

Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

2.1.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte ist das Siedlungsgebiet abschliessend festgelegt. Die schutzwürdigen Ortsbilder dargestellt.

2.1.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt die regionalen Richtpläne gemäss §§ 32 und 89 PBG. Er sorgt dabei für die nachhaltige Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen (vgl. 3.10).

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, namentlich zur Zonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zu den Baudenkmälern, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie zur Umweltschutzplanungsträgern aller Stufen zugänglich.

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

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

b) Gemeinden

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

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

Teilrevision 2017

Verkehr

Erläuterungsbericht

zu den Einwendungen

5517 a
Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision 2017 des kantonalen Richtplans

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 5. November 2019

Kanton Zürich **Richtplan**

Inhalt

A	Einleitende Kapitel	5
1	Ausgangslage	5
2	Gegenstand der Richtplanteilrevision	5
3	Verfahren	6
4	Erläuterungen zum vorliegenden Bericht	7
B	Einwendungen zum kantonalen Richtplan	8
4a	Einwendungen zum Kapitel Verkehr	8
4.7	Luftverkehr	8
4b	Weitere Anträge zum Kapitel Verkehr (nicht Teil der Vorlage)	13
4.2	Strassenverkehr	13
4.3	Öffentlicher Personenverkehr	16
4.4	Fuss- und Veloverkehr	16
4.9	Grundlagen	16

A Einleitende Kapitel

1 Ausgangslage

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). 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.

Der kantonale Richtplan wurde letztmals von 2007 bis 2014 einer Gesamtüberprüfung unterzogen und schliesslich am 18. März 2014 vom Kantonsrat neu festgesetzt. Um sicherzustellen, dass mit dem kantonalen Richtplan zeitgerecht auf neue Entwicklungen reagiert werden kann, erfolgt dessen Überprüfung und Nachführung seither mit häufigeren, dafür kleineren Teilrevisionen. Diese tragen dazu bei, die Komplexität der Verfahren zu verringern, die Richtplanvorlagen überschaubar zu halten und das rechtzeitige Schaffen von Planungsrecht zu gewährleisten. Die kürzeren Verfahren erleichtern sowohl die Mitwirkung der nach- und nebengeordneten Planungsträger und der Bevölkerung als auch die Behandlung der Richtplanvorlagen im Kantonsrat. Im Interesse einer widerspruchsfreien Raumentwicklung ist dabei wesentlich, dass neue Richtplaninhalte immer im Gesamtzusammenhang mit den bestehenden Festlegungen des kantonalen Richtplans betrachtet werden. Mit der Richtplanteilrevision 2015 wurde das neue Vorgehen zum ersten Mal umgesetzt. Die Richtplanteilrevision 2017 enthält alle bereits in den Richtplanteilrevisionen 2015 und 2016 vorgenommenen Änderungen. Die im Rahmen der Teilrevision 2016 gemachten Anpassungen werden im Richtplantext in grauer Schrift dargestellt, da sie vom Kantonsrat noch nicht festgesetzt sind.

2 Gegenstand der Richtplanteilrevision

Der kantonale Richtplan besteht aus Karte und Text und enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er ist in die Kapitel «Raumordnungskonzept», «Siedlung», «Landschaft», «Verkehr», «Versorgung, Entsorgung» und «Öffentliche Bauten und Anlagen» gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes. Für die Beratung in den Kommissionen des Kantonsrates wurde die Richtplanteilrevision 2017 entsprechend der Kommissionszuständigkeiten in zwei separate Vorlagen aufgeteilt. Diese Vorlage beinhaltet die Kapitel 4 «Verkehr» und 5 «Versorgung, Entsorgung». Eine weitere Vorlage beinhaltet das Kapitel 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen».

Gegenstand der vorliegenden Richtplanvorlage ist im Kapitel 4 «Verkehr» die Abstimmung des kantonalen Richtplans mit der am 23. August 2017 vom Bundesrat verabschiedeten Anpassung des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich. Mit dieser Anpassung wurden die raumplanerischen Leitplanken für wichtige Entwicklungsschritte des Flughafens und die Umsetzung von Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung festgelegt. Hierbei erfolgten insbesondere Anpassungen aufgrund des Betriebs auf den verlängerten Pisten 28 und 32 sowie aufgrund der Südabflüge geradeaus bei Bise und bei Nebel. Zudem wurde das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» angepasst und die sogenannte Abgrenzungslinie in Text und Karte festgesetzt. Bislang waren die Abgrenzungslinie bzw. das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» im SIL-Objektblatt lediglich als Zwischenergebnis festgesetzt. Der vom Kantonsrat am 24. März 2014 festgesetzte und vom Bundesrat am 18. September 2015 genehmigte kantonale Richtplan stützte sich noch auf dieses Zwischenergebnis im SIL-Objektblatt und soll nun gemäss der neuen Festsetzung im SIL-Objektblatt aktualisiert werden. Ausserdem soll im Rahmen der Richtplananpassung der im SIL-Objektblatt geringfügig erweiterte Perimeter (im östlichen Bereich der Piste 28 und des Tanklagers Rümlang) nachgeführt werden.

Die Formulierung zur Abgrenzungslinie zu Beginn des letzten Abschnitts unter Pt. 4.7.1.2 wird aufgrund des am 23. August 2017 festgesetzten SIL-Objektblattes angepasst. Neu lautet der erste Satz des Abschnitts: «Der Bund und der Kanton Zürich legen eine deckungsgleiche Abgrenzungslinie fest.»

Im Weiteren werden mit der vorliegenden Richtplanrevision der Richtplanteiltext und die Grundlagen aktualisiert. So wird beispielsweise das Objekt Nr. 4, «The Circle at Zürich Airport, Nebenanlage für kommerzielle Nutzungen», das bereits im Bau ist, als Vorhaben aus dem Richtplanteiltext entfernt.

Der kantonale Richtplan 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 nachfolgende Planungen sind im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. § 16 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1). Für diese 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 eines der folgenden Kriterien zutrifft:

- Räumlich: Die Standortfestlegung führt zu weitreichenden 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.

Die Teilrevision 2017 umfasst nur jene Teilkapitel des kantonalen Richtplans, in denen Änderungen vorgenommen wurden.

3 Verfahren

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

Am 1. November 2017 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 1004/2017). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger wurden parallel und für alle von der Teilrevision 2017 betroffenen Kapitel des kantonalen Richtplans gleichzeitig vom 24. November 2017 bis 9. März 2018 durchgeführt. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage gingen rund 400 Einwendungen ein, davon 80 von Behörden und 320 von Privaten und Verbänden. Insgesamt liegen rund 700 teilweise auch gleichlautende Anträge vor, davon entfallen rund 200 auf Behörden und 500 auf Private und Verbände.

Soweit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen der Karte und des Textes in die Richtplanvorlage eingeflossen. Anträge zu Themen die nicht Gegenstand dieser Richtplanteilrevision sind, die jedoch im Rahmen der Anhörung von Gemeinden oder Regionen eingegangen sind, wurden ebenfalls geprüft. Falls die Prüfung ergeben hat, dass diese Anträge eine Anpassung am kantonalen Richtplan erfordern, wird diese Anpassung im Rahmen einer kommenden Richtplanteilrevision aufgenommen. Nicht eingegangen wurde auf Eingaben, die auch nicht sinngemäss als Anträge verstanden werden können und auf solche, die offensichtlich nicht die Raumplanung bzw. den kantonalen Richtplan betreffen.

Einzelne Einwendende haben darauf hingewiesen, dass einige ihrer Anträge im Rahmen der letzten Richtplanteilrevision 2016 nicht behandelt wurden und haben eine Aufarbeitung dieser Anträge im Rahmen der Richtplanteilrevision 2017 gewünscht. Dieser Hinweis wurde geprüft und es zeigte sich, dass die Aufteilung der Richtplanteilrevision 2016 in drei Vorlagen für die Überweisung an den Kantonsrat teilweise zu Unklarheiten

führte. So wurde ein Teil der Anträge im Erläuterungsbericht der Vorlage 5401, Teilrevision 2016, «Siedlung, Landschaft und öffentliche Bauten und Anlagen» behandelt, während ein anderer Teil im Erläuterungsbericht der Vorlage 5427, Teilrevision 2016, «Verkehr und Versorgung, Entsorgung» behandelt wurde. Die Vorlage 5427 wurde zudem erst im Januar 2018 vom Regierungsrat an den Kantonsrat überwiesen. Zu diesem Zeitpunkt lief der Mitwirkungsprozess für die Richtplanteilrevision 2017 bereits, was die Übersicht erschwerte.

4 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 PBG. Die folgenden Kapitel im Teil B dieses Erläuterungsberichts dokumentieren die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens erhobenen Einwendungen. Der Teil B ist gleich strukturiert wie die Richtplanvorlage. Die Verweise in diesem Erläuterungsbericht beziehen sich auf den Text der Richtplanvorlage. Die allgemeinen Einwendungen zum kantonalen Richtplan sind im Erläuterungsbericht zur Teilrevision 2017, «Öffentliche Bauten und Anlagen» aufgeführt.

B Einwendungen zum kantonalen Richtplan

4a Einwendungen zum Kapitel Verkehr

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur Richtplanteilrevision 2017 gingen verschiedene Einwendungen und Anträge ein, die das Kapitel Verkehr betreffen. Im Folgenden werden die im Zuge der Anhörung und öffentlichen Auflage vom 24. November 2017 bis 9. März 2018 eingegangenen Einwendungen zum Pt. 4.7.1 Flughafen Zürich erläutert. Grundsätzlich wird nur auf Einwendungen eingetreten, die im Zusammenhang mit dem aktuellen Auflageverfahren stehen. Das sind jene, welche die eingangs erwähnte Anpassung der Abgrenzungslinie, des Flughafenperimeters sowie die vorgenommenen textlichen Aktualisierungen betreffen. Eine kurze Einschätzung der weitergehenden Einwendungen wird im Folgenden aber dennoch vorgenommen.

Einige weitere Einwendungen gingen zu Pt. 4.2 Strassenverkehr, Pt. 4.3 Öffentlicher Verkehr und Pt. 4.4 Fuss- und Veloverkehr ein. Diese Teilkapitel sind nicht Gegenstand der Vorlage. Einwendungen von Anhörungsadressaten werden im Anschluss an Pt. 4.7 Luftverkehr gleichwohl behandelt.

4.7 Luftverkehr

Einleitende Bemerkungen

Die Kompetenzordnung im Bereich Flughafen- und Raumplanung

Die Bundesverfassung räumt dem Bund im Bereich der Luftfahrt eine umfassende Gesetzgebungskompetenz ein (Art. 87 BV). Diese hat der Bundesgesetzgeber im Luftfahrtgesetz (LFG) weitgehend ausgeschöpft. So entscheidet der Bund über die Flughafeninfrastruktur (Art. 37 Abs. 1 LFG), er erteilt die nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen (Art. 37 Abs. 3 LFG) und Betriebskonzessionen (Art. 36a LFG) und genehmigt die Betriebsreglemente (Art. 36c LFG).

Artikel 74 BV räumt dem Bund auch eine umfassende Kompetenz zum Erlass von Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen und lästigen Einwirkungen ein. Die Kantone können nur so lange materiell eigenständiges Umweltrecht schaffen, als der Bund von seiner Kompetenz nicht abschliessend Gebrauch gemacht hat. Aufgrund der bestehenden Normendichte im eidgenössischen Umweltschutzrecht bleibt den Kantonen hierfür jedoch wenig Spielraum. Er beschränkt sich weitgehend auf die Regelung des Vollzugs.

Im Gegensatz zu diesen sehr weit gehenden Bundeskompetenzen obliegt die Raumplanung hauptsächlich den Kantonen; der Bund legt mit dem Raumplanungsgesetz (RPG) nur die Grundsätze der Raumplanung fest.

Die Funktion der Abgrenzungslinie

Um die Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich einerseits und für die Raumentwicklung in der Flughafenregion andererseits widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen, müssen sich die Festlegungen im SIL und im kantonalen Richtplan gegenseitig ergänzen. Entsprechend der erwähnten Zuständigkeitsordnung macht die Festlegung der Abgrenzungslinie im SIL-Objektblatt Vorgaben zum Flughafenbetrieb. Im kantonalen Richtplan macht die deckungsgleiche Festlegung der Abgrenzungslinie Vorgaben zur gewünschten Raumentwicklung. Sie ist demnach eine eigenständige Festlegung der kantonalen Richtplanung. Sie ist jedoch, wie oben erwähnt, in Abstimmung mit dem SIL-Objektblatt zu treffen.

1 Satz zur LSV-Anpassung nicht streichen

Mehrere Einwendende beantragen, dass sich der Kanton im Sinne der bisherigen Festlegung im kantonalen Richtplan für eine weitergehende Überprüfung und Anpassung der Lärmschutzverordnung einsetzen sollte, da dies einer Zusicherung des Kantons entspreche.

Die Einwendenden beziehen sich auf den Satz im Richtplantext unter Pt. 4.7.1.3 «Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass das Umweltrecht überprüft und nötigenfalls angepasst wird, um den nachfolgenden Anforderungen gerecht zu werden». Die Verwaltungsänderung «für eine massvolle Entwicklung besiedelter Gebiete» vom 17. März 2014 hat einen grossen Teil der Anliegen des Kantons Zürich in diesem Bereich erfüllt. Es gibt jedoch nach wie vor Flughafengemeinden, die nicht von der Revision der Lärmschutzverordnung im Bereich Fluglärm profitieren konnten. Um die Flughafengemeinden diesbezüglich weiter zu unterstützen, wird der entsprechende Satz im Richtplan belassen.

2 Keine Anpassung der Abgrenzungslinie

Mehrere Einwendende beantragen, auf die nicht sicherheitsbedingte Ausweitung der Abgrenzungslinie sei zu verzichten.

Mit Beschluss vom 1. Februar 2017 (RRB Nr. 88/2017) stimmte der Regierungsrat den aufgrund der Anpassung des SIL-Objektblatts erforderlichen Änderung der Abgrenzungslinie im Grundsatz zu. Grund dafür war, dass er sich den sicherheitsbedingten Anpassungen des Betriebs nicht entgegenstellen konnte und weil er dem Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich eine wichtige Rolle beimisst (vgl. dazu den Grundsatzbeschluss zur Flughafenpolitik im Jahr 2004, RRB Nr. 1407/2004). Da ausserdem gemäss Art. 31a der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) in Gebieten mit Nachtlärbelastung neue Wohnbauten erstellt werden können, wenn strenge Anforderungen an den passiven Schallschutz erfüllt werden, hat er die Einschränkungen auf die Siedlungsentwicklung als geringfügig erachtet. Er hat dem Bund deshalb in Aussicht gestellt, dem Kantonsrat eine entsprechende Richtplanvorlage zu überweisen. Diese Zustimmung steht unter dem Vorbehalt, dass der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates bei Erreichen von 320'000 Flugbewegungen Beschluss darüber fassen kann, ob der Kanton auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll (vgl. § 3 Abs. 3 Flughafengesetz, LS 748.1) sowie der Festsetzung des kantonalen Richtplans durch den Kantonsrat.

3 Anpassung der Abgrenzungslinie nur bei Lärmreduktion

Mehrere Einwendende beantragen, Anpassungen an der Abgrenzungslinie dürften nur dann vorgenommen werden, wenn diese zu einer Verringerung der Lärmimmissionen führen würden.

Art. 17 Abs. 4 RPV sieht vor, dass Sachpläne überprüft und nötigenfalls angepasst werden, falls sich die Verhältnisse geändert haben. Damit die Abstimmung zwischen der Festlegung im SIL-Objektblatt und im kantonalen Richtplan sichergestellt ist, muss bei Anpassungen der Lärmbelastungskurven im SIL-Objektblatt auch die Festlegung im kantonalen Richtplan überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Da der Bundesrat mit Beschluss vom 23. August 2017 die Abgrenzungslinie und das Gebiet mit Lärmauswirkungen im SIL-Objektblatt kompetenzgemäss angepasst hat, ergibt sich in diesem Bereich auch für den kantonalen Richtplan zwangsläufig Anpassungsbedarf.

4 Abgrenzungslinie als Grundlage für die Beurteilung von Planungs- und Baubewilligungsverfahren

Jemand beantragt, die im kantonalen Richtplan vom 18. September 2015 festgelegte Abgrenzungslinie sei als einzig massgebende Vorgabe festzulegen, welche es in allen Planungs- und Baubewilligungsverfahren zu berücksichtigen gelte.

Die massgeblichen gesetzlichen Grundlagen für die Beurteilung von Planungs- und Baubewilligungsverfahren in Gebieten mit Fluglärbelastung bilden das Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG, SR 814.01) sowie die Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41). Deren Rechtsfolgen knüpfen an das von der zuständigen Bundesstelle genehmigte Betriebsreglement (Art. 23 ff. Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, VIL, SR 748.131.1) und die damit verbundenen «zulässigen Lärmimmissionen» an (vgl. Art. 37a Abs. 1 LSV). Demnach sind für die Beurteilung von Planungs- und Baubewilligungsverfahren die entsprechenden Lärmkurven des jeweils gültigen Betriebsreglements für den Flughafen Zürich massgeblich. Der kantonale Richtplan ist behördenverbindlich und kann daher keine grundeigentümerverbindlichen Vorgaben (resp. Einschränkungen) für Planungs- und Baubewilligungsverfahren formulieren, sondern kann lediglich behördenverbindliche Festlegungen zur Ausscheidung neuer Bauzonen innerhalb der AGL sowie zur Aufzoning bestehender Bauzonen treffen.

5 Keine Perimeter-Anpassung

Jemand beantragt, dass der Planeintrag des Flughafenperimeters gemäss Vorlage aus dem Jahr 2014 zu belassen oder maximal auf das nicht überbaute Landwirtschaftsgebiet für einen allenfalls nötigen Ausbau für Flugtreibstoffe auszudehnen sei sowie dass der Lagerteil mit den Tanks zur Treibstofflagerung für Fahrzeuge und Heizungen etc. mit dem Umschlagsteil für das Benzin, Diesel und Heizöl, im Richtplan als nicht Flughafenanlage beizubehalten sei.

Gemäss Art. 3a Abs. 2 VIL hat der SIL für die einzelnen dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen unter anderem das beanspruchte Areal zu bestimmen. Diese Funktion erfüllt der Flughafenperimeter. Der Flughafenperimeter, der im SIL-Objektblatt das Gebiet für Flughafenanlagen im Sinne von Art. 37 Abs. 1 LFG bezeichnet, wird im kantonalen Richtplan gemäss der Vorgabe im SIL-Objektblatt dargestellt. Dieser Vorrang des SIL-Objektblatts ergibt sich aus der in der Bundesverfassung festgelegten umfassenden Bundeskompetenz im Bereich der Luftfahrt. Im SIL-Objektblatt vom 23. August 2017 wurde der Perimeter beim Tank-

lager Rümlang erweitert, da ein Grossteil der Anlage als standortgebunden für den Umschlag und die Lagerung von Flugtreibstoffen gilt. Der Perimeter wird daher auch im kantonalen Richtplan angepasst.

6 Keine Perimeter-Anpassung im Bereich Flachmoor

Mehrere Einwendende beantragen, auf die Erweiterung des Flughafenperimeters im Bereich des Flachmoorobjekts von nationaler Bedeutung Nr. 845, Goldenes Tor / Rüti Allmend sei zu verzichten.

Gemäss Art. 3a Abs. 2 VIL hat der SIL für die einzelnen dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen unter anderem das beanspruchte Areal zu bestimmen. Diese Funktion erfüllt der Flughafenperimeter. Eine wesentliche Massnahme aus der Sicherheitsüberprüfung, die Anlass für die Anpassung des SIL-Objektblatts vom 23. August 2017 war, ist der Bau eines Rollwegs am östlichen Ende um die Piste 28. Der Raum dafür war bereits in den früheren Fassungen des SIL-Objektblatts gesichert worden. Jedoch hat er sich bei genauerer Untersuchung als zu knapp erwiesen und wurde daher in der letzten Anpassung des SIL-Objektblatts leicht erweitert. Der Flughafenperimeter wird im kantonalen Richtplan gemäss den Vorgaben im SIL-Objektblatt dargestellt und deshalb auch im kantonalen Richtplan angepasst.

7 The Circle

Mehrere Einwendende beantragen, der Tabelleneintrag zu «The Circle at Zurich Airport» sei als Nebenanlage mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt beizubehalten.

Gemäss kantonalem Richtplan vom 18. September 2015 sind künftige Nebenanlagen, die erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben, im kantonalen oder im regionalen Richtplan festzulegen. Da sich «The Circle» inzwischen bereits im Bau befindet und das Bewilligungsverfahren längst abgeschlossen ist, wurde der Koordinationshinweis im Sinne einer Aktualisierung der Vorlage gestrichen.

8 Funktion der Abgrenzungslinie

Jemand beantragt, dass im Richtplantext darauf hinzuweisen sei, dass die Abgrenzungslinie im Richtplan lediglich einen Nachvollzug der im SIL-Objektblatt festgelegten Abgrenzungslinie darstelle.

Die Festlegungen im kantonalen Richtplan müssen sich in die gesetzlich geregelte Zuständigkeitsordnung in den Bereichen Luftfahrt und Raumplanung einfügen. Der kantonale Richtplan verweist unter Pt. 4.7.1.1 a.) auf diese Zuständigkeitsordnung. Abgesehen von diesen sehr weit gehenden Bundeskompetenzen betreffend Bundes-Infrastrukturanlagen obliegt die Raumplanung hauptsächlich den Kantonen; der Bund legt mit dem Raumplanungsgesetz (RPG) nur die Grundsätze der Raumplanung fest.

Um die Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich einerseits und für die Raumentwicklung in der Flughafenregion andererseits widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen, müssen sich die Festlegungen im SIL und im kantonalen Richtplan gegenseitig ergänzen. Entsprechend der erwähnten Zuständigkeitsordnung macht die Festlegung der Abgrenzungslinie im SIL-Objektblatt Vorgaben zum Flughafenbetrieb. Im kantonalen Richtplan macht die deckungsgleiche Festlegung der Abgrenzungslinie Vorgaben zur gewünschten Raumentwicklung. Sie ist demnach eine Festlegung der kantonalen Richtplanung. Sie ist jedoch in Abstimmung mit dem SIL-Objektblatt zu treffen.

9 Zuständigkeiten im Zusammenhang mit Abgrenzungslinie

Jemand beantragt, die Formulierung bei Pt. 4.7.1.2 a) betreffend der «deckungsgleich festzulegenden Abgrenzungslinie» sei anzupassen, so dass die unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bund und Kanton besser zum Ausdruck kommen. Die gewählte Formulierung erwecke den Eindruck, die Festlegung im SIL-Objektblatt zur Abgrenzungslinie sei nach Massgabe der Festlegungen im kantonalen Richtplan erfolgt.

Der Bundesrat hat am 23. August 2017 die Abgrenzungslinie und das Gebiet mit Lärmauswirkungen im Sinne von Art. 15 der Raumplanungsverordnung verbindlich festgesetzt. Die Formulierung wird entsprechend dem Antrag geändert. Der neue Formulierung lautet: «Der Bund und der Kanton Zürich legen eine deckungsgleiche Abgrenzungslinie fest.»

10 Formulierung betrieblicher Vorgaben im kantonalen Richtplan (Fluglärm)

Mehrere Einwendende beantragen, der Flugbetrieb sei so auszugestalten, dass der Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs gemäss § 3 des Flughafengesetzes umgesetzt werden könne, zudem sei die Nachtflugsperrung einzuhalten, es sei eine Beschränkung auf 320'000 Flugbewegungen pro Jahr und eine Begrenzung der Anzahl vom Fluglärm stark betroffenen Personen (ZFI) festzulegen.

Grundsätzlich liegt es in der abschliessenden Kompetenz des Bundes, im SIL-Objektblatt Vorgaben zur Ausgestaltung des Flugbetriebs zu machen (vgl. Art. 87 BV). Die Festlegungen im kantonalen Richtplan sollen darauf abgestimmt Vorgaben zur gewünschten Siedlungsentwicklung im Kanton Zürich treffen.

Unter Pt. 4.7.1.1, Ziele ist bereits festgelegt, dass «die Vorgaben des Zürcher Fluglärm-Indexes (ZFI) einzuhalten sind (vgl. §§ 1 und 3 Flughafengesetz)». Diese Vorgabe ist massgeblich für die Flughafenpolitik des Kantons Zürich. Da die Luftfahrt gemäss Art. 87 BV in den Kompetenzbereich des Bundes fällt, hat die Formulierung im Flughafengesetz aber keinen direkten Einfluss auf Planungen des Bundes.

11 Formulierung betrieblicher Vorgaben im kantonalen Richtplan (Südstarts)

Jemand beantragt, im Rahmen des operationell Machbaren eine faire Gesamtlösung ohne Privilegierung einzelner Regionen. Der Flugbetrieb sei so abzuwickeln, dass die Wohnqualität in den Gemeinden erhalten bleibe. Dies beinhalte zusätzliche Südabflüge geradeaus über Mittag, nicht nur bei Bise oder Nebel.

Es liegt in der abschliessenden Kompetenz des Bundes, im SIL-Objektblatt Vorgaben zur Ausgestaltung des Flugbetriebs zu machen (vgl. Art. 87 BV). Der Kanton Zürich kann sich jeweils im Rahmen der offiziellen Vernehmlassungsverfahren bei Anpassungen der entsprechenden Bundessachplanung einbringen.

Im Rahmen seiner Stellungnahme zur Anpassung des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich (RRB Nr. 88/2017) hat sich der Regierungsrat zu der von verschiedenen Seiten gestellten Forderung nach zusätzlichen Südstarts «geradeaus» über Mittag geäussert. Dabei hat er das mit Südstarts in der Mittagsspitze verbundene Verbesserungspotenzial für das Verkehrsangebot des Flughafens Zürich und damit auch für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums anerkannt. Dennoch hat der Regierungsrat die Interessen der Bevölkerung in den dicht besiedelten urbanen Gebieten des mittleren Glattals und der Stadt Zürich deutlich höher gewichtet und Südstarts «geradeaus» zur Kapazitätssteigerung in den Hauptverkehrszeiten explizit abgelehnt.

12 Änderung der Betriebszeiten

Jemand beantragt, den Zeitpunkt für die Änderung der Betriebszeiten so schnell wie möglich zu kommunizieren, da insbesondere Gemeinden, in denen künftig der Alarmwert erreicht oder überschritten wird, ihre Planungen und ihre Bewilligungspraxis darauf ausrichten müssen.

Die Betriebszeiten des Flughafens Zürich sind im SIL-Objektblatt vom 23. August 2017 verbindlich festgelegt. Sie werden durch die Anpassung des Betriebsreglements keine Änderung erfahren.

13 Planbeständigkeit und Planungshorizont

Jemand beantragt eine Darlegung und Begründung, wie der Kanton Zürich künftig die Planbeständigkeit des kantonalen Richtplanes in Bezug auf die Abgrenzungslinie wahren wolle.

Mehrere Einwendende beantragen, dass die Abgrenzungslinie während mindestens 25 Jahren Planungssicherheit gewährleisten müsse und höchstens angepasst werden dürfe, wenn sich die Lärmimmissionen verringern würden.

Mehrere Einwendende beantragen, dass die Formulierung «Planungshorizont von mindestens 25 Jahren» zu streichen sei, da der Planungshorizont des SIL-Objektblatts auf das Jahr 2030 ausgerichtet ist und somit ein Widerspruch zum SIL-Objektblatt bestünde.

Bei der Erarbeitung von Sach- und Richtplänen ist auf möglichst grosse Rechts- und Planungssicherheit hinzuwirken. Dies geschieht u.a. durch die deckungsgleiche Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan und im SIL-Objektblatt. Diese stellt, wie erwähnt, die Abstimmung der Siedlungsentwicklung im Kanton Zürich und der Flughafenentwicklung gemäss Bundessachplanung sicher.

Die gelegentliche Anpassung der Pläne ist jedoch unvermeidbar, denn die Raumplanung ist dynamisch. Es gibt immer wieder Entwicklungen und Rahmenbedingungen, die im Zeitpunkt des Planerlasses nicht voraussehbar waren, aber planungsrelevant sind und daher neu beurteilt werden müssen. Rechts- und Planungssicherheit kann man somit nicht auf Jahrzehnte hinaus garantiert werden. Mit einer guten, dem Vorsorgegedanken soweit als möglich Rechnung tragenden Planung können jedoch die Voraussetzungen für eine hohe Planbeständigkeit geschaffen werden.

In einer zukünftigen Revision des SIL-Objektblatts ist im Sinne der gegenseitigen Planabstimmung darauf hinzuwirken, dass die Planungshorizonte von SIL-Objektblatt und kantonalem Richtplan aufeinander abgestimmt werden.

14 Vorgaben für Planungs- und Baubewilligungsverfahren

Jemand beantragt, die Anpassung der Abgrenzungslinie sei zum Anlass zu nehmen, die im Vergleich zu den übergeordneten Bestimmungen bestehenden Verschärfungen (150m AGL-Korridor, Reduktion Wohnpotentiale trotz Einhaltung der IGW, ESII) abzubauen, um eine echte Koexistenz und nachhaltige Rechtssicherheit zu schaffen. Die betroffenen Gemeinden seien in diese Arbeiten eng einzubeziehen.

Jemand beantragt, dass der Text so zu ergänzen sei, dass nicht nur in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft», sondern auch in anderen Gemeinden bereits eingezonte und erschlossene Gebiete aufgezont werden könnten, wenn die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb der ersten Nachtstunde verursacht würde.

In der Vorlage 4788 zum kantonalen Richtplan vom 30. März 2011 war unter Pt. 4.7.1.2 a) die folgende Festlegung vorgesehen:

«Eingezonte und erschlossene Gebiete vor allem in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» (vgl. Pt. 1.3), bei denen die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb während der ersten Nachtstunde verursacht wird, sollen aufgezont werden können.»

Der Kantonsrat hat in der von ihm am 24. März 2014 festgesetzten Fassung diese generell gefasste Möglichkeit für Auf- und Umzonungen innerhalb der Abgrenzungslinie jedoch folgendermassen eingeschränkt:

«Eingezonte und erschlossene Gebiete in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» (vgl. Pt. 1.3) sollen aufgezont werden können, wenn die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb der ersten Nachtstunde verursacht wird und a) das Gebiet entweder eine zentral gelegene Mischzone mit Wohnanteilsbeschränkung ist und im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station oder im Einzugsbereich von 150 Metern einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens acht Halten pro Stunde liegt, oder b) damit ein hochwertiger Schallschutz gefördert und keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen werden.»

Es besteht zurzeit kein Anlass von der Festlegung des Kantonsrates abzuweichen.

15 Funktion des Flughafenperimeters

Jemand beantragt, dass im Richtplantext darauf hinzuweisen sei, dass der Flughafenperimeter im Richtplan lediglich einen Nachvollzug der im SIL-Objektblatt festgelegten Abgrenzungslinie darstelle.

Aufgrund der erwähnten Zuständigkeitsordnung (Luftfahrt ist Sache des Bundes) ist im kantonalen Richtplan festgelegt, dass der Flughafenperimeter in der Richtplankarte in Abstimmung mit dem SIL-Objektblatt dargestellt wird. Mit dem Perimeter sind keine Vorgaben zur Raumentwicklung verbunden. Es werden lediglich Koordinationshinweise zu allfälligen künftigen Nebenanlagen angebracht.

16 Pistenverlängerungen streichen

Mehrere Einwendende beantragen, die Pistenverlängerungen seien aus dem kantonalen Richtplan zu streichen.

Flughafenanlagen unterstehen dem Luftfahrtrecht und den entsprechenden Bewilligungsverfahren. Der Flughafenperimeter wird in der Richtplankarte in Abstimmung mit dem SIL-Objektblatt dargestellt. Er begrenzt das Areal für Flughafenanlagen, d.h. für Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb des Flughafens dienen. Im SIL-Objektblatt wird die Option von Verlängerungen der Piste 28 nach Westen und der Piste 32 nach Norden offen gehalten, weil damit wichtige Optimierungen im Flugbetrieb ermöglicht werden könnten.

Im diesem Zusammenhang ist ausserdem daran zu erinnern, dass der Kantonsrat mit Beschluss vom 24. März 2014 in Bezug auf den Flughafenperimeter einen Widerspruch zum SIL-Objektblatt geschaffen hatte. Der Kanton Zürich stellte in Anschluss daran einen Antrag um die Durchführung eines Bereinigungsverfahrens nach Art. 12 RPG. Dieses wurde vom Bund mit der Begründung abgelehnt, dass der Bund im Bereich von Flughafenperimeter und Flughafenanlagen über abschliessende Kompetenz verfüge und somit die Voraussetzungen für ein Bereinigungsverfahren nicht gegeben seien. Am 18. September 2015 genehmigte der Bundesrat daraufhin den kantonalen Richtplan mittels einer so genannten «konstitutiven Änderung», d.h. er beauftragte den Kanton Zürich den Flughafenperimeter gemäss der damals gültigen Fassung des SIL-Objektblatts vom 26. Juni 2013 anzupassen.

17 Retentionsfilterbecken aus dem Flughafenperimeter streichen

Jemand beantragt, der Eintrag hinsichtlich Retentionsfilterbecken (RFB) in Oberglatt sei zu streichen.

Das Retentionsfilterbecken in Oberglatt ist Teil des im SIL-Objektblatt abschliessend festgelegten Flughafenperimeters. Ausserdem ist es bereits im vom Kantonsrat am 24. März 2014 festgesetzten und vom Bundesrat am

18. September 2015 genehmigten Richtplan enthalten. Im laufenden Verfahren wurde in diesem Bereich keine Änderung vorgenommen. Es besteht daher kein Anlass, den Perimeter anzupassen.

18 Sicherheitszonenplan

Jemand beantragt, dass im Richtplankarte der Sicherheitszonenplan unter lit. c) zu beschreiben und ein Verweis auf das Gebiet mit Hindernisbegrenzung gemäss SIL-Objektblatt anzubringen sei.

Der Regierungsrat hat die Forderung nach einer solchen Festlegung bereits in seiner Stellungnahme zum SIL-Objektblatt vom 1. Dezember 2010 (vgl. RRB Nr. 1728/2010) mit folgender Begründung abgelehnt: «Der Bund besitzt gestützt auf Art. 87 BV eine umfassende Rechtsetzungskompetenz im Bereich der Luftfahrt. Diese Kompetenz ist gleichzeitig eine Verpflichtung, alle massgeblichen Tatbestände zu regeln, die für das Funktionieren der Luftfahrt nötig sind. Dies gilt auch bezüglich der Freihaltung künftiger Flugrouten, zumindest soweit damit ein Eingriff in bestehende Eigentumsrechte verbunden ist.» An dieser Einschätzung hat sich seither nichts geändert, weshalb der Sicherheitszonenplan im kantonalen Richtplan auch in Zukunft nicht abgebildet wird.

19 Lärmkurven in Richtplankarte aufführen und digital zur Verfügung stellen

Jemand beantragt, in der Richtplankarte neben der Abgrenzungslinie auch die zugrundeliegenden Lärmkurven aufzuführen und digital zur Verfügung zu stellen.

Die Beurteilung von Bewilligungen und Planungen, die von Fluglärm betroffen sind, erfolgt auf der Grundlage des jeweils rechtskräftigen Betriebsreglements für den Flughafen Zürich und den dazugehörigen Lärmkurven. Diese werden von der Fachstelle Lärmschutz als GIS-Layer bereitgestellt und sind im kantonalen GIS-Browser einsehbar. Sollte sich das Betriebsreglement ändern, so informiert die Baudirektion via Kreisschreiben alle betroffenen Gemeinden über die neu geltende Bewilligungs- und Genehmigungspraxis und die neu geltenden Lärmkurven.

4b Weitere Anträge zum Kapitel Verkehr (nicht Teil der Vorlage)

4.2 Strassenverkehr

20 Ausbau von Hochleistungsstrassen im Raum Winterthur

Jemand beantragt folgende Präzisierung des Realisierungshorizonts für die beiden Vorhaben Ausbau A1 Umfahrung Winterthur (Nr. 32) und Ausbau A4 (Nr. 40): Inbetriebnahme Pannestreifenumnutzung A1 (+/- 2021), Inbetriebnahme Ausbau A4 auf 4 Fahrstreifen (+/- 2024) und Inbetriebnahme Ausbau A1 auf 6 Fahrstreifen (spätestens 2033).

Die beiden Vorhaben zum Ausbau der Umfahrung Winterthur (Pt. 4.2.2 Nr. 32) und zum Ausbau der A4 (Pt. 4.2.2 Nr. 40) sind mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont im kantonalen Richtplan festgelegt. Bezeichnet wird damit der zu erwartende Realisierungszeitraum der Vorhaben. Auf die Nennung exakter Jahreszahlen wird verzichtet, weil die Umsetzung der Richtplanfestlegung Gegenstand der nachfolgenden Planungsschritte ist, wobei es erfahrungsgemäss noch zu zeitlichen Anpassungen kommen kann. Hierfür ist die nötige Flexibilität einzuräumen. Da es sich um Nationalstrassenbauvorhaben handelt, liegt die Zuständigkeit für deren Umsetzung ohnehin beim Bund.

Es ist aber unbestritten, dass die beiden auszubauenden Strassenabschnitte in einem funktionalen Zusammenhang stehen. Die Einhaltung der richtigen Reihenfolge der Ausbauschritte ist daher von grosser Bedeutung. Insbesondere ist zu vermeiden, dass die Kapazität der A4 erweitert wird, bevor die Umfahrung Winterthur in der Lage ist, das erhöhte Verkehrsaufkommen aufzunehmen. Die Reihenfolge der Umsetzungsschritte entspricht daher der im Antrag genannten Reihenfolge: 1. Inbetriebnahme der Pannestreifenumnutzung auf der A1, Umfahrung Winterthur; 2. Inbetriebnahme des Ausbaus der A4 auf 4 Fahrstreifen; 3. Inbetriebnahme des Ausbaus der A1, Umfahrung Winterthur, auf 6 Fahrstreifen.

21 Umfahrung Höri-Neeracherried

Mehrere Einwendende beantragen die Weiterentwicklung der Planungen für die Umfahrung Höri-Neeracherried unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und von BirdLife Schweiz. Mehrere Einwendende verweisen dabei auf das Konzept «Umfahrung Neeracherried, Höri und Niederglatt» der Gemeinden Höri, Niederglatt und

Neerach sowie BirdLife Schweiz vom 15. März 2017 und beantragen die Berücksichtigung der darin enthaltenen Vorschläge.

Mehrere Einwendende beantragen eine Erweiterung des Vorhabens mit einer zusätzlichen Umfahrung von Niederglatt entlang der Bahnlinie Niederglatt-Höri. Jemand beantragt die Aufnahme einer grossräumigen Umfahrung auf der Achse Stadel-Stadlersee-Höri-Autobahneinfahrt Bülach West (A51), die insbesondere dem Schwerverkehr (Kiestransporte) dienen würde.

Das Neeracherried unterliegt als Flachmoor-Objekt Nr. 1297 sowie als Wasser- und Zugvogelreservat Nr. 122 einem besonderen Schutz. Die weitere Umgebung ist zudem als Moorlandschafts-Schutzobjekt Nr. 378 «Neeracherried» sowie im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung als BLN-Objekt Nr. 1404 «Glaziallandschaft Neerach-Stadel» verzeichnet. Gemäss dem auf das Neeracherried anwendbaren Moor- und Moorlandschaftsschutzrecht des Bundes sorgen die Kantone dafür, dass bestehende Beeinträchtigungen soweit als möglich rückgängig gemacht werden.

Die Umfahrung Höri-Neeracherried (Pt. 4.2.2 Nr. 47) wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 im kantonalen Richtplan festgelegt. Ziel der Richtplanfestlegung ist der schnellstmögliche Rückbau aller bestehenden Strassen im bundesrechtlich geschützten Neeracherried. Das Vorhaben umfasst daher sowohl den Neubau einer 2-streifigen Strasse als Ersatz für die aufzuhebende Wehntalerstrasse (Höri) bzw. Dielsdorferstrasse (Neerach) wie auch den Ausbau der Dielsdorferstrasse zwischen Riedt und Neerach als Ersatz für die ebenfalls aufzuhebende Glattalstrasse.

Mit den im Richtplan festgelegten Umfahrungsstrassen werden das Kerngebiet der Moorlandschaft, des BLN-Gebiets und des Flachmoors massgeblich entlastet. Allerdings liegen auch die neuen bzw. auszubauenden Strassen innerhalb einer Moorlandschaft von nationaler Bedeutung und innerhalb des BLN-Gebiets. Es war daher zu klären, ob die Wiederherstellung eines Moor-Biotops einen Eingriff in die umgebende Moorlandschaft zu rechtfertigen vermag. Ein entsprechendes Rechtsgutachten hat diese Frage im Grundsatz bejaht. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) kam zum Schluss, die geplante Strassenaufhebung im Neeracherried ergebe im Hinblick auf die Schutzziele eine starke Verbesserung für das vom Vorhaben betroffene Gebiet. Die geplanten Massnahmen führten zu einer positiven Gesamtbilanz, sofern sämtliche Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft sowie die heutigen Strassen vollständig zurückgebaut und jegliche Verbindung, auch für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer, aufgehoben würden.

Das von den Gemeinden Höri, Neerach und Niederglatt sowie Bird-Life Schweiz eingereichte Konzept vom 15. März 2017 enthält im Wesentlichen konkretisierte Vorschläge für die Ausgestaltung einzelner Elemente der genannten Gesamtvariante zum Richtplaneintrag mit den Umfahrungen Neeracherried und Höri. Diese wird ergänzt mit einer zusätzlichen Ostumfahrung Niederglatt, für die bislang kein Richtplaneintrag besteht.

Eine Ostumfahrung von Niederglatt würde die bestehende Ortsdurchfahrt entlasten. Diese weist jedoch im Vergleich mit anderen Strassenabschnitten ein eher geringes Verkehrsaufkommen auf. Sie wird als siedlungsverträglich eingestuft und verfügt über eine gute Verkehrssicherheit. Angesichts der mit dem Bau einer neuen Umfahrungsstrasse verbundenen negativen Auswirkungen und der hohen Kosten wird dieser Vorschlag daher nicht weiterverfolgt. Das gleiche gilt für den Vorschlag einer grossräumigen Umfahrung auf der Achse Stadel-Stadlersee-Höri-Autobahneinfahrt Bülach West (A51). Im genannten Korridor bestehen ausreichend Kapazitäten für die Abwicklung des MIV, der Bau einer neuen Strassenverbindung wäre somit nicht zu rechtfertigen. Der Regierungsrat hat daher mit Beschluss vom 31. Januar 2018 entschieden, dass die Verlegung der Strassen aus dem Neeracherried gemäss bestehendem Richtplaneintrag weiterverfolgt werden soll (RRB Nr. 74/2018).

22 Umfahrung Höri-Neeracherried, Darstellung in der Richtplankarte

Mehrere Einwendende beantragen, auf den geplanten Ausbau der Dielsdorferstrasse in Neerach zu einer Verbindungsstrasse zu verzichten. Bei dieser handle es sich um eine kommunale Strasse, die nicht für den Durchgangsverkehr zu öffnen sei. Mehrere Einwendende verweisen zudem auf das BLN-Objekt Nr. 1404, in dem die Erstellung neuer Strassen nicht zulässig sei.

Mehrere Einwendende vermuten im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Dielsdorferstrasse einen Fehler in der Darstellung des Vorhabens in der Richtplankarte bzw. im Richtplantext.

Wie weiter oben dargelegt, umfasst das Vorhaben Umfahrung Höri-Neeracherried (Pt. 4.2.2 Nr. 47) die Verlegung zweier Strassenabschnitte aus dem Mooregebiet: Einerseits die in west-östlicher Richtung verlaufende Achse Wehntalerstrasse (Höri) – Dielsdorferstrasse (Neerach), die durch eine weiter südlich gelegene Umfahrungsstrasse ersetzt wird, und andererseits die in nord-südlicher Richtung verlaufende Glattalstrasse, deren Funktion

die bestehende Dielsdorferstrasse übernehmen soll. Zu diesem Zweck ist die Dielsdorferstrasse zwischen Riedt und Neerach zu einer Verbindungsstrasse auszubauen.

Beim Verzicht auf eines dieser beiden Elemente könnte das Ziel der Richtplanfestlegung, der Rückbau aller bestehenden Strassen im bundesrechtlich geschützten Neeracherried, nicht erreicht werden. Auf den Ausbau der Dielsdorferstrasse zwischen Riedt und Neerach zu einer Verbindungsstrasse kann daher nicht verzichtet werden.

Das Netz der Hauptverkehrsstrassen ist Gegenstand des kantonalen Richtplans, während Verbindungsstrassen im regionalen Richtplan bezeichnet werden. Bei der in west-östlicher Richtung verlaufenden neuen Umfahrungsstrasse handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse, diese ist daher in der Karte zum kantonalen Richtplan eingetragen. Bei der in nord-südlicher Richtung verlaufenden Glattalstrasse handelt es sich demgegenüber um eine Verbindungsstrasse. Der genaue Verlauf der als Ersatz geplanten neuen Strassenführung ist daher nicht in der Karte zum kantonalen, sondern in der Karte zum regionalen Richtplan zu bezeichnen.

Es besteht somit kein Fehler bei der Darstellung des Vorhabens. Massgeblich ist die Festlegung im Text des kantonalen Richtplans (Pt. 4.2.2 Nr. 47). Die genaue Linienführung der beiden Strassenabschnitte ist, gemäss ihrer Einstufung in der Netzhierarchie, in der Karte zum kantonalen Richtplan (für die Hauptverkehrsstrasse) bzw. in der Karte zum regionalen Richtplan (für die Verbindungsstrasse) eingetragen. Sowohl auf kantonaler wie auch auf regionaler Stufe haben die Richtplaneinträge das gesetzlich geregelte Mitwirkungsverfahren durchlaufen.

23 Bezeichnung von Hauptverkehrsstrassen in der Richtplankarte

Jemand beantragt die Bezeichnung der Frauenfelderstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Oberwinterthur und Gundetswil (Kantonsgrenze Thurgau) als Hauptverkehrsstrasse. Andernfalls sei die Strasse als regionale Verbindungsstrasse in den regionalen Richtplan der Region Winterthur und Umgebung aufzunehmen.

Hochleistungsstrassen (HLS) und Hauptverkehrsstrassen (HVS) bilden zusammen das übergeordnete Strassennetz. In Korridoren, in denen keine HLS zur Verfügung steht, wird der Durchgangsverkehr über eine geeignete HVS geführt. In Korridoren, die über eine HLS verfügen, soll jedoch diese den grossräumigen Durchgangsverkehr aufnehmen, und nicht eine parallel verlaufende Staatsstrasse, die in vielen Fällen mitten durch das Siedlungsgebiet führt. Im kantonalen Richtplan werden daher Staatsstrassen, die parallel zu einer HLS verlaufen, in der Regel nicht als HVS bezeichnet. Damit kommt zum Ausdruck, dass die HLS, und nicht die parallel verlaufende HVS, den grossräumigen Durchgangsverkehr aufnehmen soll. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich bei der Strasse um eine Durchgangsstrasse des Bundes handelt.

Gemäss diesem Grundsatz ist die Frauenfelderstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Oberwinterthur und der Kantonsgrenze bei Gundetswil im regionalen Richtplan als Verbindungsstrasse zu bezeichnen. Die grosse verkehrliche Bedeutung, die dem Strassenabschnitt zukommt, wird dadurch nicht infrage gestellt. Aufgrund eines Kanzleifehlers ist diese Festlegung nicht bereits im Rahmen der Neufestsetzung des regionalen Richtplans der Region Winterthur und Umgebung erfolgt. Einer Aufnahme der Frauenfelderstrasse im Rahmen einer kommenden Teilrevision des regionalen Richtplans steht aber nichts entgegen. Auf eine Anpassung des kantonalen Richtplans ist daher zu verzichten.

24 Übriges Strassennetz

Jemand beantragt die Ergänzung des Richtplantexts unter Pt. 4.2.3 b) Abs. 1 mit folgendem Satz: «Insbesondere zählen auch Strassen, die der Abwicklung des regionalen Busverkehrs dienen, als Verbindungsstrassen.»

Das Staatsstrassennetz umfasst sowohl Hauptverkehrsstrassen wie auch Verbindungsstrassen. Hauptverkehrsstrassen werden im kantonalen Richtplan festgelegt, während Verbindungsstrassen in den regionalen Richtplänen bezeichnet werden. Die Zuordnung der Strassenabschnitte erfolgt dabei aufgrund ihrer funktionalen Bedeutung für den MIV.

Bei der Linienführung des öffentlichen Verkehrs stehen demgegenüber die erreichbare Erschliessungswirkung sowie betriebliche Aspekte im Vordergrund. Der Busbetrieb orientiert sich dabei weder an der Netzhierarchie des MIV noch an der Eigentümerschaft einer Strasse. Es besteht daher keine Notwendigkeit, Strassenabschnitte, die dem Busbetrieb dienen, als Verbindungsstrassen zu bezeichnen.

25 Nachführung der Richtplankarte auf dem Gebiet eines Nachbarkantons

Jemand beantragt die Nachführung einiger geänderter Einträge in der Richtplankarte auf dem Gebiet des Kantons Schwyz.

Die Richtplankarte umfasst auch das direkt an den Kanton Zürich angrenzende Gebiet der Nachbarkantone. Um die grenzüberschreitende Abstimmung der Planungen zu erleichtern, sind in diesem von der Richtplankarte er-

fassten Gebiet ausgewählte Richtplanfestlegungen der Nachbarkantone abgebildet. Die zu aktualisierenden Einträge auf dem Gebiet der Nachbarkantone werden im Rahmen der nächsten Nachführung der Richtplankarte übernommen.

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

26 Option zum Ringschluss der Glattalbahn

Jemand beantragt die Streichung der in der Richtplankarte gepunktet eingetragenen Option für einen möglichen Ringschluss der Glattalbahn zwischen den Bahnhöfen Dietlikon und Bassersdorf. Das Trasse würde durch weitgehend unbebautes Gebiet führen, das keine Erschliessung durch eine Stadtbahn benötigt.

Der kantonale Richtplan enthält einen Prüfauftrag für den möglichen Zusammenschluss der beiden Äste der Glattalbahn zwischen den Bahnhöfen Dietlikon und Bassersdorf (Pt. 4.3.2 Nr. 11). Zu überprüfen sind dabei insbesondere die Entwicklungsabsichten sowie das Nachfragepotenzial im entsprechenden Streckenabschnitt. Diese Überprüfung ist zurzeit im Gang, das Ergebnis der Überprüfung wird in eine der nächsten Teilrevisionen des kantonalen Richtplans einfließen.

27 Nachführung der Richtplankarte auf dem Gebiet eines Nachbarkantons

Jemand beantragt die Nachführung einiger geänderter Einträge in der Richtplankarte auf dem Gebiet des Kantons Schwyz.

Die Richtplankarte umfasst auch das direkt an den Kanton Zürich angrenzende Gebiet der Nachbarkantone. Um die grenzüberschreitende Abstimmung der Planungen zu erleichtern, sind in diesem von der Richtplankarte erfassten Gebiet ausgewählte Richtplanfestlegungen der Nachbarkantone abgebildet. Die zu aktualisierenden Einträge auf dem Gebiet der Nachbarkantone werden im Rahmen der nächsten Nachführung der Richtplankarte übernommen.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

28 Gesamtnetz von Fuss- und Wanderwegen

Jemand beantragt, den Richtplantext unter Pt. 4.4.3 b) Abs. 1 mit folgendem Satz zu ergänzen: «Die Fusswege werden in Wanderwege und Fusswege (innerhalb Siedlung) unterteilt». Mit dieser Ergänzung soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass dem Fussverkehr sowohl im Alltag wie auch in der Freizeit eine grosse Bedeutung zukommt. Zudem sei Abs. 2 ersatzlos zu streichen.

Im kantonalen Planungs- und Baugesetz (§ 30 Abs. 4 lit. d PBG) wie auch im Strassengesetz (§ 1 StrG) findet sich die Aufzählung «Fuss- und Wanderwege». Innerhalb von Siedlungen werden Fusswegverbindungen eher als Fusswege, ausserhalb von Siedlungen als Wanderwege bezeichnet, wobei die Übergänge fliessend sind. Es ist unbestritten, dass sowohl innerhalb wie auch ausserhalb der Siedlungen ein zusammenhängendes Netz von Fusswegverbindungen zur Verfügung stehen soll. Im Richtplantext unter Pt. 4.4.3 b) Abs. 1 wird dieses (in Analogie zum «Velowegnetz») unter dem Begriff «Fusswegnetz» zusammengefasst.

Abs. 2 bezieht sich auf das Mitwirken der Regionen bei der Erarbeitung von Fördermassnahmen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten. Mit der Etablierung der Agglomerationsprogramme hat diese Aufgabe noch an Bedeutung gewonnen, auf den Einbezug der Regionen soll daher nicht verzichtet werden.

29 Kantonaler Velonetzplan

Jemand beantragt eine Anpassung des kantonalen Velonetzplans.

Die Inhalte des kantonalen Velonetzplans sind nicht Gegenstand des Richtplanverfahrens.

4.9 Grundlagen

30 Ergänzung Grundlagenverzeichnis

Jemand beantragt die Aktualisierung des Grundlagenverzeichnisses bezüglich der für den Flughafen Zürich geltenden Grundlagen.

Mehrere Einwendende beantragen die Aufnahme des kantonalen Umweltberichts in das Grundlagenverzeichnis zum Kapitel Verkehr.

Jemand beantragt die Aufnahme des Konzepts «Umfahrung Neeracherried, Höri und Niederglatt» der Gemeinden Höri, Niederglatt und Neerach sowie BirdLife Schweiz vom 15. März 2017.

Bezüglich der den Flughafen Zürich betreffenden Grundlagen wurde das Grundlagenverzeichnis im Rahmen der Überarbeitung von Pt. 4.7.1 antragsgemäss aktualisiert. Der Umweltbericht für den Kanton Zürich ist bereits im Grundlagenverzeichnis zum Kapitel «Verkehr» unter «b) Weitere Grundlagen, Gesamtstrategie» aufgeführt. Ins Grundlagenverzeichnis werden jene Grundlagen aufgenommen, die zu konkreten Festlegungen im kantonalen Richtplan geführt haben bzw. zum besseren Verständnis dieser Festlegungen beitragen. Im Fall des Konzepts «Umfahrung Neeracherried, Höri und Niederglatt» der Gemeinden Höri, Niederglatt und Neerach sowie BirdLife Schweiz vom 15. März 2017 ist dies nicht der Fall. Im Gegenteil, die mit dem Konzept geforderte Ostumfahrung von Niederglatt wurde, nach Würdigung aller Argumente, mit Beschluss des Regierungsrates vom 31. Januar 2018 (RRB 74/2018) abgelehnt. Das erwähnte Konzept ist daher nicht ins Grundlagenverzeichnis zum Kapitel Verkehr aufzunehmen.

