonaueramt. Der Deponiestandort Obfelden, Tambrig hat ein Restvolumen von rund 1.3 Millionen m<sup>3</sup>. Es soll regional genutzt werden. Ab 2012 wird die Deponie Tambrig nur noch Reststoffe aufnehmen. Holzweid und Fuchsloch sind Inertstoffdeponien. Ein Parallelbetrieb könnte vom Bedarf her gerechtfertigt sein. Keine der drei Deponien verursacht Ortsdurchfahrten durch Maschwanden oder Obfelden. Die Ortsdurchfahrt von Obfelden ist als Anfahrtsweg verboten, Maschwanden kann nicht durchfahren werden.

Die Standorte Holzweid und Fuchsloch entsprechen vollumfänglich der Gesetzgebung und wurden daher bereits 1995 im kantonalen Richtplan festgesetzt. Ein Verzicht auf die Standorte würde die regionale Entsorgung im Knonaueramt in Frage stellen. Sowohl Holzweid als auch das Fuchsloch genügen der Naturschutzgesetzgebung. Beide Standorte sind zur Kiesausbeutung geeignet. Das Fuchsloch ist teilweise bereits ausgebeutet. Die beiden Deponiestandorte liegen ausserhalb des BLN-Gebietes Reusslandschaft. Das Fuchsloch grenzt an die Moorlandschaft Maschwanden Allmend. Die Moorlandschaft umfasst den 20 m hohen Steilhang zwischen dem Kiesgrubengebiet und der eigentlichen Auenlandschaft. Der Deponiestandort Fuchsloch ist mit seinem Volumen von 300'000 m<sup>3</sup> als klein zu bezeichnen. Als Inertstoffdeponie hat er aber, sobald der Standort ausgeküstet ist, Realisierungschancen aufgrund der Doppelnutzung.

Damit sichergestellt ist, dass in Regionen mit einer grösseren Dichte an geplanten Deponiestandorten nicht mehrere Deponien des gleichen Typs gleichzeitig in Betrieb stehen, wurden in der Objektliste und Abbildung unter Pt. 5.7.2 entsprechende Bedingungen eingefügt (Kreismodell).

**515 Deponiestandorte Horgen, Längiberg und Wädenswil, Neubühl und Luggenbühl streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Deponien, Horgen, Längiberg und Wädenswil, Neubühl und Luggenbühl zu streichen.*

Die Deponien der Region Zimmerberg sind Teil des sogenannten Kreismodells. Damit ist gewährleistet, dass nicht mehrere Deponien des gleichen Typs gleichzeitig in Betrieb sind. Die Deponien wurden vom Kantonsrat im Rahmen der Teilrevision des Richtplankapitels «Versorgung, Entsorgung» 2009 festgesetzt, nachdem eine flächendeckende und umfassende Evaluation von möglichen Standorten durchgeführt wurde. Dabei wurden Auswirkungen auf Siedlungsgebiete, die Landschaft und den Gewässerraum sowie eine optimale Erschliessung berücksichtigt.

**516 Deponiestandorte Egg, Büelholz, Oetwil a.S./Egg, Chrüzlen, Gossau/Egg, Lehrüti, Grüningen/Gossau, Tägernauer Holz streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die genannten Deponiestandorte zu streichen.*

In der Gemeinde Egg wurden bisher die Deponien Unterneuhaus und Chüetobel betrieben. Seit 1995 ist zudem die Deponie Chrüzlen in Betrieb, die erweitert wurde. Dass neue Deponiestandorte ebenfalls entlang der Forchautobahn liegen, hat geologische Gründe. Die Quellen im Pfannenstielgebiet und der Aatalschotter im Gebiet Uster lassen andere Deponiestandorte in der Region nicht zu. Das Fehlen von Deponiestandorten auf der Seeseite des Pfannenstiels ist zusätzlich durch die starke Besiedlung begründet. Es gibt dort für Deponien keine geologisch geeigneten, genügend grossen freien Flächen. Mit Chrüzlen verfügen die Regionen Oberland und Pfannenstil über eine bestehende Deponie, die sich für eine Erweiterung sehr gut eignet. Ein entsprechender Gestaltungsplan ist denn auch bereits festgesetzt worden. Die Deponie Wissenbühl wird in wenigen Jahren verfüllt sein. Spätestens dann wird ein neuer Deponiestandort notwendig. Die Abhängigkeit der beiden Regionen von nur einem Standort widerspricht der Maxime einer vorausschauenden kantonalen Richtplanung. Die vier geplanten Deponiestandorte Egg, Büelholz, Gossau, Leerüti, Grüningen/Gossau, Tägernauer Holz sowie Rüti, Goldbach in den Regionen Pfannenstil und Zürcher Oberland sind daher für eine vorsorgliche Abfallplanung notwendig.

Damit sichergestellt ist, dass in Regionen mit einer grösseren Dichte an geplanten Deponiestandorten nicht mehrere Deponien des gleichen Typs gleichzeitig in Betrieb stehen, wurden in der Objektliste und Abbildung unter Pt. 5.7.2 entsprechende Bedingungen eingefügt (Kreismodell).

**517 Deponie Rüti, Goldbach streichen beziehungsweise mit Fördersystem erschliessen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Deponie Rüti, Goldbach zu streichen beziehungsweise mit einem Fördersystem zu erschliessen.*

Das Gebiet Goldbach, Rüti hat einen regionalen Richtplaneintrag zum Kiesabbau. Die planerische Voraussetzung für einen Kiesabbau ist damit gegeben. Durch den Eintrag eines Deponiestandortes kann das Abbaugelände mit Deponiematerial aufgefüllt werden. Der Standort dient damit einer Doppelnutzung. Der Landschaftsschutz bezüglich Schichtrippenlandschaft wurde in der Standortsuche berücksichtigt.

Für die Verkehrserschliessung ergeben sich mehrere Möglichkeiten, die im Rahmen der Abklärungen zur Umweltverträglichkeit geprüft werden. Im kantonalen Richtplan ist bereits als Bedingung formuliert, dass die Erschliessung nach Möglichkeit vom Grundtal her erfolgen soll. Sofern dies machbar ist, wird die genaue technische Lösung dieser Erschliessung im Gestaltungsplan festgelegt werden.

**518 Kreismodell für Deponien Rüti, Goldbach und Gossau, Wissenbühl**

*Jemand beantragt, es dürfe in der Region Zürcher Oberland maximal nur eine Deponie in Betrieb sein.*

Die beiden Deponien Wissenbühl und Goldbach sind nicht ins Kreismodell Zürcher Oberland eingeschlossen, da sie von diesen vier Deponiestandorten zu weit entfernt sind. Sie sind auch untereinander zu weit entfernt, als dass der Antrag Sinn machen würde. Wenn nur eine Deponie im Zürcher Oberland in Betrieb ist, so wäre das Einzugsgebiet dieser Deponie zu gross und es würden sich zu lange Transportdistanzen ergeben.

**519 Deponie Wiesendangen, Ruchegg streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Deponie Wiesendangen, Ruchegg zu streichen.*

Die Deponie Ruchegg wurde vom Kantonsrat im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans «Versorgung, Entsorgung» 2009 festgesetzt. Im Zuge der damaligen Evaluation der Deponiestandorte wurde das Ausschlusskriterium «Lärm und Staub durch Deponiebetrieb» angewendet, d.h. wenn Siedlungen oder Bauzonen näher als 300 m entfernt sind, wird der Standort ausgeschlossen. Im Fall Wiesendangen Ruchegg kommt das Kriterium nicht zum Tragen. Zwar liegen die Wohnliegenschaften an der Hausackerstrasse weniger als 300 m vom Standort Ruchegg entfernt, dazwischen liegt jedoch die auf einem Damm geführte Autobahn. Weder Lärm noch Staub kann somit von der Deponie über die Autobahn zu den Häusern gelangen. Die Zusatzbelastungen durch Mehrverkehr aus einem allfälligen Deponiebetrieb liegen weit innerhalb der Fluktuation der Belastungen aus dem Autobahnverkehr. Die Zusatzbelastung ist vernachlässigbar.

#### **520 Deponiestandort Henggart, Egg streichen**

*Jemand beantragt, den Deponiestandort Henggart, Egg zu streichen.*

Der Standort wird vor der Realisierung auf seine Standorteignung vertieft abgeklärt werden. In diesem Rahmen werden auch die Umweltauswirkungen, unter anderem die Themen Lärm, Staub, Geruch, Jagd und Landschaftschutz, behandelt. Kann eine Deponie im Gebiet Egg umweltverträglich gebaut und betrieben werden, so wird der Standort Egg dem Standort Fuchsbüel vorgezogen. Andernfalls wird auf den Standort Fuchsbüel zurückgegriffen. Dieses Vorgehen ist in den Bedingungen der beiden Standorte erwähnt. Eine Streichung eines oder beider Standorte ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen.

#### **521 Deponien Neftenbach, Fuchsbüel und Henggart, Egg - Priorisierung**

*Jemand beantragt, die Deponie Neftenbach, Fuchsbüel auf Kosten der Deponie Henggart, Egg zu priorisieren. Der Standort Henggart, Egg soll allenfalls gestrichen werden.*

Der Standort Neftenbach, Fuchsbüel ist gut untersucht, während der Standort Henggart, Egg nicht näher evaluiert wurde. Egg wird trotzdem priorisiert, weil sich der Standort landschaftlich besser eingliedern lässt als der Standort Fuchsbüel. Zudem ist seine Erschliessung einfacher. Die weitere Planung wird aber zweifelsfrei nachweisen müssen, ob der Standort für eine Deponie geeignet ist.

#### **522 Deponie Rümlang, Chalberhau streichen**

*Jemand beantragt, die Deponie Rümlang, Chalberhau zu streichen.*

Der Deponiestandort ist seit 1995 im kantonalen Richtplan festgelegt. Er liegt in einer Region, in der mittel- und langfristig grosse Mengen an Deponiematerial anfallen. Damit sichergestellt ist, dass nicht mehrere Deponien des gleichen Typs gleichzeitig in Betrieb sind, wurden in der Objektliste und Abbildung unter Pt. 5.7.2 entsprechende Bedingungen eingefügt (Kreismodell).

#### **523 Deponie Rümlang, Chalberhau priorisieren**

*Jemand beantragt, die Deponie Rümlang, Chalberhau auf Kosten der Deponie Niederhasli, Feldmoos zu priorisieren. Der Deponiestandort Chalberhau ist zusammen mit dem künftigen Nationalstrassenbau in Richtung Klotten zu realisieren.*

Eine Priorisierung des Standortes Rümlang, Chalberhau kann, wenn der Standort nicht realisiert wird, den Standort Niederhasli, Feldmoos verhindern. Das ist im vorliegenden Fall unerwünscht. Daher ist eine Priorisierung abzulehnen. Beim Standort Feldmoos ist gemäss kantonalem Richtplan ein Bahnanschluss vorzusehen. Beim Standort Chalberhau geschieht die Erschliessung über die Umfahrungsstrasse. Eine Verbindung des Deponiebaus mit dem Nationalstrassenbau kann eine sinnvolle, darf aber keine zwingende Voraussetzung sein.

#### **524 Deponie Niederhasli, Feldmoos streichen**

*Jemand beantragt, die Deponie Niederhasli, Feldmoos zu streichen.*

Der Deponiestandort Feldmoos wurde bereits 1978 im kantonalen Gesamtplan festgesetzt. Diese Festsetzung wurde im kantonalen Richtplan 1995 bestätigt und ausgedehnt. Die für die Deponie vorgesehene Geländekammer entspricht einer ausgeräumten, intensiv bewirtschafteten Landschaft. Der aktive Teil einer allfälligen Deponie kann zwar negative Auswirkungen auf die Naherholungsnutzung haben. Diese lassen sich aber durch landschaftspflegerische Begleitmassnahmen mildern. Die Bevölkerung von Niederhasli wird von den Immissionen eines allfälligen Deponiebetriebes nicht beeinträchtigt, da der Deponieverkehr keine bewohnten Gebiete tangiert und der Bahndamm die Deponie in idealer Weise abschirmt. Das Feldmoos ist hydrogeologisch als Deponiestandort geeignet. Zwar entschied das Verwaltungsgericht 1993, dass am Standort Feldmoos die geologische Barriere vertieft untersucht werden müsse. Unterdessen änderte der Bund jedoch die



Anforderungen an geologische Barrieren. Im Wesentlichen kann heute eine geologische Barriere mit zusätzlich geschütteten Schichten verbessert werden.

Damit sichergestellt ist, dass in Regionen mit einer grösseren Dichte an geplanten Deponiestandorten nicht mehrere Deponien des gleichen Typs gleichzeitig in Betrieb stehen, wurden in der Objektliste und Abbildung unter Pt. 5.7.2 entsprechende Bedingungen eingefügt (Kreismodell).

#### **525 Deponie Weiach, Hardrütene streichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Deponie Weiach, Hardrütene zu streichen.*

Die Deponie Hardrütene wurde vom Kantonsrat im Rahmen der Teilrevision des kantonalen Richtplans «Versorgung, Entsorgung» 2009 festgesetzt. In der Zwischenzeit wurde – gestützt auf diesen Richtplaneintrag – bereits ein Gestaltungsplan erarbeitet und festgesetzt. Die Deponie wird seit 2010 als Inertstoffdeponie betrieben.

#### **526 Baustoff- und Recycling-Zentrum aufnehmen**

*Jemand beantragt, das Recycling-Zentrum «Ebi-rec» in der Richtplankarte festzulegen.*

Baubfallanlagen sind Industriebetriebe und deshalb im Siedlungsgebiet (Industrie- und Gewerbebezonen) anzusiedeln. Das genannte Zentrum bedarf deshalb keines Eintrags in den kantonalen Richtplan.

### **5.7.3 Massnahmen**

#### **527 Hinweis auf Sachplan geologische Tiefenlager**

*Jemand beantragt, das Kapitel mit einem Hinweis zum Sachplan geologische Tiefenlager zu ergänzen.*

Der kantonale Richtplan erwähnt unter Pt. 5.7.3, dass bei Bedarf die Verfahren für den Sachplan des Bundes und die erforderliche Anpassung des kantonalen Richtplanes aufeinander abgestimmt werden. Bis dass im Rahmen des Sachplans geologische Tiefenlager der Standortentscheid gefallen ist, wird kein Standort für ein geologisches Tiefenlager im Richtplan festgelegt. Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat jährlich Bericht über das Auswahlverfahren für geologische Tiefenlager zu erstatten.

## **5.8 Belastete Standorte und belastete Böden**

### **5.8.1 Ziele**

#### **528 Definition «Belastete Böden» präzisieren**

*Jemand beantragt, die Definition der belasteten Böden zu präzisieren.*

Die Definition mit der Aufzählung der drei unterschiedlichen Belastungen des Bodens (chemisch, biologisch und physikalisch) ist ausreichend und verständlich.

### **5.8.2 Karteneinträge**

*Zu diesem Unterkapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

### **5.8.3 Massnahmen**

*Zu diesem Unterkapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

## **5.9 Grundlagenverzeichnis**

*Zu diesem Kapitel bestehen keine nicht berücksichtigten Einwendungen.*

## 6 Einwendungen zum Kapitel Öffentliche Bauten und Anlagen

Mit der Planung und Realisierung öffentlicher Bauten und Anlagen wird die räumliche Entwicklung massgebend beeinflusst. Die entsprechenden, 1995 letztmals gesamthaft geprüften Festlegungen des kantonalen Richtplans sind inzwischen weitgehend überholt und bedürfen einer grundlegenden Überarbeitung. Standortfragen sollen künftig vermehrt und frühzeitig diskutiert werden. Dies soll unter anderem dadurch erreicht werden, dass die zuständigen Stellen ihre langfristigen räumlichen Strategien und Raumbedürfnisse in entsprechenden Fachplanungen darlegen. Die wesentlichen Inhalte dieser Fachplanungen sollen im kantonalen Richtplan abgestimmt und behördenverbindlich festgelegt werden.

In Gebieten mit grossem städtebaulichem Potenzial und hohem Koordinationsbedarf ist im Rahmen so genannter Gebietsplanungen vermehrt bereichsübergreifend zu planen. Durch den Einbezug aller massgeblichen Akteure sollen einerseits betriebliche und räumliche Synergien genutzt und andererseits eine umfassende gestalterische Aufwertung der Gebiete erreicht werden.

In vielen Einwendungen zum Kapitel «Öffentliche Bauten und Anlagen» wurde beantragt, im kantonalen Richtplan verbindliche Kriterien dafür festzulegen, welche Vorhaben im kantonalen Richtplan bezeichnet werden. Ausführliche Diskussionen zu Fragen der Richtplanrelevanz von öffentlichen Bauten und Anlagen haben ergeben, dass sich numerische Kriterien nicht dazu eignen, alle Aspekte der Richtplanrelevanz abzubilden. Mit einer umfassenden Beschreibung der räumlichen, organisatorischen und politischen Dimension dieser Vorhaben kann die Richtplanrelevanz von Vorhaben aber gut umschrieben werden. Da diese Kriterien für die Vorhaben aller Richtplankapitel gelten, werden sie im einleitenden Kapitel «Stellenwert des kantonalen Richtplans» dargelegt. Zusätzlich sind in Pt. 6.1.2 weitere qualitative Kriterien für die Bezeichnung von richtplanrelevanten Vorhaben festgehalten. Demnach werden in Richtplantext und -karte Neubauten, Erweiterungen, Standortverlegungen, Standortaufhebungen, Umnutzungen und Standortevaluationen bezeichnet, sofern sie von kantonalen Bedeutung sind, erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben oder Abstimmungsbedarf mit weiteren Festlegungen des kantonalen Richtplans besteht. Unter Pt. 6.5.2 werden speziell für Vorhaben in den Bereichen Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen zusätzliche Kriterien festgelegt. So sind diese richtplanrelevant, wenn sie von erheblichem Interesse für den Kanton sind, sich im Eigentum des Kantons befinden, zu einem erheblichen Teil vom Kanton finanziert werden oder einer Abstimmung mit dem Bund oder anderen Kantonen bedürfen.

Die wichtigsten Änderungen im Kapitel «öffentliche Bauten und Anlagen» nach der öffentlichen Auflage umfassen einige textliche Ergänzungen, die Festlegung dreier neuer Mittelschulstandorte sowie die Anpassung des Kapitels «Gesundheit» an die neuen Spitalisten.

Aufgrund der neusten Zahlen der Bevölkerungsentwicklung des Kantons Zürich und aufgrund der daraus folgenden Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sollen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur zur Entlastung der Pendlerströme einerseits und Stärkung der Regionalzentren andererseits drei neue Mittelschulstandorte in den Regionen Knonaueramt, Zimmerberg und Pfannenstil mit einem mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont festgelegt werden.

Aufgrund des neuen eidgenössischen Krankenversicherungsgesetzes (KVG) wurden die Zürcher Spitalisten mit Leistungsaufträgen bezüglich Akutsomatischer Versorgung, Rehabilitation und Psychiatrie durch den Regierungsrat 2011 festgesetzt. Das Kapitel «Gesundheit» wurde entsprechend angepasst.

Mit Beschluss vom 7. Juli 2003 hatte der Kantonsrat die Teilrevision des kantonalen Richtplans zur Festlegung des Polizei- und Justizzentrums (PJZ) in der Stadt Zürich festgesetzt. Das Bundesgericht hat im Oktober 2012 die letzte Beschwerde gegen den Bau des PJZ auf dem Güterbahnhofareal in Zürich abgewiesen. Nachdem sich das Zürcher Stimmvolk 2011 bereits zum zweiten Mal nach 2003 hinter das PJZ gestellt und der Kantonsrat im Frühling 2012 den Objektkredit bewilligt hatte, ist somit auch die Baubewilligung rechtskräftig geworden. Die Bauarbeiten für den Neubau beginnen im ersten Halbjahr 2014. Die reine Bauzeit für das PJZ beträgt rund drei Jahre; ab 2018 soll das Gebäude etappenweise bezogen werden können. Das Vorhaben wird deshalb unverändert in der Richtplanvorlage zur Gesamtüberprüfung belassen.

Die Teilrevisionen des kantonalen Richtplanes betreffend Neunutzung Klosterinsel Rheinau vom 3. September 2012 beziehungsweise betreffend Jagdschiessanlage Widstud in Bülach vom 24. Juni 2013 hat der Kantonsrat bereits vor der Festsetzung des gesamtüberprüften Richtplans in separaten Verfahren beschlossen. Auf Ausführungen zu den entsprechenden Einwendungen kann deshalb nachfolgend verzichtet werden.

**529 Wirkung der jeweiligen Festlegung festlegen**

*Jemand beantragt, im Interesse einer zielorientierten Umsetzung der Planung neben den Koordinationshinweisen auch die Wirkung der jeweiligen Festlegung festzuhalten.*

Festlegungen werden jeweils aufgrund von Grundlagen aus den Fachbereichen getroffen. Die Wirkungen sind in der Regel in diesen Grundlagen umschrieben und nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

**530 Nicht alle öffentlichen Bauten und Anlagen in der Stadt Zürich anzusiedeln**

*Mehrere Einwendende beantragen, nicht alle grossen öffentlichen Gebäude in der Stadt Zürich anzusiedeln.*

Ziel des Kapitels «öffentliche Bauten und Anlagen» ist, öffentliche Bauten und Anlagen gezielt in den Zentrumsgebieten von kantonalen Bedeutung und in den Regionalzentren anzusiedeln – nicht nur in der Stadt Zürich (vgl. Pt. 6.1.1). Generell werden Standorte von öffentlichen Bauten und Anlagen im Einzelfall geprüft.

**531 Übersicht über bestehende öffentliche Bauten und Anlagen**

*Mehrere Einwendende beantragen, im Richtplantext eine Liste der bestehenden öffentlichen Bauten und Anlagen aufzuführen.*

In der Richtplankarte werden sowohl die bestehenden öffentlichen Bauten und Anlagen wie auch die Vorhaben von kantonalen Bedeutung dargestellt. Im Richtplantext werden im Vergleich zum kantonalen Richtplan von 1995 nur noch Vorhaben festgelegt, sofern sie von kantonalen Bedeutung sind, erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben oder Abstimmungsbedarf mit weiteren Festlegungen des kantonalen Richtplans besteht. Damit wird der Fokus auf zukünftige Entwicklungen und auf zu erwartende wesentliche Veränderungen in der Raumstruktur gelegt. Allerdings sollen im GIS-Browser des Kantons Zürich künftig für alle öffentlichen Bauten und Anlagen Zusatzinformationen wie beispielsweise der Name des Objekts einsehbar sein. Dies wird jedoch erst nach der Festsetzung des kantonalen Richtplans durch den Kantonsrat erfolgen. Für die Einträge der Richtplankarte wird eine Objektliste mit sämtlichen in der Richtplankarte bezeichneten Objekten veröffentlicht. Diese Objektliste ist als Grundlage zu verstehen, die regelmässig aktualisiert wird, die jedoch nicht im kantonalen Richtplan festgelegt wird.

**532 Abbildungen zu den einzelnen Vorhaben**

*Jemand beantragt, die tabellarischen Aufstellungen der Pte. 6.3.2 bis 6.6.2 mit entsprechenden Abbildungen zu ergänzen.*

Die Vorhaben sind in der Richtplankarte abgebildet. Abbildungen zu den Vorhaben der einzelnen Teilkapitel bringen keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn und widersprechen dem Ziel, den kantonalen Richtplan auf die wesentlichen Inhalte zu fokussieren.

**533 Angabe des Koordinationsstandes (Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung)**

*Jemand beantragt, für die einzelnen Vorhaben und Gebietsplanungen den Koordinationsstand im Sinne von Art. 15 Abs. 2 Raumplanungsverordnung (RPV) Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung festzulegen.*

Der kantonale Richtplan trägt mit seinen wirkungsorientierten Inhalten und einer differenzierten Gliederung des Richtplantextes zu einer auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichteten räumlichen Entwicklung bei und steht damit im Einklang mit dem Bundesrecht. Eine schematische Zuordnung zu den Kategorien «Festsetzung», «Zwischenergebnis» und «Vororientierung» erweist sich für komplexe raumplanerische Anordnungen in dicht besiedelten Räumen als nicht zweckmässig und kann zu falschen Schlüssen, insbesondere betreffend der Verbindlichkeit führen. Zudem würde diese Zuordnung auch einen unverhältnismässigen Nachführungsaufwand auslösen. Mit den in der Tabelle zu Pt. 6.1.2 festgelegten Punkten «Stand Gebietsplanung», «Koordinationsbedarf» und «geplante Einzelvorhaben» sowie den in den Tabellen der Pte. 6.3 bis 6.6 festgehaltenen Angaben zu «Vorhaben» und «Realisierungshorizont» können die geforderten Punkte abgedeckt werden.

**534 Zusammenhang Richtplaneintrag und kantonalen Gestaltungsplan**

*Jemand beantragt, auf den kantonalen Gestaltungsplan als zwingende Folge eines Richtplaneintrags zu verzichten (§ 84 Abs. 2 PBG).*

Gemäss § 84 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) setzt die Baudirektion Gestaltungspläne für Bauten und Anlagen fest, die im kantonalen oder im regionalen Richtplan enthalten sind. Damit Standortfragen frühzeitig und breit diskutiert werden, ist die Festlegung richtplanrelevanter Vorhaben im kantonalen Richtplan notwendig. Nur dadurch kann gewährleistet werden, dass die wichtigen Akteure frühzeitig in den Prozess der Standortevaluation einbezogen werden und das Vorhaben durch die Festsetzung durch den Kantonsrat eine politische Legitimation erhält. Trotzdem ist es nicht sinnvoll, dass die Baudirektion für sämtliche

im kantonalen Richtplan festgelegten Vorhaben Gestaltungspläne festsetzt, wie es § 84 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) verlangt. Im kantonalen Richtplan soll neu festgelegt werden, dass die Baudirektion diese Kompetenz im Einzelfall an die Standortgemeinde abtreten kann, wenn die kantonale Aufgabenerfüllung dadurch nicht in Frage gestellt wird.

## **6.1 Gesamtstrategie**

### **6.1.1 Ziele**

#### **535 Anforderungen an Gebietsplanungen**

*Jemand beantragt, im Rahmen von Gebietsplanungen (vgl. Pt. 6.1.1 b) die Aspekte von Archäologie und Denkmalpflege aufzuzeigen.*

Im Rahmen der Erarbeitung der jeweiligen Gebietsplanung ist festzulegen, welches die Aspekte und Themenfelder sind, die es bei der Planung zu berücksichtigen gilt. Es entspricht nicht dem Detaillierungsgrad des kantonalen Richtplans, einzelne Aspekte oder zu berücksichtigende Themenfelder zu erwähnen. Zudem wäre eine Aufzählung zu berücksichtigender Aspekte nie vollständig, da es neben Aspekten der Archäologie und Denkmalpflege viele weitere zu berücksichtigende Themenfelder gibt (z.B. Altlasten).

#### **536 Umgang mit Einzelvorhaben in Gebietsplanungssperimetern**

*Jemand beantragt, Gebietsplanungen gegenüber Einzeleinträgen als prioritär zu bezeichnen und festzulegen, dass in Bezug auf die Einzeleinträge keine Planungsschritte ermöglicht werden, solange die Gebietsplanungen nicht abgeschlossen sind.*

*Jemand beantragt, die Festlegung, dass in den Gebieten mit Gebietsplanungen Einzelvorhaben in Absprache mit den betroffenen Stellen zu erfolgen haben, zu ergänzen.*

Mit der Möglichkeit zur Festlegung von Einzelvorhaben wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die im kantonalen Richtplan bezeichneten Einrichtungen und Institutionen ihre Aufgaben erfüllen müssen. Um trotzdem Verbindlichkeit zu schaffen, wird im kantonalen Richtplan neu festgelegt, dass einzelne Vorhaben, die vor dem Vorliegen von ausgearbeiteten Gebietsplanungen innerhalb von Gebietsplanungssperimetern realisiert werden sollen, in Absprache mit den betroffenen Stellen zu planen sind.

#### **537 Zusammenarbeit mit Gemeinden bei Gebietsplanungen**

*Mehrere Einwendende beantragen festzulegen, dass der Kanton die Gebietsplanungen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden erarbeitet und deren Umsetzung koordiniert.*

In Pt. 6.1.1 b) ist bereits erwähnt, dass bei jeder Gebietsplanung der sachgerechte Einbezug der Planungsträger aller Stufen sowie anderer massgeblicher Akteure sicherzustellen ist. Zudem ist festgehalten, dass für jede Gebietsplanung ein geeignetes Verfahren festzulegen ist. Mit der Festlegung des Verfahrens werden der Einbezug der verschiedenen Akteure und die Form der Zusammenarbeit vereinbart. Die gesetzlich geregelten Zuständigkeiten von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden bleiben dabei gewahrt.

### **6.1.2 Karteneinträge**

#### **538 Anforderungen an die Festlegungen ausgearbeiteter Gebietsplanungen**

*Jemand beantragt, bei ausgearbeiteten Gebietsplanungen auf die Festlegung detaillierter Plandarstellungen (vgl. Pt. 6.2) im kantonalen Richtplan zu verzichten.*

Um den Resultaten ausgearbeiteter Gebietsplanungen Verbindlichkeit zu verleihen, sollen die wichtigsten Eckwerte in einer Übersicht und/oder in einem Plan dargestellt werden. Der Detaillierungsgrad ist im Einzelfall festzulegen.

#### **539 Gebietsplanungen nicht auf innerstädtische Gebiete beschränken**

*Jemand beantragt, die Festsetzung von Gebietsplanungen im kantonalen Richtplan nicht auf innerstädtische Gebiete zu beschränken.*

Ziel der Gebietsplanungen im Bereich öffentliche Bauten und Anlagen ist festzustellen, wo bei der Erfüllung der staatlichen Aufgaben erhöhter Koordinationsbedarf besteht. Dabei steht vor allem der Prozess der gemeinsamen Erarbeitung der weiteren Entwicklung eines Gebiets im Vordergrund, unabhängig davon, wo diese Gebiete liegen.

**540 Gebietsplanung ETH Hönggerberg, Zürich**

*Jemand beantragt, in Pt. 6.1.2 «Karteneinträge» in der Gebietsplanung «ETH Hönggerberg, Zürich» bei einer allfälligen Erweiterung über den bestehenden Masterplan hinaus auch das Furttal zu berücksichtigen.*

*Jemand beantragt, den Passus «Erweiterung über bestehenden Masterplan hinaus» zu streichen.*

*Jemand beantragt, den Perimeter der Gebietsplanung «ETH Hönggerberg, Zürich» zu erweitern. Im Süden sei eine Ausdehnung bis an den Eichholzweg, im Westen bis zum Waldrand des Hönggerbergs und im Norden bis und mit Lärchenberg/Lärchenhalde vorzusehen.*

Ob und wo eine Erweiterung des Perimeters der Gebietsplanung «ETH Hönggerberg, Zürich» dereinst erfolgen soll, ist derzeit noch offen und kann deshalb noch nicht festgelegt werden. Die Möglichkeit einer allfälligen Erweiterung soll auch für einen langfristigen Zeithorizont gewahrt werden. In welcher Form (Verdichtung, Ausweitung oder Alternativstandort) dereinst eine solche vorgenommen wird, ist im Rahmen einer zukünftigen Planung zu klären. Daher wird der Stand der Gebietsplanung wie folgt umschrieben: «Masterplan vorliegend; Optionen für langfristige Entwicklung klären, Gebietsplanung ausstehend.»

*Jemand beantragt, den Koordinationsbedarf für die Gebietsplanung «ETH Hönggerberg, Zürich» um «Kongresswesen» und «Verkehrerschliessung» zu ergänzen.*

Der Koordinationsbedarf wird mit «Kongresswesen» ergänzt. Die erforderlichen Massnahmen zur Verkehrsbewältigung sind im Rahmen der Gebietsplanung sowieso zu prüfen (vgl. Pt. 6.1.1 b).

**541 Gebietsplanung Universität Zürich-Irchel, Zürich**

*Jemand beantragt, aufgrund des Koordinierungsbedarfs und der kantonalen Bedeutung die Erweiterung der Verdichtungsmöglichkeiten am Hochschulstandort Zürich-Irchel in den Richtplankartentext aufzunehmen.*

Der in der Richtplankarte eingezeichnete Perimeter ist nicht parzellenscharf. Die genaue Perimeterabgrenzung wie auch die Verdichtungsmöglichkeiten sind im Rahmen der Gebietsplanung festzulegen.

*Jemand beantragt, aufgrund der langen Realisierungszeiträume und dringender Ausbau- und Sanierungsarbeiten am Hochschulstandort Zürich-Irchel eine höhere Priorisierung der Gebietsplanung bzw. der Überprüfung Masterplan/weitere Ausbaustufen vorzunehmen.*

Der Realisierungszeitraum ist mit «kurz- bis mittelfristig» festgelegt, was auf die Priorisierung der Gebietsplanung hinweist (vgl. Pt. 6.1.2). Das Vorantreiben der Gebietsplanung bzw. die Überprüfung des Masterplans ist jedoch Aufgabe der Universität Zürich.

*Jemand beantragt, mittels der Richtplananpassung die Verbesserungsmöglichkeiten im öffentlichen Verkehr auszuschöpfen, da der Hochschulstandort Zürich-Irchel nicht seiner heutigen und zukünftig wachsenden Bedeutung angemessen erschlossen ist.*

Das Areal ist bereits heute gut erschlossen (vier Tram- und zwei Buslinien). Eine weitere Verbesserung der Erschliessung kann im Rahmen der Gebietsplanung geprüft werden (vgl. Pt. 6.1.1 b).

**542 Planung neuer öffentlicher Bauten und Anlagen**

*Jemand beantragt, die Planung des Hochschulgebiets verstärkt auf die Agglomeration auszudehnen.*

Ob und wo dereinst neue Hochschulstandorte geplant werden, ist derzeit noch offen und kann deshalb noch nicht festgelegt werden. Bereits heute befinden sich zu Hochschulen gehörige Institutionen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur, beispielsweise die EMPA und die EAWAG in Dübendorf.

**543 Ungenügende Verkehrerschliessung in der Lengg, Zürich**

*Jemand beantragt, die Konzentration weiterer Gesundheitseinrichtungen in der Lengg, Zürich kritisch zu prüfen, da dieser Standort aufgrund der schlechten Verkehrerschliessung für problematisch erachtet wird.*

An der Konzentration von Gesundheitseinrichtungen in der Lengg, Zürich wird festgehalten. Die Spalte «Koordinationsbedarf» wird mit einem Hinweis auf die nötige Abstimmung mit der Verkehrerschliessung ergänzt.

**544 Gebietsplanung Grüental, Wädenswil**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Gebietsplanung neu «Grüental/Reidbach, Wädenswil» zu nennen.*

*Jemand beantragt, im Rahmen der Gebietsplanung «Grüental, Wädenswil» auch die Auswirkungen auf die benachbarten Gebiete zu behandeln sowie die Schaffung einer neuen SOB-Haltestelle vorzusehen.*

Die Gebietsplanung wird umbenannt in «Hochschulstandort Wädenswil». Im Rahmen der Gebietsplanung werden auch weitere mögliche Standorte in Raum Wädenswil für die Fachhochschule wie auch für weitere Bildungseinrichtungen einbezogen. Zudem werden die Auswirkungen einer allfälligen Entwicklung der Schulen auf die benachbarten Gebiete und den Verkehr behandelt sowie Lösungsvorschläge dargelegt. Für die Landsicherung wird eine geplante SOB-Haltestelle «Wädenswil-Reidbach» (Realisierungshorizont langfristig) in den kantonalen Richtplan aufgenommen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 22), wobei die fahrplantechnische Machbarkeit dieser Haltestelle noch abgeklärt werden muss.

#### **545 Gebietsplanung Bildungs- und Forschungszentrum Agrovet-Strickhof, Lindau-Eschikon**

*Jemand beantragt, bei der Realisierung des Projektes «Bildungs- und Forschungszentrum Agrovet-Strickhof, Lindau-Eschikon» auf die Interessen der Gemeinde, namentlich bezüglich Immissionen für die Bevölkerung Rücksicht zu nehmen.*

Die Gemeinde wird in den Masterplanprozess einbezogen und kann so ihre Anliegen einbringen.

*Jemand beantragt, dass allenfalls notwendige Ausbauschritte beim öffentlichen Verkehr vom Kanton zu tragen sind.*

Der Koordinationsbedarf wird mit «Verkehrerschliessung» ergänzt. Die Kosten hat der per Gesetz dafür verantwortliche Infrastrukturtäger zu bezahlen. Wer das ist, ist im Rahmen des Verfahrens zu klären.

*Mehrere Einwendende beantragen, den Perimeter der Gebietsplanung «Bildungs- und Forschungszentrum Agrovet-Strickhof, Lindau-Eschikon» aufgrund von Flächen- und Abstimmungsbedarf zu erweitern.*

Der in der Richtplankarte eingezeichnete Perimeter ist nicht parzellenscharf. Die erforderlichen Flächen für die geplanten Neubauten des Bildungs- und Forschungszentrums Agrovet-Strickhof liegen innerhalb des in der Richtplankarte bezeichneten Perimeters. Eine Anpassung des Perimeters ist, solange keine neuen Grundlagen vorliegen, nicht erforderlich.

#### **546 Gebietsplanung Winterthur**

*Jemand beantragt, auf eine fachübergreifende Gebietsplanung «Sulzer-Stadtmitte Winterthur» zu verzichten.*

Die drei Gebietsplanungen in Winterthur «Sulzer-Stadtmitte», «Technikumstrasse» und «Äusseres/inneres Lind» werden zu einer Gebietsplanung «Hochschulstandort Winterthur» zusammengefasst. Diese ist abgeschlossen. Schwerpunkt ist, die Fachhochschulstandorte zu einem Campus zu entwickeln und Winterthur als Hochschulstandort besser zu positionieren.

#### **547 Gebietsplanung für das Flugplatzareal Dübendorf**

*Mehrere Einwendende beantragen, das Gebiet des Flugplatzareals Dübendorf als Bereich für eine «fachübergreifende Gebietsplanung» auszuscheiden und zu prüfen, ob ein Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen eingerichtet werden kann.*

*Jemand beantragt, auf dem Flugplatzareal Dübendorf einen Innovationspark vorzusehen.*

Der Militärflugplatz Dübendorf wird gemäss Stationierungskonzept der Armee vom Juli 2005 von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Gestützt auf die Ergebnisse einer Testplanung hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, beim Bund auf eine Aufgabe der Aviatik hinzuwirken und die bisherige Richtplanfestlegung für den Militärflugplatz Dübendorf zu streichen (RRB Nr. 751/2010). In der Vorlage zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans sind Piste und Flugplatzperimeter des Militärflugplatzes Dübendorf daher nicht mehr enthalten.

Die Schaffung eines Innovationsparks auf Kantonsgebiet entspricht den langfristigen Zielen des Regierungsrats. Auch wenn der endgültige Entscheid des Bundes über die weitere Verwendung des Flugplatzareals Dübendorf noch nicht gefallen ist, hat der Bund der Aufnahme von Planungsarbeiten für einen Innovationspark im Kopfbereich des Flugplatzareals zugestimmt. Der Regierungsrat hat die Baudirektion daher ermächtigt, eine entsprechende, separate Richtplanteilrevision (nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf) durchzuführen. Damit sollen die behördenverbindlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit später ein kantonaler Gestaltungsplan festgesetzt werden kann. Die öffentliche Auflage findet im Herbst 2013 statt. Die überarbeitete Richtplanvorlage wird der Regierungsrat dann voraussichtlich im ersten Quartal 2014 dem Kantonsrat überweisen. Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans werden deshalb nur Einträge im Sinne eines grundsätzlichen Bekenntnisses zu einem Hubstandort des nationalen Innovationsparks im Kanton Zürich vorgenommen.

**548 Gebietsplanungen für SBB-Areale**

*Jemand beantragt, die nicht mehr genutzten SBB-Areale ebenfalls als Gebiete, in denen eine Gebietsplanung erforderlich ist, zu bezeichnen.*

Unter Pt. 2.1.2 a) wird der Grundsatz festgelegt, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden Gebietsplanungen erarbeiten kann. Die weiterführenden Festlegungen zu Gebietsplanungen sind hingegen nur in Pt. 6 vorgesehen, wenn Gebiete mit besonderem städtebaulichen Potenzial, grossem Koordinations- und Handlungsbedarf und einer hohen Dichte an öffentlichen Bauten und Anlagen von kantonalem Interesse betroffen sind.

**6.1.3 Massnahmen****549 Einbezug Fachstellen des Bundes bei der Planung von Vorhaben**

*Jemand beantragt, bei der Planung einzelner Vorhaben, insbesondere bei Bauten des Bundes, die zuständige Fachstelle des Bundes, respektive die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und/oder die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) beizuziehen.*

Unter Pt. 6.1.3 a) ist festgelegt, dass der Kanton im Rahmen eines kontinuierlichen und fachübergreifenden Austausches frühzeitig die richtplanrelevanten Vorhaben bezeichnet. Damit werden die Planungsträger aufgefordert, die beteiligten Fachstellen rechtzeitig einzubeziehen. Es widerspricht jedoch dem Detaillierungsgrad des kantonalen Richtplans, die einzelnen Fachstellen des Bundes, des Kantons, der Gemeinden und Regionen sowie Privater explizit zu erwähnen.

**550 Verkehrserschliessung von öffentlichen Bauten und Anlagen**

*Jemand beantragt, bei Standortentscheiden für kantonale öffentliche Bauten und Anlagen nicht nur auf eine «angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr» zu achten, sondern auf eine «gute» Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.*

Es ist fraglich, ob wirklich für jede im kantonalen Richtplan bezeichnete öffentliche Baute oder Anlage eine gute Erschliessung notwendig ist, da gewisse öffentlichen Bauten und Anlagen kein oder nur ein geringes Verkehrsaufkommen generieren (z.B. ein Gefängnis). Die bestehende Formulierung wird deshalb präzisiert: «...der Nutzung angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr».

**551 Finanzielle Unterstützung der Standortgemeinde durch den Kanton im Einzugsbereich von öffentlichen Bauten und Anlagen**

*Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan eine finanzielle Unterstützung der Standortgemeinde – z.B. zur Mitfinanzierung von Parkanlagen im Einzugsbereich öffentlicher Bauten und Anlagen – durch den Kanton festzulegen.*

Der kantonale Richtplan macht grundsätzlich keine Aussagen zur Finanzierung von Projekten. Er kann keine Grundlage für eine finanzielle Beteiligung des Kantons schaffen. Eine finanzielle Unterstützung durch den Kanton ist nur auf Basis gesetzlicher Grundlagen möglich.

**552 Beitrag zur Freiraumversorgung**

*Jemand beantragt, den Richtplantext wie folgt zu ergänzen: «Der Kanton leistet bei der Realisierung von öffentlichen Bauten und Anlagen einen angemessenen Beitrag zur Freiraumversorgung».*

Ein Realersatz für neu überbaute Freiflächen zu schaffen, ist meist nicht möglich. Zweck der neuen Formulierung ist, dass, wenn durch grössere Vorhaben neuer Bedarf für Freiflächen geschaffen wird, die Projektpartner gemeinsam Lösungen suchen und die Unkosten tragen.

**6.2 Gebietsplanung****6.2.1 Hochschulgebiet Zürich-Zentrum****553 Anpassung der Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum**

*Mehrere Einwendende beantragen, verschiedene Änderungen am Kapitel «Hochschulgebiet Zürich-Zentrum» vorzunehmen. Die Anträge umfassen textliche Änderungen, Änderungen des Gebietsplanungsperrimeters sowie das Streichen verschiedener Vorhaben. Auch eine Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wie auch die Ermöglichung höherer baulicher Dichten bzw. deren Verhinderung werden beantragt.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, um Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen zu sichern. In Pt. 6.2.1 sei auf den bestehenden Koordinationsbedarf zwischen Kanton, Bund und Stadt hinzuweisen.*

*Jemand beantragt, den Planungshorizont des kantonalen Richtplans zu nutzen und die Entwicklungsperspektiven am Hochschulgebiet Zürich-Zentrum jenseits des Masterplan-Horizonts ab 2030 festzuhalten.*

Das Kapitel «Hochschulgebiet Zürich-Zentrum» (Stand 2007) wird zurzeit nicht abgeändert. Zuerst sind neue Grundlagen zu erarbeiten. Nachdem der Regierungsrat im September 2011 beschlossen hat, dass das Universitätsspital und die medizinbezogenen Bereiche der Universität im Hochschulgebiet Zürich-Zentrum weiterentwickelt werden sollen (vgl. RRB 1181/2011), wurde nun mit der Überarbeitung des Masterplans gestartet. Die Festlegung der planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen wie auch die Abstimmung mit der Entwicklung der angrenzenden Quartiere erfolgt in der Masterplanung. Nach Abschluss dieser Planungen wird wenn nötig der kantonale Richtplan im Rahmen einer separaten Teilrevision überarbeitet. Auf den Koordinationsbedarf zwischen Kanton, Bund und Stadt Zürich wird bereits unter Pt. 6.1.2 in der Tabelle unter der Gebietsplanung «Hochschulgebiet Zürich-Zentrum» hingewiesen.

#### **554 Rückwidmung von Wohnraum im Hochschulgebiet Zürich-Zentrum**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Stand der Rückwidmung von Wohnraum regelmässig zu publizieren.*

Diese Thematik wird mit der Überarbeitung des Masterplans zu betrachten und zu diskutieren sein.

#### **555 Vorhaben im Hochschulgebiet Zürich-Zentrum in der Richtplankarte darstellen**

*Mehrere Einwendende beantragen, in der Richtplankarte die Vorhaben der Gebietsplanung «Hochschulgebiet Zürich-Zentrum» einzutragen.*

Innerhalb der Gebietsplanungssperimeter besteht bei vorliegender Gebietsplanung ein Anordnungsspielraum bezüglich der konkreten räumlichen Ausgestaltung der Vorhaben. Soweit Eckwerte der ausgearbeiteten Gebietsplanung im Richtplankarte festgelegt werden, erübrigt sich die Festlegung der einzelnen Vorhaben. Sofern vor dem Vorliegen von ausgearbeiteten Gebietsplanungen einzelne Vorhaben innerhalb von Gebietsplanungssperimetern realisiert werden sollen, sind diese in Absprache mit den betroffenen Stellen zu planen. Bestehende öffentliche Bauten und Anlagen werden in der Richtplankarte dargestellt, sofern sie nicht innerhalb der für Gebietsplanungen bezeichneten Perimeter liegen.

#### **556 Energetische Massnahmen an Gebäuden im Hochschulgebiet Zürich-Zentrum**

*Jemand beantragt, aufgrund klarer Rechtbestimmungen des Bundes im Energiebereich und der vom Souverän geforderten Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft von der ETH zu fordern, dass sie mehrere vorgeschlagene Massnahmen umsetzt.*

Die Grundsätze zur Energiepolitik legt der Regierungsrat mit dem Energieplanungsbericht dar. Im kantonalen Richtplan werden diesbezüglich nur Themen aufgegriffen, die sich räumlich manifestieren. In der Leitlinie 1 (vgl. Pt. 1.2) wird auf den sparsamen Umgang mit Energie hingewiesen. Ein Hinweis zur Förderung der Energieeffizienz findet sich zudem unter Pt. 6.1.3 a).

## **6.3 Bildung und Forschung**

#### **557 Einbezug der Regionen in den Bereichen Bildung und Gesundheit**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Regionen in den Bereichen «Bildung und Forschung» (Pt. 6.3.3) und «Gesundheit» (Pt. 6.4.3) unter «Massnahmen» eine aktive Rolle bei der Planung von Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen zuzuteilen.*

Die Planung von Gesundheits- und Bildungseinrichtungen des Kantons erfolgt durch den Kanton. In Pt. 6.1.3 a) ist festgelegt, dass der Kanton bei Standortentscheiden auch die regionalen und kommunalen Gesamtkonzepte beachtet. Entsprechend kann festgehalten werden, dass der rechtzeitige Einbezug der Gemeinden und Regionen durch den Kanton wichtig ist. Eine aktive Rolle kommt den Regionen in der Planung kantonalen Gesundheits- und Bildungseinrichtungen jedoch nicht zu. Im Bereich «Gesundheit» gibt es jedoch Überlegungen, den Alters- und Pflegebereich an die Gemeinden zu delegieren. Wie diese sich – beispielsweise im Rahmen von Zweckverbänden – organisieren, bleibt den Gemeinden überlassen.



**558 Wohnraum für Studierende**

*Jemand beantragt, unter Pt. 6.3.1 «Ziele» den Aspekt Wohnraum für Studierende aufzunehmen.*

*Jemand beantragt, unter Pt. 6.3.3 Massnahmen aufzunehmen, dass der Kanton – in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden – die Flächen für das Erstellen von Wohngelegenheiten (Campus) sichert.*

Das Schaffen von günstigen Rahmenbedingungen vorzugsweise an den Hochschulstandorten, für Wohnprojekte und Campus für Studierende durch den Kanton ist ein berechtigtes Anliegen. Der Richtplanktext wurde deshalb sinngemäss ergänzt.

**559 Aufnahme von ETH-Gebäuden in den kantonalen Richtplan**

*Jemand beantragt, in der Richtplankarte die beiden bedeutenden ETH-Gebäude «Haldeneggsteig 4» und «Clausiusstrasse 59», die nördlich an das Hochschulgebiet Zürich-Zentrum anschliessen, mit einem Eintrag zu berücksichtigen.*

Im Rahmen der Überprüfung des Masterplans Hochschulgebiet Zürich-Zentrum wird auch der Perimeter der Gebietsplanung überprüft. Erst nach Vorliegen des überarbeiteten Masterplans werden wenn nötig Änderungen am kantonalen Richtplan vorgenommen.

**560 Raumbedürfnisse prüfen**

*Der Kanton leitet aus den Zielen der Bildungspolitik laut Pt. 6.3.3 die zukünftigen Raumbedürfnisse ab. Jemand beantragt zu prüfen, inwiefern dies erfolgt ist und wo diese Raumbedürfnisse im kantonalen Richtplan verortet wurden.*

Dies ist eine dauernde Aufgabe der Bildungsdirektion in Zusammenarbeit mit den Hochschulen. Entsprechende Erkenntnisse werden bei Bedarf in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

**6.4 Gesundheit****561 Festsetzungen im Bereich Forschung**

*Jemand beantragt, an Standorten der hochspezialisierten Medizin die Festsetzungen «Hochspezialisierte Versorgung» durch Festsetzungen im Bereich Forschung mit «Hochschule» zu ergänzen.*

*Jemand beantragt, in der Richtplankarte am Standort Kinderspital in Zürich-Hottingen die Festsetzung «Hochspezialisierte Versorgung» durch eine Festsetzung im Bereich Forschung mit «Hochschule» zu ergänzen.*

Im Kapitel «Gesundheit» geht es insbesondere um die medizinische Versorgung der Bevölkerung. Das Kapitel wurde aufgrund des neuen eidgenössischen Krankenversicherungsgesetzes (KVG) an die neu festgesetzten Spitallisten angepasst. Zudem betrifft sie universitäre Medizin (medizinische Ausbildung und Forschung) alle Bereiche der medizinischen Versorgung, also neben der hochspezialisierten auch die Grundversorgung. Eine einseitige Ergänzung der bestehenden Objekte und der Vorhaben ist vor diesem Hintergrund nicht sinnvoll. Da die medizinische Ausbildung und Forschung in den Universitätsspitalern stattfindet, werden diese in der separaten Objektliste neu als solche gekennzeichnet.

**562 Festsetzung «Grundversorgung» beim Universitätsspital Zürich**

*Jemand beantragt, eine Festsetzung «Grundversorgung» beim Universitätsspital Zürich vorzunehmen. Aspekte der Patientenversorgung im Hochschulgebiet Zürich-Zentrum und Aspekte kliniknaher Lehre und Forschung am Universitätsspital sprächen für eine Sicherung medizinischer Akutversorgung.*

Die Bezeichnung der Spitäler beruht auf den vom Regierungsrat festgesetzten Spitallisten. Aufgrund des neuen eidgenössischen Krankenversicherungsgesetzes (KVG) wurden diese überprüft und 2011 neu festgesetzt. Das Kapitel «Gesundheit» wurde entsprechend angepasst.

**563 Evaluation Alternativstandort Universitätsspital Zürich**

*Jemand beantragt, unter Pt. 6.4.2 a) Somatische Akutversorgung, folgenden Eintrag vorzunehmen: «Evaluation eines Alternativstandortes für die universitäre Medizin (USZ, UZH, ETH) in Dübendorf, Stettbach oder ggf. Flugplatzareal».*

Der Regierungsrat hat im September 2011 beschlossen, dass das Universitätsspital und die medizinbezogenen Bereiche der Universität im Hochschulgebiet Zürich-Zentrum weiterentwickelt werden sollen (vgl. RRB 1181/2011). Weitere Standortevaluationen erübrigen sich damit.

## 6.5 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen

### 564 Wasserportzentrum Tiefenbrunnen, Zürich

Jemand beantragt, das Vorhaben «Wassersportzentrum Tiefenbrunnen, Zürich» hinsichtlich seiner Standortprobleme zu überprüfen.

Entsprechende Studien wurden bereits durchgeführt und die Öffentlichkeit darüber informiert.

### 565 Stadion Hardturm, Zürich

Jemand beantragt, das Vorhaben «Stadion Hardturm, Zürich» hinsichtlich seiner Standortprobleme zu überprüfen.

Das Areal verfügt über zwei Tramanschlüsse. Zusätzlich ist eine Passerelle Ost über die Pfingstweidstrasse geplant, um das Areal noch besser zu erschliessen.

### 566 Wasserschutzpolizei Mythenquai und Tiefenbrunnen, Zürich

Jemand beantragt, das Vorhaben «Wasserschutzpolizei Mythenquai, Zürich» hinsichtlich seiner Gewährleistung der Freiraumversorgung für die Stadt Zürich zu überprüfen.

Jemand beantragt, das Vorhaben «Wasserschutzpolizei Tiefenbrunnen, Zürich» hinsichtlich seiner Gewährleistung der Freiraumversorgung für die Stadt Zürich zu überprüfen.

Die Anliegen wurden geprüft. Die Wasserschutzpolizei hat an beiden Standorten hoheitliche Aufgaben zu erfüllen. Diese wie auch Sicherheitsanforderungen sprechen gegen eine Öffnung der Areale. Ziel bei beiden Vorhaben ist jedoch, die abgesperrten Flächen möglichst minimal zu halten.

### 567 Neue Objekte bezeichnen

Mehrere Einwendende beantragen, die Sportanlage Erlen, Niederhasli, die Villa Flora, Winterthur und das Technorama, Winterthur neu in die Richtplankarte aufzunehmen.

Gemäss Pt. 6.5.2 des kantonalen Richtplans sollen Vorhaben in den Bereichen «Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen» im kantonalen Richtplan festgelegt werden, wenn sie von erheblichem Interesse für den Kanton sind, sich im Eigentum des Kantons befinden, zu einem erheblichen Anteil vom Kanton finanziert werden oder einer Abstimmung mit dem Bund oder mit anderen Kantonen bedürfen. Bei der Sportanlage Erlen und der Villa Flora handelt es sich nicht um Einrichtungen, die eines der oben genannten Kriterien erfüllen. Sie werden nicht im kantonalen Richtplan aufgenommen. Es besteht aber die Möglichkeit, die Objekte in den regionalen Richtplan aufzunehmen. Das Technorama hingegen wird im kantonalen Richtplan aufgenommen (Karte und Text, bestehend).

## 6.6 Weitere öffentliche Dienstleistungen

### 568 Neues Vorhaben Waffenplatz Reppischtal

Jemand beantragt, den Waffenplatz Reppischtal mit folgendem Ausbaivorhaben aufnehmen: «Neubau Ausbildungsgelände für die Kantonspolizei und Bau eines taktischen Ausbildungsplatzes (kurzfristig).»

Jemand beantragt, die Kaserne Birmensdorf mit folgendem Vorhaben aufzunehmen: «Ausbau mit Schule der Kantonspolizei (Theoriegebäude) und Überdeckung Schiessanlage (langfristig).»

Die neue Schiessanlage für die Kantonspolizei als Ersatz für den Standort Kloten und die Überdeckung der Schiessbahnen auf dem Waffenplatz Reppischtal wurden als Vorhaben in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

### 569 Neues Vorhaben Massnahmenzentrum Uitikon

Jemand beantragt, folgendes Objekt in Richtplantext und -karte neu aufzunehmen: «Massnahmenzentrum Uitikon, Trägerschaft Kanton, Funktion (J), Vorhaben: Sanierung offene Abteilung/Neubau geschlossene Abteilung.»

Die Bauarbeiten für die Sanierung und Erweiterung des Massnahmenzentrums Uitikon wurden im Oktober 2011 wieder aufgenommen und dauern voraussichtlich bis 2014. Da das Projekt sich bereits in Realisierung befindet und somit aus richtplanerischer Sicht kein Koordinationsbedarf mehr besteht, wird das Massnahmenzentrum nicht als Vorhaben, sondern als bestehendes Objekt in Richtplankarte und Objektliste aufgeführt.

**570 Bestehenden Richtplaneintrag auf Projekt «Chance Gubrist» abstimmen**

*Jemand beantragt, die im Bereich des Gubristtunnel-Portals vorhandene Festlegung zu einer bestehenden Sicherheitsanlage auf das Projekt «Chance Gubrist» abzustimmen.*

Bei dem erwähnten Richtplaneintrag im Bereich des Gubristportals handelte es sich um das Lager Gubrist (Zentrallager für Feuerwehrmaterial der kantonalen Feuerwehr) in Weinigen. Feuerwehrstandorte werden jedoch nicht mehr in der Richtplankarte dargestellt, der Eintrag entfällt somit.

**571 Eintrag Vollzugszentrum Bachtel, Hinwil**

*Jemand beantragt, das Vollzugszentrum Bachtel in Hinwil nicht als Vorhaben sondern als bestehende Einrichtung festzulegen.*

In Hinwil soll neu ein Ausschaffungsgefängnis gebaut werden. Der Eintrag als Vorhaben bleibt bestehen.

**6.7 Grundlagenverzeichnis****572 Grundlagenverzeichnis ergänzen**

*Jemand beantragt, angesichts der Bedeutung und Raumrelevanz universitärer Flächenentwicklung für den Kanton neben dem Verweis auf die Leitidee der Zürcher Fachhochschule in den Grundlagen die Entwicklungsstrategien der Universität Zürich aufzunehmen.*

Die Entwicklungsstrategie der Universität Zürich wurde noch nicht durch den Regierungsrat abgenommen und wird deshalb (noch) nicht im Grundlagenverzeichnis aufgeführt.

