

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 Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen zu den Einwendungen

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, namentlich zur Zonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zu den Baudenkmäler, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie zur Umweltschutz. Die Grundlagen sind den Planungsträgern aller Stufen zugänglich.

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

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

b) *Gemeinden*

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

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

Teilrevision 2016

Verkehr
Versorgung, Entsorgung

Erläuterungsbericht

zu den Einwendungen

5427

Antrag des Regierungsrates vom
9. Januar 2018

Kanton Zürich **Richtplan**

Inhalt

A	Einleitende Kapitel	5
1	Ausgangslage	5
2	Gegenstand der Richtplanteilrevision	5
3	Verfahren	6
4	Erläuterungen zum vorliegenden Bericht	6
B	Einwendungen zum kantonalen Richtplan	7
4	Einwendungen zum Kapitel Verkehr	7
4.2	Strassenverkehr	7
	Weitere Anträge zum Kapitel Verkehr, die sich nicht auf die aktuelle Richtplanteilrevision beziehen	8
4.2	Strassenverkehr	8
4.3	Öffentlicher Personenverkehr	10
4.4	Fuss- und Veloverkehr	12
4.6	Güterverkehr	13
4.7	Luftverkehr	13
5	Einwendungen zum Kapitel Versorgung, Entsorgung	15
5.3	Materialgewinnung	15
5.4	Energie	16
5.7	Abfall	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 2016 enthält alle bereits in der Richtplanteilrevision 2015 vorgenommenen Änderungen, auch wenn die Richtplanteilrevision 2015 zurzeit noch nicht festgesetzt ist. Änderungen am Richtplantext die sich durch die vorgängige Richtplanteilrevision 2015 ergeben, werden im Rahmen des Verfahrens laufend aktualisiert.

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 Überweisung vom Regierungsrat an den Kantonsrat wurde die Richtplanteilrevision 2016 in drei verschiedene Vorlagen aufgeteilt, gemäss den Kommissionen entsprechenden Zuständigkeiten der Themen. Die erste Vorlage beinhaltet das Vorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel im Kapitel 4 «Verkehr», die zweite Vorlage beinhaltet die Kapitel 2 «Siedlung», 3 «Landschaft» und 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen» und die dritte Vorlage beinhaltet die Kapitel 4 «Verkehr» und 5 «Ver- und Entsorgung». Am Kapitel 1 «Raumordnungskonzept» wurden keine Änderungen vorgenommen.

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 Massnahmen sind im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. § 16 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1). 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 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.

Unter Federführung des Amtes für Raumentwicklung wurde im Rahmen der jährlich stattfindenden Umfrage bei den raumwirksam tätigen Ämtern und Fachstellen der kantonalen Verwaltung der Anpassungsbedarf ermittelt. Die Gründe für die Teilrevision 2016 des kantonalen Richtplans sind vielfältig. Zum einen wird im Kapitel 4 «Verkehr» die Ortsdurchfahrt Egg aus dem Richtplantext und der Richtplankarte gestrichen, da die Stimmberechtigten der Gemeinde Egg im September 2014 das im kantonalen Richtplan festgelegte Vorhaben zur Ortskernumfahrung abgelehnt haben. Zum anderen wird in Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» einerseits die Deponie Tägernauer Holz in Grüningen vergrössert und andererseits der Richtplantext dahingehend angepasst, wonach Kompostier- und Vergärungsanlagen unter bestimmten Bedingungen auch ausserhalb des Siedlungsgebiets erstellt werden können. Die Richtplanteilrevision 2016 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 15. November 2016 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 1108/2016). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger wurden parallel und für alle von der Teilrevision 2016 betroffenen Kapitel des kantonalen Richtplans gleichzeitig vom 16. Dezember 2016 bis 31. März 2017 durchgeführt. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage gingen rund 160 Einwendungen ein, davon 110 von Behörden und 50 von Privaten und Verbänden. Insgesamt liegen rund 400 teilweise auch gleichlautende Anträge vor, davon entfallen rund 280 auf Behörden und 120 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. 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. Die in der Richtplanteilrevision 2015 noch nicht geprüften Anträge wurden zwischenzeitlich ebenfalls geprüft und werden im Rahmen dieser Vorlage behandelt.

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 nach derselben Gliederung der Kapitel 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 der Vorlage 5401 (Kapitel «Siedlung», «Landschaft» und «Öffentliche Bauten und Anlagen») aufgeführt.

B Einwendungen zum kantonalen Richtplan

4 Einwendungen zum Kapitel Verkehr

Im Rahmen der Mitwirkungsverfahren zur Richtplanteilrevision 2016 gingen verschiedene Einwendungen und Anträge ein, die das Kapitel Verkehr betreffen. Jene Anträge, die im Zusammenhang mit den Richtplanfestlegungen für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel stehen, wurden im Rahmen der separaten Richtplanvorlage «Rosengartentram und Rosengartentunnel» behandelt (Vorlage 5396, Antrag des Regierungsrates vom 27. September 2017).

Der nachstehende Bericht geht auf die übrigen Einwendungen zum Kapitel Verkehr ein und erläutert die Gründe für deren Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung im Rahmen des laufenden Richtplanverfahrens. Gegenstand der vorliegenden Richtplanvorlage ist die Streichung des bisher im kantonalen Richtplan festgelegten Ausbaus der Ortsdurchfahrt Egg. Zudem gingen auch verschiedene Anträge ein zu Themen, die nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans sind oder die nicht Themen der Teilrevision 2016 betreffen. Diese Anträge wurden ebenfalls geprüft und werden im nachstehenden Bericht beleuchtet.

4.2 Strassenverkehr

1 Ortsdurchfahrt Egg

Mehrere Einwendende nehmen zur Kenntnis, dass das bisher als geplant eingetragene Vorhaben zum Ausbau der Ortsdurchfahrt Egg aus dem kantonalen Richtplan gestrichen wird.

Jemand beantragt die Prüfung einer grossräumigen Umfahrung von Egg. Sollte sich eine Zweckmässigkeit herausstellen, könne ein Eintrag im regionalen Richtplan vorgenommen werden. Jemand beantragt die Aufnahme einer grossräumigen Umfahrung der Gemeinde Egg, mit gleichzeitiger Entlastung der Dorfkerne von Mönchaltorf und Oetwil am See, in den kantonalen Richtplan. Zudem seien an der Forchstrasse Massnahmen zur besseren Gestaltung der Ortsdurchfahrt vorzunehmen.

Jemand beantragt, dass der geplante vollständige Ausbau der Forchbahn auf Doppelspur im Siedlungsgebiet der Gemeinde Egg unterirdisch erfolgen soll.

Mit dem bisher geplanten Ausbau der Ortsdurchfahrt Egg wäre der Durchgangsverkehr auf der Achse Meilen–Egg–Uster im Zentrum der Gemeinde Egg über eine neue Ortskernumfahrung geführt worden. Dazu wäre in der Verlängerung der bereits bestehenden Neuen Meilenerstrasse ein kurzes Strassenstück neu erstellt worden. Im September 2014 haben die Stimmberechtigten der Gemeinde Egg diese Lösung jedoch abgelehnt. Der Verkehr wird daher wie bisher über die Forchstrasse geführt, und das entsprechende Vorhaben kann aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden.

Das Vorhaben zum Ausbau der Ortsdurchfahrt hatte eine lokale Anpassung der Verkehrsführung im Zentrum der Gemeinde Egg zum Ziel. Eine grossräumige Umfahrung stand demgegenüber nie zur Diskussion. Der Bau einer Umfahrungsstrasse könnte aufgrund des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses und mit Blick auf die damit verbundenen schwerwiegenden Eingriffe in den Landschaftsraum nicht gerechtfertigt werden. Auch in den Gemeinden Mönchaltorf und Oetwil am See besteht diesbezüglich kein Handlungsbedarf.

Bei der Achse Meilen–Egg–Uster handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse, die Festlegung der Linienführung erfolgt daher im kantonalen Richtplan. Für abweichende Festlegungen im regionalen Richtplan besteht diesbezüglich kein Spielraum. Massnahmen zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt sind nicht ausgeschlossen, diese sind aber nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

Die Führung der Forchbahn im Strassenraum der Forchstrasse stellt eine zweckmässige Lösung dar und ermöglicht eine gute Zugänglichkeit der Haltestelle. Eine Verlegung der Bahnanlagen in den Untergrund würde zahlreiche neue Probleme verursachen, wie etwa der Bau der dafür nötigen Rampenbauwerke. Zudem fehlen dafür die finanziellen Mittel.

Weitere Anträge zum Kapitel Verkehr, die sich nicht auf die aktuelle Richtplanteilrevision beziehen

4.2 Strassenverkehr

2 Glattalautobahn

Jemand beantragt eine zeitliche Priorisierung der Glattalautobahn, der Realisierungshorizont des Vorhabens sei als «kurz- bis mittelfristig» zu bezeichnen. Jemand beantragt eine durchgehend unterirdische Führung der Glattalautobahn bis zur Verzweigung mit der A1 bei Baltenswil. Jemand beantragt die Streichung der Glattalautobahn aus dem kantonalen Richtplan; an ihrer Stelle sei eine direkte Nationalstrassen-Verbindung von Winterthur nach Baden zu realisieren.

Die Linienführung der Glattalautobahn wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 27. März 2017 neu festgelegt (Pt. 4.2.2 Nr. 22). Dabei wurde den massgeblichen Planungen des Bundes sowie den im Rahmen einer Gebietsplanung gewonnenen neuen Erkenntnissen Rechnung getragen. Die grosse Dringlichkeit des Vorhabens kommt im Realisierungshorizont «mittelfristig» zum Ausdruck.

Der Bund wird die Glattalautobahn per 1. Januar 2020 in das Nationalstrassennetz aufnehmen. Damit ist eine wichtige Voraussetzung für die weitere Projektierung und Realisierung des Vorhabens gegeben. Auch der Bund sieht eine vordringliche Bearbeitung vor. Die Festlegung eines kürzeren Realisierungshorizonts als «mittelfristig» wäre jedoch nicht realistisch.

Die Glattalautobahn verläuft grösstenteils im Tunnel. Eine Optimierung der Linienführung ermöglicht auch im östlichen Abschnitt die Tieferlegung und teilweise Überdeckung der Autobahn bis zur Einmündung in die A1 bei Baltenswil. Die im kantonalen Richtplan festgelegte Linienführung trägt diesen neuen Erkenntnissen Rechnung. Die Realisierung des Vorhabens fällt jedoch in die Zuständigkeit des Bundes.

3 Oberlandautobahn

Mehrere Einwendende beantragen die Streichung des Vorhabens zur Lückenschliessung der Oberlandautobahn. Dieses stehe im Widerspruch zu einer nachhaltigen Regionalentwicklung.

Die Linienführung der Oberlandautobahn wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 29. Mai 2017 neu festgelegt (Pt. 4.2.2 Nr. 26). Das Vorhaben ist u.a. auch auf das regionale Raumordnungskonzept der Region Zürcher Oberland abgestimmt, das die Lückenschliessung der Oberlandautobahn als wichtige Massnahme zur Bewältigung des Verkehrs vorsieht.

4 Ortsdurchfahrt Pfäffikon

Jemand beantragt eine zeitliche Priorisierung des Vorhabens Ortsdurchfahrt Pfäffikon (Objekt Nr. 28). Dieses Vorhaben sei aus verkehrlicher Sicht von zentraler Bedeutung und sei daher vor dem Bau der Westtangente Pfäffikon (Objekt Nr. 29) zu realisieren.

Im Rahmen der Projektüberarbeitung EOP (Entlastung Ortsdurchfahrt Pfäffikon) wurden die Strassenbauvorhaben auf Gemeindegebiet Pfäffikon und deren zeitliche Abhängigkeiten untersucht. Die gewonnenen Erkenntnisse werden in einer der nächsten Teilrevisionen des kantonalen Richtplans aufgegriffen.

5 A1, Umfahrung Winterthur

Jemand beantragt eine Verkürzung des Realisierungshorizonts der Umfahrung Winterthur.

Mehrere Einwendende beantragen eine Verlängerung der geplanten Überdeckung der A1 in Wülflingen bis nach Winterthur-Töss. Jemand beantragt als kurzfristige Massnahme eine Temporeduktion auf der A1 auf 80 km/h, bis die verlängerte Überdeckung realisiert ist.

Das Vorhaben zum Ausbau der Umfahrung Winterthur ist mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont im kantonalen Richtplan festgelegt. Die geplante Überdeckung des Autobahneinschnitts in Wülflingen ist Bestandteil des Vorhabens (Pt. 4.2.2 Nr. 32). Eine Verlängerung der Überdeckung nach Süden wäre aus städtebaulichen Gründen wünschenswert, ist aber – über die im kantonalen Richtplan bereits getroffene Festlegung hinaus – aus Gründen des Lärmschutzes nicht vordringlich.

Derzeit wird das generelle Projekt für den Ausbau der Umfahrung Winterthur erarbeitet. Dabei werden verschiedene Varianten für die Ausgestaltung der Überdeckung untersucht. Auch der Zeitplan des Vorhabens wird überprüft. Da es sich um ein Nationalstrassenbauvorhaben handelt, liegt die Zuständigkeit jedoch beim Bund.

6 Umfahrung Eglisau

Mehrere Einwendende beantragen die Anpassung der Linienführung der Umfahrung Eglisau gemäss den vorliegenden neuen Erkenntnissen. Jemand beantragt, das Vorhaben zum Bau der Umfahrung Eglisau sei zeitlich mit dem geplanten Doppelspurausbau der Eisenbahnbrücke zu koordinieren.

Die Umfahrung Eglisau entspricht einem grossen öffentlichen Interesse und ist als Vorhaben mit kurz- bis mittelfristigem Realisierungshorizont im kantonalen Richtplan festgelegt (Pt. 4.2.2 Nr. 46). Das Vorhaben berührt jedoch verschiedene bundesrechtlich geschützte Objekte. So liegt es im Schutzobjekt Nr. 1411 «Untersee-Hochrhein» des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Die Suche nach einer Lösung, die mit den betroffenen Schutzgütern verträglich ist, hat sich als sehr anspruchsvoll erwiesen. Die entsprechenden Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Ob sich Synergien mit einem allfälligen Doppelspurausbau der Eisenbahnbrücke ergeben, hängt von der definitiven Linienführung der Strasse ab und kann daher zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden. Auch die Anpassung des Eintrags in der Richtplankarte kann erst dann vorgenommen werden, wenn die entsprechenden Untersuchungen abgeschlossen sind.

7 Weitere Strassenbauvorhaben gemäss kantonalem Richtplan

Mehrere Einwendende beantragen die Streichung der Westumfahrung Dietikon (Objekt Nr. 12) aus dem kantonalen Richtplan.

Jemand beantragt für das Vorhaben Umfahrung Schwerzenbach (Objekt Nr. 21) eine veränderte Linienführung mit einem neuen Anschluss an die Oberlandautobahn südwestlich von Hegnau (statt zum bestehenden Anschluss Hegnau).

Jemand beantragt für das Vorhaben zur Verlegung der Flughafenstrasse Rümlang (Objekt Nr. 24) eine Anpassung des Realisierungshorizonts (in Abstimmung mit dem SIL-Objektblatt vom 18. September 2015) von «mittel- bis langfristig» auf «kurz- bis mittelfristig».

Mehrere Einwendende beantragen die Streichung der Westtangente Wetzikon (Objekt Nr. 27) aus dem kantonalen Richtplan.

Jemand beantragt die Überarbeitung des Richtplaneintrags für die äussere Nordumfahrung, Teil West (Objekt Nr. 37) bzw. das Aufzeigen möglicher Alternativen. Im Bereich des Siedlungsgebiets von Steinmaur sei eine unterirdische Linienführung vorzusehen.

Jemand beantragt die Weiterentwicklung der Planungen für die Umfahrung Höri-Neeracherried (Objekt Nr. 47) unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und von SVS/Birdlife Schweiz. Ein Ausbau der Dielsdorferstrasse in Neerach (kommunale Strasse zwischen Riedt und Neerach) als Ersatz für die rückzubauende Glattalstrasse wird abgelehnt.

Jemand beantragt die Überarbeitung des Richtplaneintrags für die Umfahrung Dielsdorf-Sünikon (Objekt Nr. 48) bzw. das Aufzeigen möglicher Alternativen. Im Bereich des Siedlungsgebiets von Steinmaur sei eine unterirdische Linienführung vorzusehen.

Die Zweckmässigkeit der Westumfahrung Dietikon (Objekt Nr. 12) erscheint fraglich. Das Vorhaben wird daher im Rahmen einer kommenden Richtplanteilrevision überprüft und gegebenenfalls aus dem kantonalen Richtplan gestrichen.

Die Umfahrung Schwerzenbach (Objekt Nr. 21) ist mit langfristigem Realisierungshorizont im kantonalen Richtplan festgelegt. Das Vorhaben ist Gegenstand laufender Untersuchungen. Solange keine neuen Erkenntnisse vorliegen, wird am aktuellen Richtplaneintrag festgehalten.

Die Trasseesicherung für das Vorhaben zur Verlegung der Flughafenstrasse Rümlang (Objekt Nr. 24) ist mit der aktuellen Festlegung im kantonalen Richtplan sichergestellt. Der Realisierungshorizont des Vorhabens wird im Rahmen einer kommenden Richtplanteilrevision überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Die Linienführung der Westtangente Wetzikon (Objekt Nr. 27) ist Gegenstand laufender Untersuchungen. Solange keine neuen Erkenntnisse vorliegen, wird am aktuellen Richtplaneintrag festgehalten.

Die äussere Nordumfahrung (Objekte Nrn. 36 und 37) wurde vom Kantonsrat im Rahmen der Richtplanteilrevision Verkehr 2007 in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Seither liegen keine neuen Erkenntnisse vor, die eine Änderung der Richtplaneinträge rechtfertigen würden.

Die Planungsarbeiten für die Umfahrung Höri-Neeracherried (Objekt Nr. 47) werden nach Vorliegen des Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) wiederaufgenommen. Die Verlegung

der Glatthalstrasse aus dem Moorgebiet ist Bestandteil des Vorhabens. Die Untersuchung alternativer Verkehrsführungen ist Gegenstand der weiteren Arbeiten.

Die Linienführung der Umfahrung Dielsdorf–Sünikon (Objekt Nr. 48) wurde im Rahmen der Richtplanteilrevision Verkehr 2007 festgelegt. Das Vorhaben wird im Rahmen einer kommenden Richtplanteilrevision überprüft und gegebenenfalls angepasst.

8 Bezeichnung von Hauptverkehrsstrassen in der Richtplankarte

Jemand beantragt die Bezeichnung der Strasse zwischen dem Autobahnanschluss Oberwinterthur und dem Halbanchluss Attikon als Hauptverkehrsstrasse. Jemand beantragt die Bezeichnung der Frauenfelderstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Oberwinterthur und Gundetswil (Kantonsgrenze Thurgau) als Hauptverkehrsstrasse.

Jemand beantragt eine Anpassung der in der Richtplankarte bezeichneten HVS-Abschnitte im Bereich des Knotens Wehntalerstrasse / Ostring in der Gemeinde Regensdorf. Der angestrebte Umbau des Knotens (mit Abbruch der Brücke und Absenkung des Ostrings) sei als geplantes Infrastrukturvorhaben in die Objektliste unter Pt. 4.2.2 aufzunehmen.

Hochleistungsstrassen (HLS) und Hauptverkehrsstrassen (HVS) bilden zusammen das übergeordnete Strassenetz. 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. Auf die Bezeichnung zusätzlicher HVS-Abschnitte im Raum Oberwinterthur wird daher verzichtet.

Im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des Gebiets Bahnhof Nord in der Gemeinde Regensdorf ist eine Umgestaltung des Knotens Wehntalerstrasse / Ostring vorgesehen. Aus kantonomer Sicht handelt es sich dabei um eine kleinere bauliche Massnahme am bestehenden HVS-Netz. Eine funktionale Änderung der Strassenführung ist damit nicht verbunden. Das Vorhaben bedarf daher keiner Aufnahme in die Objektliste unter Pt. 4.2.2. Eine allenfalls nötige Anpassung bei der Darstellung des HVS-Netzes im Nahbereich des Knotens in der Richtplankarte wird im Rahmen einer kommenden Richtplanteilrevision vorgenommen.

9 Übriges Strassennetz

Mehrere Einwendende beantragen die Bezeichnung bestimmter Strassenabschnitte als regionale Verbindungsstrasse bzw. als «dem regionalen Busverkehr dienende Verbindungsstrasse». Jemand beantragt die Bezeichnung einer Gemeindestrasse, die praktisch nur von Autos aus der Region befahren wird, als regionale Verbindungsstrasse.

Jemand beantragt, die Kompetenz zur Festlegung der notwendigen Hauptverkehrsverbindungen in den Gemeinden sei den Regionen zu übertragen. 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.»

Hauptverkehrsstrassen (HVS) werden im kantonalen Richtplan festgelegt, während Verbindungsstrassen in den regionalen Richtplänen bezeichnet werden. Kommunale Strassen sowie Verbindungsstrassen sind daher nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Dabei spielt es keine Rolle, ob auf der Strasse eine Buslinie verkehrt. Im Fall von Gemeindestrassen, die regelmässig als Schleichweg benutzt werden, steht es der Gemeinde frei, die Strasse für den Durchgangsverkehr zu sperren.

Über die Aufnahme bzw. Nicht-Aufnahme bestimmter Strassenabschnitte ins Netz der Verbindungsstrassen wird bei der Erarbeitung und Festsetzung der regionalen Richtpläne entschieden. Für diesen Entscheid sind im Rahmen einer Gesamtbeurteilung zahlreiche Kriterien zu berücksichtigen. Es wäre nicht sach- und stufengerecht, diesen Entscheidungsprozess durch eine Festlegung im kantonalen Richtplan vorwegzunehmen.

4.3 Öffentlicher Personenverkehr

10 Brüttenertunnel

Jemand beantragt die Streichung des Brüttenertunnels. Jemand beantragt, auf den Ausbau der Bahnanlagen in Dietlikon zu verzichten bzw. die zusätzlichen Gleise in einen Tunnel zu verlegen.

Der Brüttenertunnel ist von grosser Bedeutung für die Weiterentwicklung des nationalen Bahnangebots und bildet eine Voraussetzung für die nötige Leistungssteigerung der Zürcher S-Bahn. Im kantonalen Richtplan ist er daher als primär weiterzuverfolgendes Vorhaben festgelegt (Pt. 4.3.2 Nr. 27a).

In der entsprechenden Objektstudie der SBB, welche Ende 2016 abgeschlossen wurde, sind die Linienführung des Brüttenertunnels und seiner Anschlüsse ans Stammnetz festgelegt. Die Erarbeitung des Vorprojekts beginnt ab Herbst 2017. Im Rahmen dieser Arbeiten erfolgt auch die Entwicklung geeigneter Lösungen für die Integration der Zulaufstrecken in die bestehenden Bahnanlagen.

11 Doppelspurausbau Uster–Aathal

Mehrere Einwendende beantragen die Streichung des Vorhabens zum Doppelspurausbau Uster–Aathal.

Das Vorhaben zum Doppelspurausbau Uster–Aathal ist mit kurz- bis mittelfristigem Realisierungshorizont im kantonalen Richtplan festgelegt (Pt. 4.3.2 Nr. 33). Dieser Infrastrukturausbau stellt ein zentrales Element bei der Behebung der grössten Engpässe im Netz der Zürcher S-Bahn dar. Er ist erforderlich, damit die notwendigen Angebotsausbauten (bis Uster und Wetzikon) umgesetzt werden können. Im Rahmen des Konzeptes S-Bahn 2G wird, in Übereinstimmung mit dem kantonalen Raumordnungskonzept, eine Verdichtung des Angebots im inneren Bereich der Zürcher S-Bahn angestrebt. Dies gilt auch für den Bahnkorridor Zürich–Uster–Rapperswil. Ein Angebotsausbau über Wetzikon hinaus ist daher auch langfristig nicht vorgesehen.

Die SBB werden voraussichtlich noch vor Ende 2017 mit der Erarbeitung einer Objektstudie beginnen, so dass dieser Ausbau, wie aktuell vorgesehen, im Rahmen des strategischen Entwicklungsplans (STEP) Ausbaus Schritt 2030 realisiert werden kann.

12 Trasseesicherung für Doppelspurausbauten

Jemand beantragt die Anpassung des Zeithorizonts für den Doppelspurausbau der Strecke zwischen Altstetten und Zug von «langfristig» auf «mittel- bis langfristig». Jemand beantragt die Festlegung von punktuellen Massnahmen zur Gewährleistung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die Einführung eines Viertelstundentakts zwischen Affoltern a.A. und Zug.

Jemand beantragt die Anpassung des Zeithorizonts für den Doppelspurausbau der Strecke zwischen Samstagern und Wollerau von «langfristig» auf «kurz- bis mittelfristig».

Mehrere Einwendende beantragen den Verzicht auf die Trasseesicherung für einen Doppelspurausbau im Abschnitt Wetzikon–Kempton.

Jemand beantragt den Ausbau der Eisenbahnbrücke bei Eglisau auf Doppelspur. Idealerweise wäre dieser Ausbau mit dem geplanten Bau der Umfahrung Eglisau zeitlich so zu koordinieren, dass beide Vorhaben gleichzeitig ausgeführt werden könnten.

Jemand beantragt einen kurz- bis mittelfristigen Doppelspurausbau ab Eglisau bis ins Gebiet Neuhaus (Gemeinde Glattfelden), wo ein Umschlagplatz für Aushub errichtet werden könnte. Der Aushub würde ab dem Umschlagplatz mit einem «Flying Belt» über den Rhein transportiert, womit sich die bestehenden Rheinübergänge auf Schiene und Strasse entlasten liessen.

Beim Richtplaneintrag für den vollständigen Doppelspurausbau im Korridor Altstetten–Zug handelt es sich um eine langfristige Festlegung zur Trasseesicherung (Pt. 4.3.2 Nr. 20). Dabei ist offen, ob und in welchen Abschnitten ein Ausbau auf Doppelspur dereinst tatsächlich erforderlich sein wird.

Zwischen Affoltern am Albis und Zug ist auch langfristig ein Halbstundentakt vorgesehen. Damit wird den im kantonalen Raumordnungskonzept festgelegten differenzierten Entwicklungsabsichten Rechnung getragen. Im Rahmen des Konzeptes S-Bahn 2G sind jedoch einige partielle Doppelspurausbauten im Knonaeramt vorgesehen. Erste Ausbauten könnten im Rahmen von STEP Ausbaus Schritt 2030 erfolgen.

Die Trasseesicherung für den Doppelspurausbau Samstagern–Wollerau ist im kantonalen Richtplan enthalten (Pt. 4.3.2 Nr. 24). Massgeblich für den Ausbau der Strecke im Hinblick auf den geplanten NEAT-Anschluss der Ostschweiz über Arth-Goldau ist jedoch der Doppelspurausbau zwischen Schindellegi und Biberbrugg. Die entsprechenden Abklärungen erfolgen im Rahmen von STEP Ausbaus Schritt 2030.

Der Abschnitt Wetzikon–Kempton ist Bestandteil der Trasseesicherung für die Strecke Wetzikon–Effretikon (Pt. 4.3.2 Nr. 35). Der Richtplaneintrag dient zur vorsorglichen Trasseesicherung für einen allfälligen Doppelspurausbau, es bestehen keine konkreten Pläne für einen Ausbau dieser Strecke.

Der Ausbau der Eisenbahnbrücke bei Eglisau auf Doppelspur ist Gegenstand der Trasseesicherung für den Doppelspurausbau Eglisau–Neuhausen (Pt. 4.3.2 Nr. 46). Mit Blick auf die nationale und internationale Bedeutung

der Strecke und angesichts des hohen Verkehrsaufkommens im Transport von Kies- und Aushubmaterial von und ins Rafzerfeld wäre ein rascher Ausbau der Eisenbahnbrücke wünschenswert. Das Vorhaben wäre jedoch mit hohen Kosten verbunden, zurzeit bestehen daher keine konkreten Pläne für die Umsetzung. Auch zum Realisierungszeitraum der geplanten Umfahrung Eglisau (Pt. 4.2.2 Nr. 46) können zum heutigen Zeitpunkt keine präzisen Aussagen gemacht werden.

Der beantragte Doppelspurausbau zwischen Eglisau und Neuhaus liegt innerhalb der Trasseesicherung für den Doppelspurausbau Eglisau–Kaiserstuhl (Pt. 4.3.2 Nr. 47). Bisher bestehen keine Pläne für die Realisierung von Doppelspurausbauten in diesem Abschnitt. Der vorgeschlagene Standort für den Aushubumschlag im Gebiet Neuhaus (Gemeinde Glattfelden) ist unter Einbezug der betroffenen Gemeinden zu prüfen und könnte gegebenenfalls im Rahmen einer späteren Teilrevision des kantonalen Richtplans aufgegriffen werden.

13 Erweiterung der Glattalbahn

Jemand verweist auf die Bedeutung der geplanten Verlängerung der Glattalbahn vom Flughafen bis Kloten Industrie für die Stadtentwicklung von Kloten. Die Aufnahme des Rosengartentrams in den kantonalen Richtplan dürfe nicht zu einer Verzögerung beim Ausbau der Glattalbahn führen.

Die Erweiterung der Glattalbahn auf den beiden Achsen «Flughafen–Kloten Industrie–Bassersdorf» sowie «Giessen–Bahnhof Dübendorf–Flugplatz Dübendorf–Bahnhof Dietlikon» ist mit mittelfristigem Realisierungshorizont im kantonalen Richtplan festgelegt (Pt. 4.3.2 Nr. 11). Die Planungen für den Abschnitt «Flughafen–Kloten Industrie» sind bereits weit fortgeschritten. Das Projekt Rosengartentram hat keinen Einfluss auf die Planungen für die Erweiterung der Glattalbahn.

14 Option zum Ringschluss der Glattalbahn

Jemand beantragt die Streichung der in der Richtplankarte gepunktet eingetragenen Option für einen möglichen Ringschluss der Glattalbahn zwischen Bahnhof 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 Bassersdorf und Dietlikon (Pt. 4.3.2 Nr. 11). Zu überprüfen sind dabei insbesondere die Entwicklungsabsichten sowie das Nachfragepotenzial im entsprechenden Streckenabschnitt. Das Ergebnis der Überprüfung wird in eine der nächsten Teilrevisionen des kantonalen Richtplans einfließen.

15 Überprüfung fehlender Direktverbindungen

Jemand beantragt eine Ergänzung von Pt. 4.3.3 a) dahingehend, dass auch das Fahrplanangebot der Verbindung von Affoltern a. A. nach Zug zu untersuchen sei.

Gemäss Richtplantext sind bei der Überprüfung fehlender Direktverbindungen zwischen den Zentrumsgebieten, zu ausserkantonalen Zentren und zu Erholungsschwerpunkten sowohl die übergeordneten Ziele der Raumentwicklung wie auch betriebswirtschaftliche Ziele einzubeziehen und Möglichkeiten von Angebots- und Infrastrukturanpassungen aufzuzeigen. Dabei ist namentlich auch das Fahrplanangebot im Oberland, Glatt- und Limmattal sowie am rechten Zürichseeufer zu wichtigen nationalen Zentren und ausserkantonalen Erholungsschwerpunkten zu untersuchen (vgl. Pt. 4.3.3 a Abs. 4).

Selbstverständlich wird das Fahrplanangebot auf allen Korridoren der Zürcher S-Bahn regelmässig überprüft. Im S-Bahn-Korridor über Affoltern a. A. nach Zug bestehen aber durchaus Direktverbindungen, weshalb auf eine spezielle Erwähnung im Richtplantext verzichtet werden kann.

16 Erschliessung ländlicher Gebiete

Jemand beantragt die Sicherstellung der Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr in dünn besiedelten Räumen und die Schaffung nachfragespezifischer Erweiterungsangebote für ländliche Gebiete.

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

4.4 Fuss- und Veloverkehr

17 Interkantonal und kantonal bedeutende Fusswege und Radrouten

Jemand beantragt, die Bedeutung der in Abb. 4.3 dargestellten interkantonal und kantonal bedeutenden Fusswege und Radrouten zu klären.

Gemäss § 30 Abs. 4 lit. d PBG sind Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege unter Einbezug der historischen Verkehrswege in den regionalen Richtplänen festzulegen. Der kantonale Richtplan beschränkt sich daher im Wesentlichen auf die Festlegung der aus kantonaler Sicht wichtigen Ziele und Massnahmen. Laut Richtplantext werden die Netze für den Fuss- und Veloverkehr in den regionalen Richtplänen bezeichnet (vgl. Pt. 4.4.3 b), wobei der Kanton die kantonale Radwegstrategie und das Veloförderprogramm mit den Regionen abstimmt und die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland gewährleistet (vgl. Pt. 4.4.3 a Abs. 1).

Die in Abb. 4.3 dargestellten Korridore für interkantonal und kantonal bedeutende Fusswege und Radrouten 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.

18 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.

Unabhängig von den verwendeten Begriffen ist zu abzugrenzen, welche Teile des Fusswegnetzes in den regionalen bzw. in den kommunalen Richtplänen festzulegen sind. Zur Klärung dieser Frage finden gegenwärtig Gespräche zwischen Kanton und Regionen statt.

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.

19 Radwege entlang von Staatsstrassen

Jemand beantragt die Erstellung eines separaten Radwegs entlang der Staatsstrasse Wildberg–Turbenthal.

Die Staatsstrasse Wildberg–Turbenthal ist mit einem einseitigen Radstreifen, in Fahrtrichtung bergwärts, ausgestattet. Die Bezeichnung von Fuss- und Velowegen und von allfälligen baulichen Massnahmen ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

4.6 Güterverkehr

20 Standortfestlegung Güterumschlaganlagen

Mehrere Einwendende beantragen die Streichung des geplanten Aushubumschlags Nr. 9 in Birmensdorf.

Im kantonalen Richtplan werden Standorte für Güterumschlaganlagen von kantonaler Bedeutung festgelegt. Dabei wird eine angemessene räumliche Verteilung angestrebt, wobei im Grundsatz in jeder Region mindestens ein Standort für den Güterumschlag zur Verfügung stehen sollte. Die entsprechenden Richtplanfestlegungen dienen zur Standortsicherung für bestehende sowie geplante Anlagen mit grossem Umschlagvolumen und entsprechendem Raumbedarf für die Infrastruktur.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass in Zukunft zusätzliche Kapazitäten im Aushubumschlag benötigt werden. Auf die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan kann daher nicht verzichtet werden. Es besteht jedoch die Absicht, die im kantonalen Richtplan bezeichneten Standorte einer umfassenden Überprüfung zu unterziehen. Diese wird die Grundlage für eine künftige Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Güterverkehr bilden.

4.7 Luftverkehr

21 Ausmass der Lärmemissionen und Lärmimmissionen

Jemand beantragt die Streichung des Grundsatzes, wonach sowohl das Ausmass der bestehenden Lärmemissionen als auch der Lärmimmissionen der übrigen Flugplätze im Kanton Zürich 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.

5 Einwendungen zum Kapitel Versorgung, Entsorgung

Neben zahlreichen Anträgen zu den Anpassungen am kantonalen Richtplan im Rahmen der Teilrevision 2016 gingen auch zahlreiche Einwendungen zu Festlegungen ein, die nicht Gegenstand der Teilrevision 2016 sind. Viele dieser Einwendungen betreffen Anliegen von Planungsregionen und Gemeinden, welche die Möglichkeit der Anhörung nutzten. Sie werden nachfolgend behandelt, sofern sie richtplanrelevant sind. Zudem werden diejenigen Anträge aufgegriffen, die im Rahmen der Teilrevision 2015 eingereicht wurden, damals aber nicht Gegenstand der Vorlage waren und deshalb eine nochmalige Prüfung in Aussicht gestellt wurde. Diese sind entsprechend gekennzeichnet.

Die Formulierungen zu den Abfallanlagen unter Pt. 5.7.1 und 5.7.3 wurden nach der öffentlichen Auflage aufgrund zahlreich eingegangener Einwendungen nochmals überarbeitet. Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 t/a und Vergärungsanlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 MWh/a sollen bei ausgewiesenem Bedarf künftig auch ausserhalb des Siedlungsgebiets realisiert werden können. Damit dies geschehen kann, sind ein Eintrag im regionalen Richtplan sowie die Erarbeitung eines kommunalen Gestaltungsplanes notwendig. Andere Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs-, Betriebs- und Bauabfällen (Bauabfallanlagen, Recyclingbetriebe und Abfallsammelstellen) sind nach wie vor innerhalb des Siedlungsgebiets zu realisieren. Für Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets, die vor 2009 erstellt wurden, besteht jedoch gemäss Art. 24c RPG Bestandesgarantie.

Im Weiteren wurde neben redaktionellen Korrekturen in den Bereichen Übertragungsleitungen und Unterwerken (Rümlang, Thalwil) unter Pt. 5.7.3 die Formulierung über die technischen Voraussetzungen von Abfallanlagen entsprechend den neuen gesetzlichen Grundlagen angepasst (Technische Verordnung über Abfälle [TVA], SR 814.600 und Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen [VVEA], SR 814.600).

5.3 Materialgewinnung

22 **Festlegung zur Ablagerung von unverschmutztem Aushub streichen**

Mehrere Einwendende beantragen, im dritten Abschnitt unter Pt. 5.3.1 Ziele folgenden Satz zu streichen: «Ausgenommen ist unverschmutzter Aushub, der in regionalen Aushubdeponien abgelagert wird.»

Die Einwendungen beziehen sich auf Festlegungen, die nicht Gegenstand der Teilrevision 2016 sind. Die Ablagerung von unverschmutztem Aushub in regionalen Deponien wird in der Richtplanteilrevision 2015 behandelt. Diese wurde am 29. Juni 2016 dem Kantonsrat zur Beschlussfassung überwiesen (Vorlage 5298). Hinter den Anträgen steht die Sorge der Rafzerfelder Gemeinden und der Bevölkerung, dass die grossen Kiesgruben mangels ausreichend unverschmutztem Aushub nicht aufgefüllt und wie geplant rekultiviert werden können. Die Aushubmengen, die in den regionalen Aushubdeponien abgelagert werden, haben keinen nachteiligen Einfluss auf die Wiederauffüllung der grossen Kiesgruben im Rafzerfeld. Grundsätzlich besteht heute eher ein Überhang an Aushub, der teilweise sogar in benachbarte Kantone exportiert wird. Zudem ist im Rafzerfeld der Start neuer Abbaugruben grundsätzlich an den Rekultivierungsfortschritt ehemaliger Abbaufächen gebunden.

23 **Grundwasserschutzgebiet Rafzerfeld verkleinern**

Mehrere Einwendende beantragen, im Chüesetziwald (Gemeinde Hüntwangen) das Grundwasserschutzgebiet Rafzerfeld um den Kiesabbauperimeter zu verkleinern.

Die Grundwasserschutzareale Rheinau, Rafzerfeld und Weiacher Hard sind die einzigen Gebiete im Kanton, in denen neue, bedeutsame Wasserentnahmen noch möglich und auch vorgesehen sind. Damit sind die drei Schutzareale wichtige Fundamente des kantonalen Trinkwasserverbunds und sollen insbesondere auch den vermehrten Wasserbedarf infolge Bevölkerungswachstum und Klimawandel decken.

Waldgebiete eignen sich besonders gut für die Trinkwassergewinnung. Gemäss Modellierungen ermöglicht das Schutzareal Rafzerfeld den Wasserbedarf von rund 300'000 Einwohnerinnen und Einwohnern sicherzustellen. Die beantragte Verkleinerung des Schutzareals im Chüesetziwald würde das Potential für die Trinkwassergewinnung deutlich, das heisst um rund einen Drittel, vermindern.

Der zur Diskussion stehende Kiesabbau im Chüesetziwald tangiert neben dem Grundwasserschutz auch die Interessen der Walderhaltung und des Landschaftsschutzes (BLN-Objekt Nr. 1411). Ein Kiesabbau im Chüesetziwald bedarf folglich einer ganzheitlichen Betrachtung und Interessenabwägung. Die offenen Fragen im Zusammenhang mit dem Landschaftsschutz, der Walderhaltung und der Trinkwassergewinnung sind im Vorfeld des

Gestaltungsplanverfahrens und der gleichzeitig durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu klären. Ein entsprechender Koordinationshinweis ist auch in der Spalte «Bedingungen» der Tabelle unter Pt. 5.3.2 vermerkt.

In Anbetracht der planungsrechtlich gesicherten Abbaugelände im Kanton besteht aber keine Notwendigkeit, den Konflikt der Nutzungsinteressen zeitnah aufzulösen. Beim Chüesetziwald handelt es sich sowohl bezüglich einer später möglichen Grundwassernutzung und als auch bezüglich dem Kiesabbau um langfristige strategische Reserven.

5.4 Energie

24 Übertragungsleitungen verkabeln

Jemand beantragt, unter Pt. 5.4.2 diejenigen Abschnitte von Übertragungsleitungen zu bezeichnen, die mittel- bis langfristig zu verkabeln sind.

Jemand beantragt, den Richtplantext unter Pt. 5.4.3 wie folgt zu ergänzen: «Der Kanton macht im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren des Bundes seine Interessen geltend. Namentlich setzt er sich für die Verkabelung der Übertragungsleitungen ein.»

Die jetzige Formulierung im Richtplantext ist ausreichend. Der Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) gibt die Rahmenbedingungen für geplante Hoch- und Höchstspannungsleitungen vor. Die konkrete Linienführung der Hochspannungsleitungen ist Sache der Projektierung und des Plangenehmigungsverfahrens. Im Siedlungsgebiet sollen die Hoch- und Höchstspannungsleitungen in der Regel unterirdisch geführt werden, sofern die Versorgungssicherheit nicht erheblich beeinträchtigt wird (vgl. Pt. 5.4.2 a). Die Anliegen des Natur-, Boden- und Gewässerschutzes sind dabei zu berücksichtigen.

5.7 Abfall

25 Pt. 5.7.1 Ziele ergänzen bzw. anpassen

Mehrere Einwendende beantragen, den zweiten Abschnitt unter Pt. 5.7.1 mit folgendem Satz zu ergänzen: «Bei der Ablagerung von unverschmutztem Aushub sind primär Materialgewinnungsgebiete zu berücksichtigen, für welche bereits gültige Gestaltungspläne oder Gesamtkonzepte die Wiederauffüllung vorsehen.»

Es besteht keine Notwendigkeit, Materialgewinnungsgebiete mit rechtskräftigen Gestaltungsplänen zu priorisieren. Die regionale Ablagerung würde dadurch unnötig eingeschränkt, und es würde dem Ziel der regionalen Entsorgung widersprechen, wenn solche Standorte priorisiert würden.

26 KVA Horgen: Zeithorizont Stilllegung anpassen

Mehrere Einwendende beantragen, unter Pt. 5.7.2 den Eintrag Nr. 4 «KVA Horgen» wie folgt anzupassen: «Stilllegung voraussichtlich 2030, Weiterbetrieb Wärmeverbund sicherstellen.»

Die Kehrrechtverbrennungsanlagen (KVA) werden derzeit überprüft (Kapazitäten, Vorhaben, Weiteres). Allfällige Anpassungen werden im Rahmen der nächsten Richtplanteilrevision vorgenommen.

27 Deponietypen kennzeichnen

Jemand beantragt, die Kennzeichnung der Deponietypen in der Tabelle unter Pt. 5.7.2 zu ergänzen.

Der Richtplan enthält grundsätzlich nur Informationen, die bzgl. Auswirkungen auf Raum und Umwelt relevant sind. Für Deponiestandorte sind dies primär Angaben zur Fläche und zum Volumen. Der Entscheid zum Deponietyp erfolgt in der Regel später aufgrund der geologischen Eigenschaften der Standorte und aufgrund von Marktüberlegungen. Die Standortanforderungen für die Deponietypen C, D und E (gemäss VVEA, SR 814.600) sind zudem sehr ähnlich, weshalb eine vorzeitige Festlegung im Richtplan nicht zweckmässig ist. Bei grösseren Deponien kann es zudem durchaus sinnvoll sein, neben den Typen C–E auch den Typ B anzubieten.

28 Deponiestandorte im Raum Mönchaltorf–Egg–Gossau–Grüningen–Oetwil am See

Mehrere Einwendende stufen die örtlich gehäufte Festsetzung von Deponiestandorten im Raum Mönchaltorf–Egg–Gossau–Grüningen–Oetwil am See als unsachgemäss ein.

Jemand beantragt, unter Pt. 5.7.2 die Deponien Egg, Büelholz (Nr. 15) und Gossau/Egg, Lehrüti (Nr. 16) zu streichen.

Die im Richtplan festgesetzten Deponiestandorte basieren auf einer flächendeckenden Standortevaluation. Sie sind das Resultat eines raumplanerischen Gesamtkonzeptes und wurden unter Berücksichtigung geologischer Rahmenbedingungen und lokaler Gegebenheiten nach einer umfassenden Auslegeordnung im Rahmen der Richtplanteilrevision 2009 festgesetzt. Damit sichergestellt ist, dass in Regionen, die aufgrund der geologischen Voraussetzungen eine grössere Dichte an geplanten Deponiestandorten aufweisen, nicht mehrere Deponien des gleichen Typs gleichzeitig in Betrieb stehen, wurden mit der Festsetzung der Standorte im Richtplan in der Objektliste entsprechende Bedingungen eingefügt (Kreismodell). Das Streichen einzelner Standorte aus dem Gesamtkonzept würde die Entsorgungssicherheit für nicht verwertbare Abfälle im Kanton Zürich mittel- und langfristig untergraben. Damit die nicht verwertbaren Abfälle auch langfristig sicher entsorgt werden können, ist an den festgesetzten Standorten festzuhalten.

29 Anpassung von Fläche und Volumen der Deponie Grüningen/Gossau, Tägernauer Holz

Mehrere Einwendende beantragen, auf die Anpassung des Richtplaneintrags «Deponie Grüningen/Gossau, Tägernauer Holz» (Vordoppelung des Volumens) zu verzichten. Auch liege die Deponie im Wald und widerspreche den Zielformulierungen zur Kulturlandschaft im Richtplantext («Erhalten und aufwerten der Landschaft»). Mehrere Einwendende begrüssen die Vergrösserung von Fläche und Volumen der Deponie Grüningen/Gossau, Tägernauer Holz.

Jemand beantragt, den Nachweis der erfolgten räumlichen Abstimmung in Form von Erläuterungen darzulegen.

Der Standort Tägernauer Holz (Nr. 16) ist im Kreismodell «maximal ein Standort pro Deponietyp in Betrieb» aufgeführt. Er ist für eine Deponie Typ D (Schlacke) und somit als Folgestandort für die Deponie Chrüzlen (Nr. 14) vorgesehen, deren Restvolumen für Schlacke in weniger als zwei Jahren aufgebraucht sein wird. Es gibt kein weiteres Deponievolumen für Schlacke in der Region. Die Standorte Büelholz und Lehrüti (Nr. 15) sind zwar ebenfalls im Kreismodell aufgeführt, aber für eine Deponie Typ B (Inertstoff) vorgesehen. Ein Ausweichen auf andere Standorte in der Region für die Ablagerung von Schlacke ist basierend auf dem aktuellen Richtplan folglich nicht möglich.

Der Bau der zentralen Schlackenaufbereitungsanlage in Hinwil mit der Möglichkeit zur Rückgewinnung von Metallen und Nichteismetallen führt zum jährlichen Anfall von 60'000 m³ Schlacke und der Perspektive von bis zu 120'000 m³/a. Die Deponie Chrüzlen ist für Schlacke weitgehend gefüllt und lange Transportwege sollen unterbleiben. Der Bedarf zur Schlackenablagerung auf dem nahen Standort Tägernauer Holz (8 km Entfernung) ist gegeben und diesem soll mit dem Ausbau der Kapazität Rechnung getragen werden.

Im Rahmen der betreffend Deponien umfassenden Revision des Kantonalen Richtplans 2009 wurden die Fragen betreffend Deponien im Wald umfassend diskutiert. Es stehen die Nutzungsinteressen der Landwirtschaft (in der Regel Fruchtfolgeflächen) und des Waldes einander gegenüber. Es bestand Konsens darin, dass die Notwendigkeit für die Ablagerung von Reststoff-, Schlacke- und Reaktormaterialien (heutige Deponietypen C, D und E) im Wald gegeben ist. Das Abwägen der Interessen erfolgt im Rahmen der Abklärungen für die Rodungsbewilligung.

30 Deponie Grüningen/Gossau, Tägernauer Holz: Alternative Standorte mit Bahnanschluss prüfen

Mehrere Einwendende beantragen, die fehlenden Erwägungen für alternative Standorte mit Bahnanschluss zur Deponie Tägernauer Holz, da das KEZO-Areal, auf dem sich die Schlackenaufbereitung befindet, über einen solchen verfügt, wie auch generell Abklärungen zur Umweltverträglichkeit darzulegen.

Im Kanton Zürich existieren keine Deponien für Schlacke mit Bahnanschluss. Der Deponiestandort Tägernauer Holz ist lediglich 8 km von der Schlackenaufbereitungsanlage auf dem Areal der KEZO in Hinwil entfernt. Er ist somit ausgezeichnet positioniert, um die grossen Schlackemengen aufzunehmen, die dort aufbereitet werden. Auch wenn das KEZO-Areal an das Bahnnetz angebunden würde, ist es für solch kurze Distanzen nicht zweckmässig, eine Bahnverbindung zu erstellen. Trotz der LKW-Transporte kann durch die kurze Transportdistanz eine minimale Umweltbelastung erreicht werden. Durch die Verkehrsführung über die Autobahn entsteht für die Bevölkerung nur eine minimale Beeinträchtigung.

Abklärungen zur Umweltverträglichkeit werden auf Stufe Gestaltungsplan sowie im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen.

31 Auf die Deponie Rüti, Goldbach verzichten

Jemand beantragt, auf das Materialgewinnungsgebiet bzw. die Deponie Goldbach in Rüti zu verzichten.

Der Deponiestandort Rüti, Goldbach ist eine noch auszubeutende Kiesgrube. Das heisst, der Standort erfährt eine Doppelnutzung. Der Standort beliefert die Region mit Kies und nimmt Inertstoffe (im wesentlichen Aushub) aus der Region entgegen. Der Kiesabbau ist im regionalen Richtplan festgesetzt, der Deponiestandort im kantonalen Richtplan. Der Landschaftsschutz bezüglich Schichtrippenlandschaft wurde in der Standortsuche berücksichtigt. Eine vorübergehende Nutzung als Deponie ist zulässig. Die Deponie Goldbach besitzt für den Kanton und die Region eine grosse strategische Bedeutung. Sie soll einen relevanten Beitrag zur Linderung des Deponie-notstandes in der Region Zürcher Oberland leisten.

Für die Verkehrserschliessung ergeben sich mehrere Möglichkeiten, die im Rahmen der Abklärungen zur Umweltverträglichkeit geprüft wurden. Im kantonalen Richtplan wurde als Bedingung formuliert, dass die Erschliessung nach Möglichkeit vom Grundtal her erfolgen soll. Mit Schreiben vom 14. Dezember 2015 sowie vom 19. September 2016 hielt die Baudirektion fest, dass die Erschliessung vom Grundtal, verbunden mit der nötigen Waldrodung, nicht möglich ist. Es bleibt die Erschliessung über die Schützen-/Goldbachstrasse. Es sind nach wie vor eine tragfähige und einvernehmliche Lösung und somit die weitere Erarbeitung des Gestaltungsplans sowie dessen Festsetzung anzustreben.

32 Deponie Niederhasli, Feldmoos mit Koordinationshinweis ergänzen

Jemand beantragt, unter Pt. 5.7.2 den Eintrag zur Deponie Feldmoos in Niederhasli (Nr. 27) analog zum regionalen Richtplan Unterland mit folgendem Koordinationshinweis zu ergänzen: «Abstimmung mit der Revitalisierung des Haslibach und dem regionalen Vernetzungskorridor.»

Die Koordinationshinweise werden bereits durch den regionalen Richtplan abgedeckt. Die Umweltverträglichkeit des Deponieprojektes muss zudem auf Stufe Gestaltungsplan durch die Gesuchstellerin aufgezeigt und durch den Kanton geprüft werden.

33 Statt regionale Aushubdeponien Anlagen zum Bahnverlad festlegen

Mehrere Einwendende beantragen, unter Pt. 5.7.3 b) Regionen den ersten, bereits bestehenden Satz wie folgt zu ergänzen «... fest, oder bestimmen Standorte für Anlagen zum Bahnverlad von Aushub.». Die Regionen könnten so auf eigene Aushubdeponien verzichten, wenn sie dafür einen geeigneten Bahnverladeplatz definieren. Der Aushub könnte so den grossen Deponien im Norden des Kantons zugeführt werden, wo landschaftsgestalterische Wiederauffüllungsverpflichtungen in Gestaltungsplänen und Gesamtkonzepten bestehen.

Bahntransporte sind wesentlich teurer als Transporte per Lastwagen. Eine Festlegung für Standorte zum Bahnverlad dürfte – ohne weitere Massnahmen – nicht zu mehr Bahntransport von Aushub führen. Dieser Ansatz würde vielmehr die regionalen Planungsverbände aus der Pflicht nehmen, den Bedarf an regionalen Aushubdeponien zu klären. Kleinmengen an Aushub sollen möglichst lokal abgelagert werden können.

Der Bund hat mit der Genehmigung der Richtplangesamtüberprüfung am 29. April 2015 den Kanton Zürich zudem aufgefordert, unter dem Aspekt einer ausgeglichenen Export-/Importbilanz im Verhältnis zu den Nachbarkantonen Schwyz und Zug die Bezeichnung von weiteren Deponiestandorten im Richtplan zu prüfen.

Hinter den Anträgen steht die Sorge der Rafzerfelder Gemeinden und der Bevölkerung, dass die grossen Kiesgruben mangels ausreichend unverschmutztem Aushub nicht aufgefüllt und wie geplant rekultiviert werden können. Die Aushubmengen, die in den regionalen Aushubdeponien abgelagert würden, dürften keinen nachteiligen Einfluss auf die Wiederauffüllung der grossen Kiesgruben im Rafzerfeld haben. Grundsätzlich besteht heute eher ein Überhang an Aushub, der teilweise sogar in benachbarte Kantone exportiert wird. Zudem ist im Rafzerfeld der Start neuer Abbaugruben grundsätzlich an den Rekultivierungsfortschritt ehemaliger Abbaufächen gebunden.

34 Textänderungen bzgl. Abfallanlagen

Zu den vorgesehenen Anpassungen des Richtplantextes bzgl. Kompostier- und Vergärungsanlagen gingen zahlreiche Einwendungen ein. Sie lassen sich wie folgt zusammenfassend beantworten:

Mehrere Einwendende begrüssen die Änderung bzgl. Kompostier- und Vergärungsanlagen im Richtplantext.

34a Auf Änderung bzgl. Kompostieranlagen verzichten

Mehrere Einwendende beantragen, auf die vorgesehene Anpassung des Richtplantextes unter Pt. 5.7.2 «Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 t/a können bei ausgewiesenem Bedarf auch ausserhalb des Siedlungsgebiets realisiert werden» zu verzichten, da Kompostieranlagen in dieser Grösse eine rein industriell-gewerbliche Nutzung seien, für die keine Standortgebundenheit ausserhalb der Bauzone bestehe.

Mehrere Einwendende beantragen, dass in den regionalen Richtplänen nur innerhalb des Siedlungsgebiets Standorte für Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 t/a festgelegt werden können, da Kompostieranlagen in dieser Grössenordnung eine rein industriell-gewerbliche Nutzung seien, für die keinerlei Standortgebundenheit ausserhalb der Bauzone bestehe.

Jemand beantragt, die heutige Regelung bzgl. Kompostieranlagen (Stand Richtplangesamtüberprüfung) unverändert beizubehalten. Unter anderem aufgrund der Planbeständigkeit sei eine Anpassung in diesem Punkt nicht gerechtfertigt, da keine neuen Erkenntnisse oder Auflagen seitens des Bundes seit der Gesamtrevision vorliegen.

34b Auch Vergärungsanlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets zulassen

Mehrere Einwendende beantragen, auch Vergärungsanlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 t/a ausserhalb des Siedlungsgebiets zuzulassen, denn mittels Vergärungsanlagen lässt sich Grüngut zur Gewinnung von Biogas sowie fester oder flüssiger Gärückstände zur Düngung in der Landwirtschaft doppelt nutzen. Biogas kann gespeichert werden und hilft so, die Unterschiede zwischen Energieproduktion und -verbrauch auszugleichen. Die Handlungsspielräume im Bereich Energiegewinnung sollten ausgeschöpft werden können.

Jemand beantragt, Pt. 5.7.2 wie folgt zu ergänzen: «Vergärungsanlagen sind innerhalb des Siedlungsgebiets oder in Zonen für öffentliche Bauten zu realisieren und zu betreiben. Sie benötigen einen Eintrag im kommunalen Gestaltungsplan und unterstehen der Abklärungspflicht hinsichtlich Einspeisung ins öffentliche Gasnetz. Co-Vergärungsanlagen (mehrheitlich Hofdünger) sind von diesen Regelungen ausgenommen.». Zudem sei der 3. Absatz zu streichen.

Die Formulierungen zu den Abfallanlagen wurde nach der öffentlichen Auflage aufgrund zahlreich eingegangener Einwendungen nochmals überarbeitet. Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 t/a und Vergärungsanlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 MWh/a sollen künftig auch ausserhalb des Siedlungsgebiets realisiert werden können. Beide Anlagentypen führen zu Geruchsemissionen und lassen sich deshalb nur schwer innerhalb des Siedlungsgebiets realisieren. Auch ausreichend grosse Flächen stehen vielerorts innerhalb des Siedlungsgebiets nicht zur Verfügung. Im Kanton Zürich sollen alternative Energien und Grüngutverwertung gefördert werden. Dies hat das Zürcher Stimmvolk mit 71% Ja-Stimmenanteil am 21. Mai 2017 zum Energiegesetz deutlich zum Ausdruck gebracht. Deshalb sollen Standorte für einige wenige grössere Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets möglich sein. Mit der Anforderung an eine minimale Gesamtkapazität wird aufgrund der zur Verfügung stehenden, verwertbaren Biomasse sichergestellt, dass nur wenige grosse Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets erstellt werden. Werden Fruchtfolgeflächen beansprucht, gilt die im Richtplangentext unter Pt. 3.2.3 a) aufgeführte Kompensationspflicht. Damit solche Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets realisiert werden können, sind ein regionaler Richtplaneintrag sowie die Erarbeitung eines kommunalen Gestaltungsplanes notwendig. Für Vergärungsanlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 MWh/a ist auch innerhalb des Siedlungsgebiets ein Eintrag im regionalen Richtplan notwendig.

Die Festsetzung von Gestaltungsplänen, wie es § 84 Abs. 2 PBG für öffentliche Bauten und Anlagen im kantonalen und in den regionalen Richtplänen vorschreibt, wird in diesem Fall an die Gemeinden delegiert, da dies mit der kantonalen Aufgabenerfüllung vereinbar ist. Die Erarbeitung von kommunalen Gestaltungsplänen räumt Gemeinden und Bevölkerung ein Mitspracherecht ein und dient dazu, die Auswirkungen auf Raum und Umwelt möglichst zu minimieren. Die räumliche Abstimmung erfolgt über die regionale Richtplanung.

35 Regionalen Bedarf an Kompostieranlagen aufzeigen

Jemand beantragt aufzuzeigen, wie der regionale Bedarf für eine Kompostieranlage abgeschätzt werden soll, und zu erläutern, woran sich die Gesamtkapazität bemisst.

Auf eine genaue Festlegung des Begriffs «ausgewiesener Bedarf» wird verzichtet. Dies gibt den regionalen Planungsverbänden die Möglichkeit, den Begriff bezogen auf die regionale Ausgangslage zu umschreiben. Zudem geht aus der Formulierung unter Pt. 5.7.2 hervor, dass sich die Kapazität auf die Abfälle – also eingangsseitig – bezieht.

36 Für Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets keinen kommunalen Gestaltungsplan erarbeiten

Jemand beantragt, dass für Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets kein kommunaler Gestaltungsplan verlangt werden soll. Ein solch mehrstufiges Verfahren – neben regionalem Richtplaneintrag und kommunalem Gestaltungsplan muss auch noch eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden – sei umständlich und unnötig und ein planerischer Mehrwert nicht ersichtlich.

Jemand beantragt, die Planungspflicht und das Erfordernis eines kommunalen Gestaltungsplans zu streichen.

Der Passus soll heissen: «Anlagen zur Behandlung von organischen Abfällen (Kompostieranlagen, Vergärungsanlagen) benötigen einen Eintrag im regionalen Richtplan und sind ansonsten so unbürokratisch wie möglich realisierbar, wenn die Gesamtkapazität (Gülle, landwirtschaftliche Abfälle, Siedlungs- und Betriebsabfälle) mehr als 5'000 t/a beträgt.»

Für die Erstellung solcher Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets braucht es eine raumplanerische Grundlage. Der Eintrag im regionalen Richtplan alleine ist nicht ausreichend. Mit dem kommunalen Gestaltungsplan erhalten Bevölkerung und Gemeinde die Möglichkeit, über den Standort und die Realisierung der Anlage mitentscheiden zu können. Mit der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wird schliesslich geprüft, ob eine geplante Anlage den gesetzlichen Umweltvorschriften entspricht.

37 Kleinere Kompostieranlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets zulassen

Jemand beantragt, ausserhalb des Siedlungsgebiets auch kleinere Kompostieranlagen für «sauberes Grüngut» (also ohne Küchenabfälle etc.) zuzulassen.

Jemand beantragt, für Kompostieranlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets eine Mindestgrösse von 2'000 t/a festzulegen.

Die beantragte Entwicklung soll grundsätzlich verhindert werden. Anstelle vieler kleiner Anlagen sollen ausserhalb des Siedlungsgebietes nur wenige, dafür grössere Kompostieranlagen erstellt werden. Kleinere Anlagen mit einem engen Bezug zur Landwirtschaft können gemäss den gesetzlichen Grundlagen (insbesondere Art. 16a RPG und Art. 34a RPV) bewilligt werden.

Die Festlegung der Mindestgrösse bei 5'000 t/a richtet sich nach den Vorgaben der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.001). Gemäss dieser muss für Anlagen für die biologische Behandlung von Abfällen von mehr als 5'000 t/a eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden (vgl. Anlagetyp Nr. 40.7 im Anhang UVPV). Mit der UVP soll bei der Planung grösserer Anlagen sichergestellt werden, dass den Anforderungen des Umweltschutzes frühzeitig Rechnung getragen wird. Mit der Anforderung an eine minimale Gesamtkapazität wird zudem aufgrund der zur Verfügung stehenden, verwertbaren Biomasse sichergestellt, dass nur wenige grosse Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets erstellt werden.

38 Energetischen und ökologischen Nutzen nachweisen

Jemand beantragt, den Richtplantext unter Pt. 5.7.2 wie folgt zu ergänzen: «Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5000 t/a können bei ausgewiesenem Bedarf und unter Nachweis des energetischen und ökologischen Nutzens des Standorts auch ausserhalb des Siedlungsgebiets realisiert werden.»

Die beantragte Ergänzung ist nicht notwendig, da für Anlagen von mehr 5'000 t/a eine Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht besteht. Den massgeblichen Umweltaspekten wird im Rahmen dieses Verfahrens Rechnung getragen.

39 Vor einer Richtplananpassung erst Überblick über die bestehenden Anlagen erstellen

Mehrere Einwendende beantragen, auf die Änderung bzgl. Kompostier- und Vergärungsanlagen im Richtplantext zu verzichten. Als Grundlage für eine allfällige, künftige Richtplananpassung sei eine Gesamtschau unter Einbezug der bestehenden Anlagen zu erstellen.

Die geplante Änderung des Richtplantextes gibt den regionalen Planungsverbänden mehr Flexibilität bei der Planung. Die beantragte Gesamtschau wird auf Stufe des regionalen Richtplans vorgenommen.

40 Feldrandkompostierung zulassen

Jemand beantragt, Pt. 5.7.2, 2. Absatz, wie folgt anzupassen und zu ergänzen: «Andere Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs-, Betriebs- und Bauabfällen sind grundsätzlich innerhalb des Siedlungsgebiets zu realisieren. Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 t/a können bei ausgewiesenem Bedarf auch ausserhalb des Siedlungsgebiets realisiert und betrieben werden. Sie benötigen einen Eintrag im regionalen Richtplan sowie im kommunalen Gestaltungsplan. Bäuerliche Feldrandkompostieranlagen (mehrheitlich eigene Abfälle und Verwertung) sind davon ausgenommen.»

Feldrandkompostierungen sind gemäss den gesetzlichen Grundlagen (insbesondere Art. 16a RPG und Art. 34a RPV) zu beurteilen. Die umweltrechtlichen Vorschriften sind ebenfalls einzuhalten. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat ein entsprechendes Merkblatt verfasst («Merkblatt Feldrandkompostierung – die raumplanungsrechtliche Beurteilung der bäuerlichen Kompostierung»).

41 Bestandesgarantie für bestehende Anlagen geben

Jemand beantragt, dass für 2009 bereits bestehende Abfallanlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets eine altrechtliche raumplanerische Beurteilung und Bewilligungserteilung – auch für betriebliche Erweiterungen – erfolgen soll. Eine entsprechende Regelung sei in geeigneter Form im Richtplantext festzuhalten.

Für Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets, die vor 2009 erstellt wurden, besteht gemäss Art. 24c RPG Bestandesgarantie.

42 Standorte für Recyclinganlagen in regionalen und kommunalen Richtplänen festlegen

Jemand beantragt, unter Pt. 5.7.3 b) Regionen einen zusätzlichen Punkt aufzunehmen: «In den regionalen und kommunalen Richtplänen können Standorte für das Rezyklieren von Siedlungsabfällen (Recyclinghöfe, Ökohöfe, Wertstoffsammelstellen) ausgewiesen werden.». Recyclinghöfe seien ein wichtiger und wertvoller Bestandteil der Abfallbewirtschaftung. Sie trügen wesentlich zur Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtungen zur Wiederverwertung von Wertstoffen bei. Es brauche eine raumplanerische Sicherung der jetzigen und evtl. zukünftigen Standorte; ansonsten seien die gesetzlichen Anforderungen zur stofflichen Wiederverwertung nicht zu erfüllen.

Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs- und Betriebsabfällen sind grundsätzlich innerhalb des Siedlungsgebiets zu realisieren. Für Anlagen innerhalb des Siedlungsgebietes – mit Ausnahme von KVA und Deponien – ist aus kantonaler Sicht keine Standortsicherung im regionalen Richtplan erforderlich. In den kommunalen Richtplänen können innerhalb des Siedlungsgebiets Standorte für das Rezyklieren von Siedlungsabfällen ausgewiesen werden. Dafür ist eine Anpassung des kantonalen Richtplantes nicht notwendig.

43 Festlegen von Recyclinganlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets ermöglichen

Jemand beantragt, es sei eine neue Massnahme im Richtplantext unter Pt. 5.7.3 b) Regionen aufzunehmen: «Die Regionen können in den regionalen Richtplänen bestehende Recyclingbetriebe (inkl. Ersatzstandorte für bestehende Betriebe) inner- und ausserhalb des Siedlungsgebietes gestützt auf § 30 PBG und § 25 PBG bezeichnen.». Entsprechend sei auch der Richtplantext unter Pt. 5.7.3 a) Kanton anzupassen: «Bei bestehenden Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Abfällen, die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen und nicht in den regionalen Richtplänen bezeichnet sind, prüft der Kanton in Zusammenarbeit mit den Betreibern angemessene Lösungen zu deren Verlegung.»

Mehrere Einwendende beantragen, den Richtplantext unter Pt. 5.7.1, 2. Absatz, so anzupassen, dass Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs- und Betriebsabfällen (Deponien und KVA ausgenommen) in der Regel innerhalb des Siedlungsgebietes zu realisieren sind (Antrag aus der Teilrevision 2015).

Mehrere Einwendende beantragen, folgende neue Massnahme unter Pt. 5.7.3 b) Regionen aufzunehmen: «Die Regionen können in den regionalen Richtplänen Recyclingbetriebe bezeichnen. Dabei können sie auch Standorte für bestehende Recyclingbetriebe (inkl. Erweiterungsmöglichkeiten) ausserhalb des Siedlungsgebietes festlegen.». Zusätzlich sei Pt. 5.7.3 a) Kanton entsprechend anzupassen, sodass nur bei bestehenden Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Abfällen, die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen und nicht in den regionalen Richtplänen bezeichnet sind, der Kanton in Zusammenarbeit mit den Betreibern angemessene Lösungen zu deren Verlegung prüft (Antrag aus der Teilrevision 2015).

Die Schaffung von regionalen Richtplaneinträgen innerhalb des Siedlungsgebiets ist unnötig und würde zwei Klassen von gewerblichen Nutzungen schaffen. Recyclinganlagen sind nicht auf Standorte ausserhalb des Siedlungsgebiets angewiesen und in der Landwirtschaftszone nicht zonenkonform. Es besteht daher keine Standortgebundenheit, die mittels Richtplaneintrag gesichert werden müsste.

44 Verschiedene Abfallanlagen in den regionalen Richtplan aufnehmen

Jemand beantragt, die Grüngut-Recycling-Anlage von Martin Huber, Aesch, und die Baustoff-Recycling-Anlagen der Mühle Transport AG und der Firma Toggenburger AG in den regionalen Richtplan aufzunehmen.

Der Antrag bezieht sich auf den regionalen Richtplan. Im kantonalen Richtplan werden mit Ausnahme von Kehrichtverbrennungsanlagen (KVA) und Deponien keine Abfallanlagen festgesetzt.

45 Verschiedene Wertstoffsammelstellen ausserhalb des Siedlungsgebiets beibehalten

Mehrere Einwendende beantragen, die bestehende Wertstoffsammelstelle A4 der Gemeinden Benken, Trüllikon und Marthalen sowie bei den ARA im Stammertal beizubehalten bzw. auszubauen (Antrag aus der Teilrevision 2015).

Im kantonalen Richtplan wird festgehalten, dass Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs- und Betriebsabfällen grundsätzlich innerhalb des Siedlungsgebiets zu realisieren sind (vgl. Pt. 5.7.2). Bestehende Recyclingbetriebe ausserhalb des Siedlungsgebiets können nur bezeichnet werden, wenn die Festlegungen nach 2009 (Festsetzung Teilrevision kantonalen Richtplan, Versorgung, Entsorgung) bestätigt oder geändert wurden. Die Recyclinganlagen wurden zudem ausführlich im Zuge der Gesamtüberprüfung des regionalen Richtplans Weinland behandelt.

