Kanton Zürich
Kantonsrat

Kantonaler Richtplan

Mitwirkungsbericht

einschliesslich Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

Teilrevision 2022

Kapitel 4: Verkehr

Vorlage 6013

Antrag des Regierungsrates vom 12. März 2025

Inhalt

A Anhörung und öffentliche Auflage 3

B Aufgelegte Anpassungen 4

C Umgang mit den Einwendungen 5

4 Verkehr 5

4.2 Strassenverkehr 5
4.3 Öffentlicher Verkehr 9
4.6 Güterverkehr 12
4.9 Grundlagen 25

5 Versorgung, Entsorgung (nicht Gegenstand der Vorlage) 28

Allgemeine Einwendungen 29

A Anhörung und öffentliche Auflage

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

Die öffentliche Auflage der Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans und die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger wurden vom 1. Dezember 2023 bis zum 15. März 2024 durchgeführt.

Im Rahmen der Anhörung und öffentlichen Auflage gingen insgesamt rund 180 Stellungnahmen ein. 36 Prozent der Stellungnahmen wurden durch Gemeinden eingereicht. Mit rund 35 Prozent der Stellungnahmen sind Private die zweitgrösste Gruppe. Bei der Anzahl der Anträge stellen Gemeinden 45 Prozent und Private 26 Prozent.

Antragstellende	Anzahl Stellungnahmen	Anzahl Anträge
Nachbarkantone	5	24
Planungsregionen	12	69
Gemeinden	71	372
Verbände	15	90
Politische Parteien	7	56
Private	71	159
Sonstige	3	55
Summe	184	825

Gegenstand des Mitwirkungsberichts zur Teilrevision 2022 ist die Behandlung der 825 eingegangen Anträge. Sie teilen sich wie folgt auf die einzelnen Kapitel auf: Kapitel 2 «Siedlung» 41%, Kapitel 3 «Landschaft» 22%, Kapitel 4 «Verkehr» 25%, Kapitel 6 «öffentliche Bauten und Anlagen» 4%, sonstige 8%.

Der folgende Bericht dokumentiert die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens erhobenen Einwendungen im Kapitel 4 und erläutert den Umgang mit diesen. Die Struktur des Berichts orientiert sich an der Richtplanvorlage. Die Verweise darin beziehen sich auf die Richtplanvorlage oder den Erläuterungsbericht.

Anträge, die sich auf die parallel stattfindenden Revisionen des Planungs- und Baugesetzes zu den Themen Weiler bzw. Fruchtfolgeflächen beziehen, werden in separaten Berichten behandelt.

B Aufgelegte Anpassungen

Übersicht

Die Richtplanteilrevision 2022 umfasst die nachfolgend aufgeführten Revisionsinhalte in den Kapiteln 2 Siedlung, 3 Landschaft, 4 Verkehr sowie 6 Öffentliche Bauten und Anlagen. In diesem Berichtsteil erläutert wird der Umgang mit den eingegangenen Einwendungen zum Kapitel 4. Betroffen sind die nachfolgend aufgeführten Unterkapitel, deren Bezeichnung und Inhaltsangaben der Fassung der öffentlichen Auflage entspricht.

4 Verkehr
4.2 Strassenverkehr: Anpassung verschiedener Strassenbauvorhaben
4.2 Strassenverkehr: Anpassung HVS-Netz in der Stadt Zürich und in Regensdorf
4.3 Öffentlicher Verkehr: Überarbeitung betreffend internationale Zugverbindungen
4.6 Güterverkehr: Gesamtüberarbeitung des Kapitels

C Umgang mit den Einwendungen

4 Verkehr

1 Allgemeine Rückmeldungen

- Mehrere Gemeinden begrüssen die Anpassungen im Kapitel Verkehr.

Die zustimmenden Anträge werden zur Kenntnis genommen.

4.2 Strassenverkehr

2 Allgemeine Anmerkungen zur Anpassung der Karteneinträge

- Jemand begrüsst die Streichung der Kreuzbühl-/Falkenstrasse aus der Richtplankarte.

- Eine Partei merkt an, dass es sich bei vielen Einträgen um Nachtragungen (Streichungen) von realisierten Vorhaben handelt.

Die zustimmenden Anträge werden zur Kenntnis genommen.

3 Zusätzliche Streichung von Strassenbauvorhaben aus dem kantonalen Richtplan

- Eine Partei beantragt, dass sämtliche Einträge in Tabelle und Richtplankarte gestrichen werden. Ausnahmen seien übergeordnete Festlegungen des Bundes (Netzbeschluss Nationalstrassen), sowie Staatsstrassen, deren Zweckmässigkeit explizit nachgewiesen wurde. In einem Nachweis müsse ein deutlich höherer Nutzen eines Vorhabens für die Gesellschaft und die Wirtschaft ausgewiesen sein als derjenige des Verzichts darauf. Zudem müssen Vorhaben umweltverträglich sein.

- Jemand beantragt, einige der in Kapitel 4.2.2 aufgeführten Vorhaben, deren Zweckmässigkeit nicht erwiesen ist oder deren Realisierungshorizont über eine Generation hinausgeht, aus dem Richtplan zu streichen. Neue Objekte sollen laut Antragsteller im Sinne der Planungssicherheit erst bei Vorliegen dieses Nachweises aufgenommen werden. Nationalstrassen seien davon ausgenommen.

- Jemand beantragt, im Sinne der Netto-Null-Ziele und des Umweltaspekts auf sämtliche Grossbauten für den MIV zu verzichten.

Das Gesamtverkehrssystem wird so weiterentwickelt, dass eine möglichst wesensgerechte Verkehrsmittelnutzung bewirkt wird. Gemäss Art 104 Abs. 2bis der Kantonsverfassung hat der Kanton für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr zu sorgen. Durch die zunehmende Elektrifizierung des Personenverkehrs sinken voraussichtlich auch die CO2-Emissionen.

Einige der im kantonalen Richtplan festgelegten Vorhaben basieren jedoch auf veralteten Grundlagen. Das Kapitel 4.2 «Strassenverkehr» wird daher im Rahmen einer nächsten Teilrevision gesamthaft überprüft und gegebenenfalls überarbeitet.

4 Vorhaben Nr. 8, Ausbau Stelzenstrasse, Zürich und Opfikon und Vorhaben Nr. 8 (alt), Verlängerung Glattalstrasse, Zürich

- Eine Partei stimmt dem Vorhaben zu.

- Eine Planungsregion und mehrere Gemeinden beantragen, vorerst auf die Streichung der Verlängerung Glattalstrasse und dem damit verbundenen Ausbau der Stelzenstrasse zu verzichten. Diese Anpassung solle nochmals gemeinsam mit den beiden betroffenen Regionen Glattal und Stadt Zürich auf seine Wirkung überprüft werden, um langfristig eine ausgewogene Lösung für das Gebiet sicherzustellen, welche die räumliche Entwicklung in Rümlang und Opfikon ermögliche.

- Die Standortgemeinde weist darauf hin, dass gemäss Lärmbelastungskataster der Stadt Zürich (2020) im Bereich der Baulinie entlang der Stelzenstrasse in der Stadt Zürich die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) III und IV eingehalten werden (in der ES III sind die Beurteilungspegel etwa 2 dB unter den Immissionsgrenzwerten). Eine Verdoppelung des Verkehrs würde zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in der ES III führen.

- Die Standortgemeinde beantragt, dass der Ausbau der Achse auch die Fuss- und Veloverbindung gemäss Richtplan sowie eine künftige Buslinie berücksichtigt.

- Jemand beantragt, dass die Streichung von Nr. 8 (alt) unabhängig des Antrags Stelzenstrasse erfolgt.

- Jemand beantragt, dass auf den Ausbau der Stelzenstrasse verzichtet wird.

Der Sachverhalt hat sich seit dem Vorliegen der ZMB «Verlängerung Glattalstrasse – Ergebnisse Phase 1» vom November 2016 nicht verändert. Die Zweckmässigkeit des neuen Vorhabens Nr. 8 «Ausbau Stelzenstrasse» ist gegeben. Neu vorgesehen ist die Optimierung der Kapazitäten auf der bestehenden Ost-West-Verbindung durch einen Ausbau der Stelzenstrasse. Durch eine zweite Spur wird der Stauraum für die Linksabbieger von der Thurgauerstrasse in die Stelzenstrasse vergrössert und die Kapazität des Knotens erhöht. Durch einen Ausbau der SBB-Unterführung Stelzenstrasse sowie durch eine neue Lichtsignalanlage am Knoten Schaffhauser-/Stelzenstrasse wird der Verkehrsfluss auf der Ost-West-Verbindung weiter optimiert. Weitere Abhilfen schaffen Massnahmen zur Buspriorisierung auf der Schaffhauserstrasse sowie die Leistungssteigerung des Knotens «Ambassador». Die Ausgestaltung des Ausbaus der Stelzenstrasse mit Begleitmassnahmen ist Gegenstand nachgelagerter Planungen. Die verkehrlichen Auswirkungen des Ausbaus werden dabei berücksichtigt.

Bezüglich Lärmbelastung wird im Rahmen der nachgelagerten Planungen sicherzustellen sein, dass die zu erwartende Verkehrszunahme nicht zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte führt. Auch das Anliegen bezüglich der Berücksichtigung der Fuss- und Veloverbindung wird zur Kenntnis genommen. Es ist stufengerecht in der Projektentwicklung zu berücksichtigen. Der Erläuterungsbericht wird entsprechend ergänzt.

5 Streichung Vorhaben Nr. 27, Westtangente Wetzikon

- Eine politische Partei begrüsst die Streichung der Westtangente Wetzikon aus dem kantonalen Richtplan.

- Eine Planungsregion nimmt die Streichung aufgrund von Konflikten mit dem Moorschutz zur Kenntnis.

- Eine Planungsregion beantragt, dass Lösungen für die Verkehrsprobleme in Uster und Wetzikon gefunden und festgelegt werden. In Wetzikon bedinge die Streichung und der Lösungsansatz aus dem regionalen Gesamtverkehrskonzept eine Anpassung und allenfalls Ergänzungen des regionalen Richtplans (nach der Festsetzung der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans 2022).

- Die Standortgemeinde beantragt, dass die Hauptverkehrsstrasse zwischen der Zürcherstrasse und der Motorenstrasse bis zum Abschluss des Gesamtverkehrskonzepts sowie der Ortsplanungsrevision und den daraus resultierenden Erkenntnissen im kantonalen Richtplan verbleibt.

- Die Standortgemeinde beantragt, auf die neu eingetragene Abklassierung der Hauptverkehrsstrasse (Zürcherstrasse) zwischen Weststrasse und Autobahnanschluss im Aathal zu verzichten, bis der Umgang mit der Hauptverkehrsstrasse (Weststrasse) zwischen Zürcherstrasse und Motorenstrasse geklärt ist.

- Die Standortgemeinde beantragt, dass das geplante Teilstück der Hauptverkehrsstrasse zwischen der Zürcherstrasse und dem Autobahnanschluss im Aathal in Analogie der beiden anderen Anträge im kantonalen Richtplan verbleibt.

Der Verzicht auf den Neubau hat keinen Einfluss auf die Hauptverkehrstrasse im Bestand. Die Anbindung an die geplante Oberlandautobahn ist nicht Gegenstand der Streichung des Vorhabens Nr. 27. An der Streichung des Vorhabens Nr. 27, Westtangente Wetzikon, wird festgehalten. Den Anliegen der Stadt Wetzikon wird jedoch mit einer Ergänzung des Erläuterungsberichts Rechnung getragen. Dort wird folgender Absatz ergänzt: «Der Entscheid über die Klassierung und das Eigentum der Weststrasse und der Industriestrasse erfolgt nach Abschluss der Arbeiten der Stadt Wetzikon zum Gesamtverkehrskonzept und der laufenden Ortsplanungsrevision. Spätestens zum Zeitpunkt der Realisierung der Oberlandautobahn durch den Bund und den damit verbundenen Netzanpassungen sind Klassierung sowie Eigentum der Weststrasse und der Industriestrasse zu bereinigen.»

Die notwendigen verkehrlichen Massnahmen werden im Rahmen der Überarbeitung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts geklärt.

6 Streichung Vorhaben Nr. 31, Uster-West

- Eine Partei begrüsst die Streichung des Strassenbauvorhabens.

- Die Standortgemeinde begrüsst die vollständige Streichung des Eintrags Nr. 31 inklusive Streichung der Abklassierung Winterthurerstrasse und Berchtoldstrasse. Sie merkt jedoch an, dass die 2021 seitens der Stadt Uster geforderte Aufnahme der Unterführungen Winterthurerstrasse und Zürichstrasse sowie die Aufnahme der Unterführung Aathalstrasse nicht im aktuellen Richtplanentwurf enthalten seien. Aus Sicht der Stadt Uster müssen für diese innerstädtischen Strassen gemeinsam tragfähige Lösungen erarbeitet werden.

- Eine Planungsregion nimmt die Streichung aufgrund von Konflikten mit dem Moorschutz zur Kenntnis.

- Eine Planungsregion beantragt, dass Lösungen für die Verkehrsprobleme in Uster und Wetzikon gefunden und festgelegt werden. In Wetzikon bedinge die Streichung und der Lösungsansatz aus dem regionalen Gesamtverkehrskonzept eine Anpassung und allenfalls Ergänzungen des regionalen Richtplans (nach der Festsetzung der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans 2022).

- Mehrere Einwendende beantragen, die im Erläuterungsbericht enthaltenen Ausführungen zum Vorhaben Nr. 31 «Uster-West» zu aktualisieren.

Die Anliegen der Standortgemeinde sind berechtigt. Es sind tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Die entsprechenden Massnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Die aufgrund von Konflikten mit dem Moorschutz notwendigen verkehrlichen Massnahmen werden im Rahmen der Überarbeitung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts geklärt. Das weitere Vorgehen wird in Absprache mit der Stadt Uster bestimmt. Dies betrifft auch das Vorhaben Nr. 30 «Moosackerstrasse», deren Zweckmässigkeit noch überprüft werden soll. Der Erläuterungsbericht wird entsprechend angepasst.

7 Vorhaben Nr. 46, Umfahrung Eglisau

- Eine Planungsregion, die Standortgemeinde sowie ein Verein unterstützen die angepasste Linienführung und sprechen sich für ein rasches Vorantreiben der Planung und Realisierung aus.

- Die Standortgemeinde beantragt, dass die Aufhebung der bestehenden Verkehrsbaulinie der ursprünglichen Umfahrung Eglisau in einem separaten Verfahren vorgezogen erfolgen soll.

- Eine Gemeinde beantragt, dass die Linienführung der Umfahrung auf der Nordseite mit dem geplanten Tagbautunnel in der Karte angepasst wird. Zurzeit sei die offene Variante in der Richtplankarte eingetragen.

- Mehrere Verbände beantragen, dass der Eintrag der neuen Linienführung der Umfahrung Eglisau in der Richtplankarte wieder entfernt wird. Stattdessen sei die alte Linienführung – östlich des Eisenbahnviadukts – beizubehalten, bis ein bewilligungsfähiges Projekt vorliegt.

- Eine Partei beantragt die Streichung der Umfahrung Eglisau aus dem kantonalen Richtplan.

- Zwei Verbände merken an, dass der Text zur Umfahrung Eglisau im Erläuterungsbericht nicht neutral sei und bspw. mit den Argumenten der Gegenpartei ergänzt werden müsse.

- Der Bund fordert im Rahmen der Vorprüfung den Kanton Zürich dazu auf, die räumlichen Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere unter Berücksichtigung von Artikel 6 Absatz 2 NHG, stufengerecht darzulegen.

- Mit RRB Nr. 0885/2022 wurde die Baudirektion beauftragt, auf Grundlage des Siegerprojektes des Brückenwettbewerbs und der Variante 3 der Machbarkeitsstudie die Linienführung der Umfahrung Eglisau im kantonalen Richtplan anzupassen und einen Antrag zuhanden des Kantonsrats für einen Objektkredit zu unterbreiten.

Im Entwurf für die öffentliche Auflage war eine entsprechende Anpassung des Karteneintrags mit einer geänderten Linienführung für das Vorhaben «Umfahrung Eglisau» enthalten. Die Erarbeitung der Kreditvorlage ist jedoch noch nicht genügend weit fortgeschritten, um sie gleichzeitig mit der Teilrevision 2022 dem Kantonsrat unterbreiten zu können. Dazu sind weitere Abklärungen erforderlich. Die Anpassung des Karteneintrags für das Vorhaben «Umfahrung Eglisau» wird daher zurückgestellt und im Rahmen einer späteren Teilrevision des kantonalen Richtplans behandelt.

Die Aufhebung der Verkehrsbaulinie ist nicht Bestandteil des vorliegenden Richtplanverfahrens. Diesbezüglich sind weitere Abklärungen erforderlich.

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

8 Differenzierungen von Vorhaben in der Kompetenz des Bundes und des Kantons

- Der Bund fordert im Rahmen der Vorprüfung den Kanton Zürich auf, die Verkehrsvorhaben in Bundeskompetenz als reinen Informationsinhalt im Richtplan darzustellen, bzw. auszuweisen, bei welchen Vorhaben es sich um eine Interessenbekundung handelt.

Das Anliegen ist berechtigt. Eine entsprechende Weiterentwicklung des kantonalen Richtplans im Rahmen einer späteren Teilrevision ist in Vorbereitung.

9 Anpassungen Bezeichnung und Realisierungshorizont Vorhaben Nationalstrassen

- Der Bund fordert im Rahmen der Vorprüfung den Kanton Zürich dazu auf, die frühere kantonale Bezeichnung der A53 (an mehreren Stellen im Richtplantext) durch den offiziellen Namen N15 zu ersetzen (gemäss Netzbeschluss Nationalstrassen von 2020: N15 Brüttisellen – Wetzikon – Rapperswil – Reichen).

Die im kantonalen Richtplan verwendete Bezeichnung mit dem Buchstaben «A» für Nationalstrassen wird beibehalten. Die Strassenbezeichnung des Vorhabens Nr. 26 «Oberlandautobahn» wird angepasst. Die neue Bezeichnung lautet «A15».

Ebenfalls angepasst wurden die Strassenbezeichnung und -klassierung des Vorhabens Nr. 17 «Hirzeltunnel». Mit dem Netzbeschluss Nationalstrasse von 2020 wurde die Verbindung Sihlbrugg (ZG) bis Wädenswil mit Anschluss an die A3 als Nationalstrasse, 3. Klasse durch den Bund übernommen. Die neue Bezeichnung lautet «A14» und die Strassenklassierung ist eine Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse).

Der Realisierungshorizont des Vorhabens Nr. 32 «Umfahrung Winterthur» wird gemäss Prüfbericht des Bundes zur Teilrevision 2018 vom 15. April 2024 von «mittelfristig» auf «langfristig» angepasst.

10 Vorhaben Nr. 23a, Baltenswilerstrasse Bassersdorf

- Die Standortgemeinde beantragt, dass die Verlegung der Baltenswilerstrasse gemäss Korridorstudie ebenfalls in den kantonalen Richtplan aufgenommen wird.

Das Vorhaben «Verlegung Baltenswilerstrasse» (Pt. 4.2.2 Nr. 23a) wurde im Rahmen der Teilrevision 2020 in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Die entsprechende Vorlage 5871a wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 11. März 2024 festgesetzt.

Die Verlegung der Baltenswilerstrasse war nötig geworden, weil aufgrund der unterirdischen Verflechtung des neuen Brüttenertunnels mit der Stammstrecke der SBB die bestehende Strassenunterführung östlich des Bahnhofs Bassersdorf aufgehoben werden muss. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde eine Vielzahl möglicher Varianten untersucht. Dabei wurden auch Lösungen mit einer grossräumigen Umfahrung von Bassersdorf geprüft. Diese hätten jedoch negative Auswirkungen auf das regionale Strassennetz und stünden damit im Widerspruch zu den Vorgaben des kantonalen und des regionalen Raumordnungskonzepts sowie zum kantonalen Gesamtverkehrskonzept. Auch wäre eine Abklassierung der Klotenerstrasse in Bassersdorf wegen der notwendigen Aufrechterhaltung des kantonalen Strassennetzes zur Anbindung von Nürensdorf nicht möglich. Diese Varianten stellen insgesamt keine Verbesserung dar und wurden daher verworfen.

11 Vorhaben Nr. 34, Heiligbergtunnel Winterthur

- Eine Partei der Standortgemeinde beantragt, den Eintrag für den geplanten Heiligbergtunnel beizubehalten oder den Eintrag im kommunalen Richtplan anzupassen (Breitetunnel statt Heiligbergtunnel).

Zum Vorhaben Nr. 34 «Heiligbergtunnel» liegen bisher keine neuen Grundlagen vor. Der Strassenabschnitt verbleibt daher als geplante Hauptverkehrsstrasse im kantonalen Richtplan.

12 Neues Vorhaben: Anschluss Urdorf-Süd bis Limmattaler-Kreuz

- Die Standortgemeinde beantragt einen neuen Karteneintrag für den A3/A4 Anschluss Urdorf-Süd bis Limmattaler-Kreuz als Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse). Wie bei Karteneintrag Nr. 11 sollen Überdeckungen im Bereich der Wohn- und Naherholungsgebiete sowie weitere langfristige Massnahmen zum grossräumigen Lärmschutz als Vorhaben ergänzt werden.

Die Zuständigkeit für den Lärmschutz entlang der Nationalstrassen liegt beim Bundesamt für Strassen (ASTRA). Eine Überdeckung der Autobahn in diesem Bereich hätte jedoch ein ungünstiges Kosten-Nutzenverhältnis und erscheint daher nicht als zweckmässig.

13 Neue Standards für die Gestaltung von Staatsstrassen

- Mehrere Einwendende beantragen, dass die seit Juli 2022 geltenden neuen Standards für Staatsstrassen, die auf dem revidierten § 14 StrG basieren, im Richtplantext unter 4.2.3 a erwähnt werden sollen.

Der Antrag wurde berücksichtigt. Der Kanton Zürich verfügt seit Juli 2022 über neue Standards für Staatsstrassen gemäss dem revidierten § 14 Abs. 2 Strassengesetz (StrG).

Der Richtplantext unter Punkt 4.2.3 a) Abs. 4 wurde daher antragsgemäss ergänzt. Zudem wurden die «Standards Staatsstrassen» bzw. die «Methodik zur Strassenraumgestaltung» ins Grundlagenverzeichnis aufgenommen und der Erläuterungsbericht entsprechend angepasst.

14 Anpassung HVS-Netz: Schaffhauserstrasse/Binzmühlestrasse, Stadt Zürich (Erläuterungsbericht)

- Die Standortgemeinde beantragt, im Erläuterungsbericht den zweiten Absatz zur Anpassung «Schaffhauserstrasse/ Binzmühlestrasse» zu überarbeiten, da er im Zusammenhang mit der Richtplankarte nicht verständlich formuliert sei.

- Die Standortgemeinde beantragt, die ÖV-Priorisierung Schaffhauserstrasse/Binzmühlestrasse beizubehalten, da die neue Verkehrsführung zu einer Verkehrsverlagerung zum Knoten Thurgauer-/Binzmühle-/Leutschenbachstrasse (Airgate) führe.

Die Formulierung des Erläuterungsberichts betreffend Schaffhauserstrasse/Binzmühlestrasse im 2. Absatz wurde angepasst. Die Anpassung der Verkehrsführung über die Binzmühlestrasse führt vorübergehend zu einer Umklassierung des Abschnitts der Binzmühlestrasse zwischen dem Knoten Binzmühlestrasse/Friesstrasse und Binzmühlestrasse/Thurgauerstrasse. Die bestehende Verbindungsstrasse wird zu einer HVS (Hauptverkehrsstrasse) aufklassiert. Dies gilt mittel- bis langfristig bis zum Zeitpunkt der Verlängerung der Birchstrasse (Vorhaben Nr. 9: Neubau von 2-streifigem Tunnel, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung Binzmühle- und Schaffhauserstrasse, Begleitmassnahmen). Mit der Realisierung dieses Vorhabens können die Binzmühle- und Schaffhauserstrasse abklassiert werden. In der Richtplankarte ist der künftige Endzustand dargestellt mit Verlängerung der Birchstrasse und den entsprechenden Abklassierungen der Binzmühle- und Schaffhauserstrasse.

Die Verkehrssteuerung wird im Zuge der Neuordnung der Verkehrsführung angepasst. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

15 Anpassung HVS-Netz: Kreuzbühl-/Falkenstrasse, Stadt Zürich (Erläuterungsbericht)

- Die Standortgemeinde beantragt, die ÖV-Priorisierung der Kreuzbühl-/Falkenstrasse beizubehalten. Durch die neue Verkehrsführung sei die Kreuzung Kreuz-/Kreuzbühlstrasse auszubauen und es entstehe ein zusätzlicher Kreuzungspunkt zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr.

- Die Standortgemeinde beantragt, im Erläuterungsbericht zum Kapitel 4.2.2 beim Beschrieb Kreuzbühl-/Falkenstrasse den Ausbau des Bahnhof Stadelhofen, der eine starke Steigerung der Passagierzahlen und somit Ein-/Aussteiger mit sich bringen wird, zu erwähnen. Durch den Ausbau würden sich die Frequenzen des Fuss- und Veloverkehrs in diesem Raum erhöhen. Neben der Velostation solle auch der Bahnhof Stadelhofen erwähnt werden, der sicher, direkt und konfliktfrei zu erschliessen sei.

Der Erläuterungsbericht wird betreffend Beschreibung der abzuklassierenden Strassenabschnitte sowie bezüglich der Projektentwicklung unter Berücksichtigung der ÖV-Belange präzisiert.

Der Erläuterungsbericht wird bezüglich dem Bahnhof Stadelhofen sinngemäss ergänzt. Der Bahnhof wird um ein 4. Gleis erweitert und seine Kapazität wird um 50 Prozent erhöht. Dies hat eine starke Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs im Umfeld des Bahnhofs Stadelhofen zur Folge. Mit der Realisierung des Projekts «Haus zum Falken» entsteht neben dem Bahnhof Stadelhofen eine unterirdische Velostation mit rund 800 Abstellplätzen.

4.3 Öffentlicher Verkehr

16 Internationale Bahnverbindungen (Fernverkehr)

- Mehrere Planungsregionen begrüssen die vorgesehenen Anpassungen betreffend der internationalen Bahnverbindungen.

- Eine Planungsregion begrüsst namentlich die Ergänzung des Richtplantexts um die Anbindung an die benachbarten Metropolitanräume.

- Eine Gemeinde unterstützt die Änderungen hinsichtlich der Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich an möglichst viele europäische Wirtschaftsräume.

- Eine Gemeinde begrüsst die Weiterentwicklung des internationalen Bahnverkehrs.

- Eine Partei unterstützt die Überarbeitung der Formulierung für internationale Zugverbindungen. Sie erwartet, dass der Regierungsrat sich nicht nur auf dem Papier, sondern auch durch konkrete Massnahmen dafür einsetzt, dass die internationale Anbindung des Wirtschaftsraumes Zürich nicht nur über den Flugverkehr, sondern auch verstärkt über den Zugverkehr erfolgt.

- Jemand begrüsst, dass der kantonale Richtplan 2022 die Voraussetzungen für innovative Transportsysteme in verkehrsreichen Gebieten und eine attraktive Anbindung des Fernverkehrs an Metropolitanräume und entfernte Destinationen sicherstellt. Eine starke Anbindung an den internationalen Fernverkehr steigert die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Zürich.

- Jemand begrüsst, dass der Richtplan Voraussetzungen schaffen möchte, die Anbindung des Fernverkehrs an benachbarte Metropolitanräume sowie an weiter entfernt liegende Destinationen durch ein attraktives und nachfragegerechtes Angebot sicherzustellen.

- Eine Planungsregion und eine Gemeinde weisen darauf hin, dass Optimierungen im internationalen Fernverkehr auf den Korridoren Zürich – München und Zürich – Stuttgart nicht zu einer Beeinträchtigung der Bahnangebote des regionalen und nationalen Schienennetzes führen dürfen.

Die positiven Hinweise werden zur Kenntnis genommen, ebenso der Hinweis bezüglich der Auswirkung der Optimierung im internationalen Fernverkehr auf den regionalen und nationalen Bahnverkehr. Im Rahmen des Planungsprozess des Bundesamts für Verkehr ist sichergestellt, dass auch die Interessen des Regionalverkehrs berücksichtigt werden.

17 Nennung wichtiger internationaler Verbindungen

- Eine Planungsregion beantragt, wichtige Destinationen wie Amsterdam, Hamburg, Berlin und Wien in der Themenkarte (Abb. 4.2) zu ergänzen.

- Eine Planungsregion erwägt, dass die Neuformulierung in Kapitel 4.3.3 a Begriffe wie «attraktiv» und bei Reisezeit «konkurrenzfähig», «möglichst umsteigefrei» und «nachfragegerecht» anstelle von «schnell» und «direkt» enthält. Die Nennung der wichtigsten Verbindungen solle beibehalten werden, insbesondere die Verbindungen nach Schaffhausen-Stuttgart, Basel-Frankfurt/Paris, Lugano-Milano, St. Gallen-München und Buchs-Arlberg.

- Eine politische Partei beantragt, dass unter Kapitel 4.3.1 konkrete Ziele der Anbindung an benachbarte Metropolitanräume im Richtplan ergänzt werden, um die Motion 167/2020 «Internationale Anbindung des Wirtschaftsraumes Zürich durch direkte Zugverbindungen» vollständig zu erfüllen.

Neu werden in Abb. 4.2 lediglich die nächstgrösseren Reisedestinationen im Ausland aufgeführt. Auf die Nennung von Schweizer Ortschaften (Städte oder Grenzübergänge) wird verzichtet, da der Fokus auf dem benachbarten Ausland liegen soll. Die Auswahl der aufgeführten Reisedestinationen ist exemplarisch und somit nicht abschliessend.

Die Formulierung im Kapitel 4.3.3 a wurde präzisiert, die Aussage zu schnellen und direkten Zugverbindungen ist weiterhin enthalten. Das Nennen konkreter Destinationen im kantonalen Richtplan ist nicht zielführend. Die Ausgestaltung des Bahnangebots erfolgt primär durch die beteiligten Bahnen mit Blick auf die Nachfrage und unterliegt regelmässigen Anpassungen. Die Anliegen der Motionäre werden stufengerecht in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

18 Konkurrenzfähigkeit und Subvention des öffentlichen Verkehrs

- Eine Gemeinde beantragt die folgende Konkretisierung hinsichtlich der Konkurrenzfähigkeit in Kapitel 4.3.3 a: «Das Angebot ist bei den Reisezeiten konkurrenzfähig zu Auto und Flugzeug, möglichst umsteigefrei und nachfragegerecht zu gestalten.»

- Eine Partei beantragt, dass der Satz «Für weiter entfernte Destinationen sollen auch Verbindungen über Nacht angeboten werden» gestrichen wird. Nachtzüge seien verlustreich und die Nachfrage besteht nur aufgrund hoher Subventionen durch die öffentliche Hand. Der Kanton solle solche im Marktumfeld (Flixbus, Flüge) nicht konkurrenzfähigen Angebote nicht aus ideologischen Gründen fördern und diesen Satz nicht in den Richtplan aufnehmen.

Die neu aufgenommenen Formulierungen werden als ausgewogen erachtet. «Konkurrenzfähig» bezieht sich primär auf den Vergleich der Reisezeiten mit Flugzeugen und Autos, aber auch mit weiteren Verkehrsmitteln (z.B. Fernbusse).

Die Förderung von Nachtzugverbindungen wird in der Motion KR-Nr. 167/2020 explizit verlangt. Der Kantonsrat hat die Motion mit 119 zu 49 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Eine gewisse Förderung ist aus klimapolitischer Sicht erwünscht. Zudem entspricht das Reisen in der Nacht einem wachsenden Bedürfnis. Insbesondere für weiter entfernte Destinationen ist die Reise über Nacht eine interessante Option. Die Formulierung lässt überdies zu, dass keine Verbindungen angeboten werden, falls keine entsprechende Nachfrage vorhanden ist. Für den Kanton Zürich entstehen keine direkten finanziellen Belastungen.

19 Aufnahme der Strecke Winterthur – Schaffhausen zum internationalen Korridor

- Jemand beantragt, dass die Strecke zwischen Winterthur und Schaffhausen wieder zum internationalen Korridor wird.

Im Korridor Winterthur – Schaffhausen sind aufgrund der begrenzten Streckenkapazität keine zusätzlichen Fernverkehrsangebote vorgesehen. Die internationalen Verbindungen ab Zürich werden insbesondere auch aufgrund der kürzeren Reisezeit bevorzugt über die Strecke via Bülach geführt.

20 Erwähnung der BAV-Studie (Erläuterungsbericht)

- Jemand beantragt, im Erläuterungsbericht den Verweis zur Studie des BAV «Étude des potentiels ferroviaires pour les liaisions internationales» anzupassen. Das Potenzial der Verbindung Zürich nach Freiburg im Breisgau via Waldshut sei sehr gering, da die Fahrzeit ab Freiburg mit über zwei Stunden zu lange sei und die bestehenden Verbindungen mit dem Fernverkehr via Basel deutlich schneller seien. Auch sei die Verbindung ab Waldshut nach Zürich via Baden deutlich schneller als via Bülach, womit das Anliegen primär für den Kanton Aargau relevant ist.

Die betreffende Passage im Erläuterungsbericht wurde entsprechend angepasst.

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

21 Objekt/Strecke Nr. 11, Erweiterung Glattalbahn

- Eine Gemeinde beantragt, dass am Richtplaneintrag für den Zusammenschluss der Glattalbahn zwischen Bahnhof Dietlikon und Bahnhof Bassersdorf festgehalten wird.

Die Streichung des Zusammenschlusses der Glattalbahn zwischen Bassersdorf und Dietlikon Bahnhof war Bestandteil der Teilrevision 2020. Die entsprechende Vorlage 5871a wurde mit dem Beschluss des Kantonsrates vom 11. März 2024 festgesetzt. Zur Ermittlung des Nachfragebedarfs wurde eine Studie in Auftrag gegeben. Gemäss dem Schlussbericht vom 18. Februar 2019 besteht im betreffenden Gebiet auch auf lange Sicht kein nennenswertes Nachfragepotenzial. Auch unter Berücksichtigung von möglichen Durchbindungen von Linien ist nur eine geringe Nachfrage zu erwarten. Dem insgesamt geringen Nutzen stehen aber hohe Investitions- und Betriebskosten gegenüber, die sich somit nicht rechtfertigen lassen.

22 Objekt/Strecke Nr. 17, Dietikon Stoffelbach – Bahnhof Dietikon

- Eine Partei beantragt, den Eintrag erst zu streichen, wenn der Doppelspurausbau wirklich realisiert wurde.

Das Vorhaben ist noch nicht realisiert. Gemäss aktuellem Planungsstand ist die Realisierung für 2027 vorgesehen. Auf Antrag der KEVU vom 24. Oktober 2023 wurde daher die ursprünglich im Rahmen der Teilrevision 2020 vorgesehene Streichung des Eintrags Nr. 17, Dietikon Stoffelbach – Bahnhof Dietikon, Ausbau auf Doppelspur, zurückgestellt. Das Vorhaben ist somit weiterhin in der Tabelle unter Pt. 4.3.2 enthalten. Der Richtplantext wurde entsprechend korrigiert.

23 Objekt/Strecke Nr. 18, Station Dietikon-Silbern

- Jemand beantragt, dass der Realisierungshorizont der Station Dietikon-Silbern im Richtplantext von «kurz- bis mittelfristig» zu «mittel- bis langfristig» geändert wird.

Das Anliegen ist nachvollziehbar. Der Realisierungshorizont wird in einer künftigen Teilrevision in Zusammenhang mit der Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 überprüft.

24 Objekt/Strecke Nr. 21 und 21a, Zimmerberg-Basis-Tunnel und Meilibachtunnel

- Jemand beantragt, die Linienführung der beiden Tunnelvorhaben auf den Stand der abgeschlossenen Studienphase zu aktualisieren.

Der geplante Meilibachtunnel ist nicht Gegenstand der Teilrevision 2022. Er wurde im Rahmen der Teilrevision 2020 mit Beschluss des Kantonsrats vom 11. März 2024 gemäss dem damaligen Planungsstand in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Das Verfahren zur Anpassung des Objektblatts 1.2 Zimmerberg (Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene) ist noch im Gang. Die Nachführung der beiden Karteneinträge Nrn. 21 und 21a wird daher im Rahmen einer späteren Teilrevision des kantonalen Richtplans überprüft.

25 Objekt/Strecke Nr. 28, Bassersdorf

- Die Standortgemeinde beantragt, den Richtplaneintrag der Bahnwendeanlage im Gebiet Grindel im Abgleich mit dem Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur» zu prüfen bzw. zu streichen.

Im Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur» ist die im Raum Bassersdorf geplante Wendeanlage nicht enthalten. Die bestehende Raumsicherung für eine Wendeanlage soll jedoch vorsorglich beibehalten werden. Entsprechend ist der Realisierungshorizont des Vorhabens auf «langfristig» zu ändern. Diese Anpassung wird in einer der nächsten Teilrevisionen des kantonalen Richtplans vorgenommen.

Das Wendegleis wird für in Zürich Flughafen endende Fernverkehrszüge benötigt. Direktverbindungen zum Flughafen Zürich haben einen hohen politischen Stellenwert. Aufgrund der Lage des Flughafens im Netz erfolgt die optimale Erschliessung des Flughafens mit Zügen des Fernverkehrs aus dem Mittelland/Westschweiz (Bern), der Nordwestschweiz (Basel), der Zentralschweiz (Luzern) und Graubünden (Chur) aus Richtung Westen. Aus Richtung Osten sind nur die zwei Fernverkehrskorridore von St. Gallen und Frauenfeld für einen Anschluss an den Flughafen relevant. Aktuell erfolgen die Direktverbindungen auch aus Graubünden aus Richtung Osten, was aber aufgrund der deutlich längeren Reisezeiten nicht optimal ist. Aufgrund des deutlich höheren Nachfragepotenzials und der höheren Anzahl Korridore aus Richtung Westen sind aus Westen endende Linien am Zürich Flughafen grundsätzlich zweckmässig. Diese können je nach Fahrplanlage aber nicht in Zürich Flughafen am Perron stehen bleiben, da sonst durchfahrende S-Bahnen oder Fernverkehrszüge behindert werden.

26 Objekt/Strecke Nr. 42, Station Winterthur-Töss, Försterhaus

- Jemand beantragt die Streichung des Karteneintrags Nr. 42 in Richtplantext und Richtplankarte.

Der Eintrag Nr. 42 ist nicht Gegenstand der Teilrevision 2022. Auf die Streichung der Haltestelle «Station Winterthur-Töss, Försterhaus» wurde im Rahmen der Teilrevision 2020 auf Antrag des Stadtrates Winterthur verzichtet. Das Vorhaben für die geplante Haltestelle Försterhaus soll in einer der nächsten Teilrevisionen im Rahmen einer gesamthaften Überprüfung des Kapitels 4.3 «öffentlicher Verkehr» nochmals geprüft werden.

4.6 Güterverkehr

27 Allgemeine Anmerkungen zum überarbeiteten Kapitel

- Eine Planungsregion, mehrere Verbände und eine Partei unterstützen die vorgeschlagenen Änderungen des Richtplans.

- Eine Planungsregion begrüsst die Weiterentwicklung der Inhalte des Kapitels Güterverkehr. Insbesondere wird nun den Aspekten der Flächensicherung für den Güterverkehr und der Abstimmung des Güterverkehrs auf die Netto-Null-Zielsetzung eine angemessene Bedeutung zugewiesen.

- Eine Planungsregion unterstützt die angestrebte Stärkung des Güterverkehrs mit der Bahn.

- Jemand begrüsst, dass in der Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans die Voraussetzungen für neue, innovative Transportsysteme verankert werden, welche insbesondere in Gebieten mit besonders hohem Verkehrsaufkommen die bestehenden Transportsysteme ergänzen und wirksam entlasten können.

- Jemand begrüsst die Aufwertung des Schienengüterverkehrs im kantonalen Richtplan aus Sicht Luft und Klima. Insbesondere die Aufnahme von Umschlaganlagen, die mit Anschlussgleisen erschlossen sind, wird als sinnvoll erachtet. Der Antragsteller weist darauf hin, dass entsprechende Anschlussgleise in der Praxis häufig nicht bzw. kaum durch die Unternehmen vor Ort genutzt werden. Allenfalls sei unter Pt. 4.6.3 «Massnahmen» zu ergänzen, dass der Kanton auch die Bedürfnisse der Unternehmen ermittelt mit dem Ziel, eine möglichst hohe Auslastung der bestehenden Umschlagsanlagen zu erreichen.

- Eine Planungsregion merkt an, dass auch Unternehmen mit einem grossen Warenumschlag an bestehenden Anschlussgleisen die Vorgaben von SBB-Cargo nicht erfüllen könnten und Anschlussgleise in der Regel nicht genutzt oder gar zurückgebaut werden.

- Der Bund empfiehlt dem Kanton Zürich im Rahmen der Vorprüfung, den Austausch mit dem ASTRA proaktiv zu suchen und in eine gemeinsame Projektplanung einzubeziehen.

Die zustimmenden Anträge und Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

Auch die grundsätzliche Zustimmung aus Sicht Luft und Klima wird zur Kenntnis genommen. Es erscheint zweckmässig, die noch bestehenden Anschlussgleise zu erhalten. Vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklung nach innen steht die Sicherung bestehender Güterverkehrsanlagen und die Aufnahme weiterer, grundsätzlich geeigneter Standorte im Vordergrund. Um Spielräume für künftige Bedürfnisse von Güterverkehr und Logistik zu erhalten, sind geeignete Infrastrukturen weiterhin aufrecht zu erhalten. Bei der Planung und Entwicklung grösserer Umschlaganlagen im Bereich von Ein- und Ausfahrten von Nationalstrassen wird das ASTRA frühzeitig einbezogen.

4.6.1 Ziele

28 Allgemeine Anmerkungen zu Zielen des Güterverkehrs

- Mehrere Planungsregionen und eine Gemeinde begrüssen die Ziele zum Güterverkehr.

- Eine Planungsregion begrüsst die im Erläuterungsbericht, Kapitel 4.6, formulierten Ziele «Sichern und Stärken des Bahnanteils» und «Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt im Güterverkehr» sowie die jeweils damit verbundenen Strategien.

- Eine Partei begrüsst die Neuformulierung dieses Kapitels. Es sei richtig und wichtig, dass das Thema Güterverkehr im Amt für Mobilität mehr Aufmerksamkeit bekomme. Insbesondere das Augenmerk auf die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs wie Lärm und anderen Emissionen sei beizubehalten.

- Eine Partei unterstützt die Anpassungen in Kapitel 4.6.1 a bis c.

- Jemand begrüsst die Bestrebungen des Kantons Zürich, den Anteil des Schienengüterverkehrs zu erhöhen und entsprechend Standorte für Güterumschlaganlagen Strasse-Schiene im dicht besiedelten Gebiet oder in Regionen mit Wachstumspotenzial im Richtplan zu sichern. Die lärmrechtliche Beurteilung von Güterumschlaganlagen erfolge nach Anhang 6 Lärmschutzverordnung (Industrie- und Gewerbelärm). Für diese Lärmart ist im Kanton Zürich das Arbeitsinspektorat (VD/AWA) zuständig.

- Jemand merkt an, dass sich die Kapitel «Ziele» und «Massnahmen» im Bereich Güterverkehr mehrheitlich auf die Sicherung bestehender Gleisanlagen und Umschlagstandorte beschränken. Es fehlten im ganzen Kapitel Ausführungen zu zukunftsgerichteten Vertikalnutzungen für den Güterumschlag sowie zu Mehrfachnutzungen im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden. Die für deren Umsetzung dringend notwendigen gesetzgeberischen Massnahmen im Bereich der Nutzungsplanungen und der Bau- und Zonenordnungen werden laut Antragsteller nicht erwähnt. Erst letztere gewährleisteten jedoch, dass die geplanten Einträge im kantonalen Richtplan auch je umgesetzt werden können.

Die zustimmenden Anträge und Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

Gemäss § 24 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes gibt der aus den Verkehrskapiteln bestehende Verkehrsplan «Aufschluss über bestehende und geplante Anlagen und Flächen für Bahnlinien und Anlagen für den Güterumschlag [...]». Vertikal- oder Mehrfachnutzungen sind nicht ausgeschlossen, sofern die primäre Nutzung für den Güterumschlag sichergestellt ist und die betreffenden Flächen entsprechend zoniert sind.

Gemäss den übergeordneten Zielvorgaben sind die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Gütertransports auf der Schiene kontinuierlich zu verbessern. Zur Verringerung des Flächenbedarfs und zur besseren Siedlungsverträglichkeit der benötigten Umschlaganlagen sowie für die Feinverteilung der Güter in städtischen Gebieten sind neue, innovative Lösungen zu entwickeln. Der Richtplantext unter Pt. 4.6.1 Absatz 3 wurde daher mit einer entsprechenden Zielvorgabe ergänzt.

29 Trassenkapazität

- Eine Planungsregion beantragt, Lösungsansätze aufzuzeigen, wie für die Reaktivierung von Standorten (Beispiele Embrach und Bülach) die notwendige Trassenkapazität für den Güterverkehr bereitgestellt werden kann.

Grundlage für die Richtplaneinträge zum Güterverkehr ist das Konzept «Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050», in dessen Rahmen die Trassenkapazitäten berücksichtigt wurden. Im Richtplantext wurde stufengerecht verankert, dass sich der Kanton für die Sicherung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene einsetzt. Der Abgleich der Kapazitäten zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr auf der Schiene findet auf der Stufe Netznutzungskonzept durch den Bund statt.

30 Belastung des Strassen- und Schienennetzes durch Güterverkehr

- Jemand beantragt, den ersten Satz in Kapitel 4.6.1, Absatz 3 («Um eine übermässige Belastung des Strassennetzes zu vermeiden, ist der Güterverkehr mit der Bahn zu fördern.»), wie folgt anzupassen: «Der Güterverkehr mit der Bahn ist in Abstimmung auf die Belastung des Strassensystems und den Personenverkehr auf der Schiene zu fördern.»

- Jemand beantragt, den ersten Satz in Kapitel 4.6.1, Absatz 3 («Um eine übermässige Belastung des Strassennetzes zu vermeiden, ist der Güterverkehr mit der Bahn zu fördern.») mit dem Zusatz «sofern möglich» zu versehen. Dieser Zusatz sei wichtig, da der Güterverkehr nicht überall möglich und sinnvoll sei.

Der Antrag bezüglich der Umformulierung des Satzes wird sinngemäss berücksichtigt. Der Richtplantext wird folgendermassen angepasst: «Der Güterverkehr mit der Bahn ist in Abstimmung mit der Belastung des Strassensystems und der Auslastung der Bahninfrastruktur durch den Personenverkehr zu fördern.»

Der anbegehrte Vorbehalt «sofern möglich» ist nicht mehr notwendig, da im kantonalen Richtplan Güterumschlagsanlagen von kantonaler Bedeutung sowie Anlagen von besonderer Bedeutung für die Versorgung und Entsorgung in den dicht besiedelten Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften festgesetzt werden (vgl. Ingress Kap. 4.6.2). Daraus lässt sich ableiten, dass das Strassennetz durch den Schienengüterverkehr bzw. die Umschlaganlagen dort entlastet werden soll, wo es stark belastet ist. Um diesen Punkt zu verdeutlichen, wurde der Richtplantext unter Punkt 4.6.1 entsprechend angepasst.

31 Umweltauswirkungen des Güterverkehrs

- Eine Gemeinde beantragt, die Belastungen für Umwelt und Personen unter Kapitel 6.4.1, Absatz 2 explizit zu nennen: «Um diese Aufgaben effizient und mit möglichst geringen schädlichen Auswirkungen auf Personen und Umwelt erfüllen zu können, sind auf Schiene und Strasse ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr verfügbar zu halten und Logistikflächen für den Umschlag zwischen Schiene, Strasse und weiteren Verkehrsträgern zu sichern.»

- Eine Gemeinde beantragt, unter Kapitel 4.6.1 Absatz 4 neben den Emissionen Lärm, Feinstaub und Erschütterungen auch Treibhausgase zu nennen.

- Eine Gemeinde beantragt, den Richtplantext unter Kapitel 4.6.1 Absatz 4 wie folgt anzupassen: «Den Emissionen, die vom Güterverkehr und von Umschlaganlagen ausgehen, insbesondere Verkehr, Lärm, Feinstaub und Erschütterungen ist mit der Bündelung von Transporten, technischen Innovationen und weiteren geeigneten Massnahmen zu begegnen. Die Lärm- und Verkehrsbelastung von Siedlungs- und Wohngebieten ist generell, vor allem während den Nachtstunden, zu verhindern oder zu minimieren.»

Die bestehende Formulierung bezüglich der Belastungen für Umwelt und Personen wird als ausreichend erachtet, die vorgeschlagene Ergänzung mit einer expliziten Erwähnung ist daher nicht notwendig.

Der Richtplantext unter Punkt 4.6.1 Absatz 4 bezieht sich vor allem auf die lokalen, räumlichen Auswirkungen des Güterverkehrs. In diesem Zusammenhang stehen die Treibhausgasemissionen nicht im Vordergrund. Für die Begrenzung der Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Siedlungen ist die Umweltschutzgesetzgebung massgeblich.

32 Nennung von Einzelwagenladungsverkehr im Güterumschlag

- Jemand beantragt, dass der letzte Satz in 4.6.1 a, Absatz 2, durch Einzelwagenladungsverkehr ergänzt wird: «Zudem sind die Einbindung in internationale, nationale und regionale Transportsysteme und Logistikketten im Einzelwagenladungs- wie auch im Ganzzugsverkehr zu fördern.»

Der Einzelwagenladungsverkehr ist nicht ergänzend zu erwähnen. Vielmehr wird es als sinnvoll erachtet, die neu vorgesehene Passage «sowie der Ganzzugsverkehr» wegzulassen. Die Erwähnung spezifischer Produktionsformen auf der Schiene ist nicht stufengerecht. Der Richtplantext wurde daher folgendermassen angepasst: «Zudem ist die Einbindung in internationale, nationale und regionale Transportsysteme und Logistikketten zu fördern.»

33 Dezentrale Umschlaganlagen

- Eine Gemeinde beantragt «Dezentrale Umschlaganlagen» durch «möglichst zentrale Umschlaganlagen» zu ersetzen.

Bei dieser Bemerkung bezüglich der Umschlaganlagen handelt es sich vermutlich um ein Missverständnis. Die Aussage ist, dass der Güterumschlag durch die Aufrechterhaltung eines kantonsweiten Netzes von Umschlaganlagen dezentral stattfinden soll. Die Aussage bezieht sich also auf die Verteilung der Anlagen im Kantonsgebiet, die für sich in ihren jeweiligen Einzugsgebieten durchaus zentral gelegen sein sollen.

34 Erschliessung von güterverkehrsintensiven Nutzungen

- Mehrere Gemeinden beantragen, den zweiten Teil des nachfolgenden Satzes zu streichen: «Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten ist eine effizient und nachhaltig organisierte urbane Logistik mit den dafür notwendigen Umschlagplätzen vorzusehen, und es ist dafür zu sorgen, dass auch für den Dienstleistungsverkehr mit Waren (zum Beispiel Handwerker) ausreichende Anhalte- und Parkierungsmöglichkeiten bestehen.» Gekürzt soll er nun lauten: «Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten ist eine effizient und nachhaltig organisierte urbane Logistik – unter Berücksichtigung des Dienstleistungsverkehrs mit Waren – mit den dafür notwendigen Umschlagplätzen vorzusehen.»

- Eine Gemeinde beantragt, die Verfügbarkeit ausreichender Anhalte- und Parkierungsmöglichkeiten für den Dienstleistungsverkehr mit Waren in einem eigenen Absatz und nicht unter dem Thema «Güterverkehrsintensive Nutzungen» abzuhandeln. Dieser würde lauten: «Es ist dafür zu sorgen, dass auch für den Dienstleistungsverkehr mit Waren (zum Beispiel Handwerker) ausreichende Anhalte- und Parkierungsmöglichkeiten bestehen.»

- Mehrere Einwendende beantragen, den Satz «Güterverkehrsintensive Nutzungen sind an Standorten vorzusehen, die mit Schiene und Strasse gut erschlossen werden können.» (Kapitel 4.6.1 a, 4. Absatz) anzupassen auf: «Güter-

verkehrsintensive Nutzungen sind an mit der Bahn gut erschliessbaren und bahnseitig gut erreichbaren Standorten vorzusehen.»

- Jemand beantragt, Kapitel 4.6.1 a, 4. Absatz, letzter Satz wie folgt zu überarbeiten: «Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten sind eine effizient und nachhaltig organisierte urbane Logistik mit den dafür notwendigen Umschlagsplätzen für den Güterwirtschaftsverkehr, den Dienstleistungsverkehr mit Waren (zum Beispiel Handwerker) sowie Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag vorzusehen.»

- Jemand beantragt, den Erläuterungsbericht, Kapitel 4.6.1 a, 1. Absatz wie folgt zu ergänzen: «Dies setzt voraus, dass der Umschlag auf die Strasse für die letzte Meile an geeigneten Orten stattfinden kann, wobei auch eine ausreichende, bahnseitige Erreichbarkeit zwingend gegeben sein muss.»

- Jemand beantragt die folgende Ergänzung des Erläuterungsberichts: «Die Verfügbarkeit von Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag ist insbesondere in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften stufengerecht mittels geeigneter Massnahmen sicherzustellen.»

Der Richtplantext unter Pt. 4.6.1 a, Absatz 4 wurde gemäss den Anträgen zur bahnseitigen Erreichbarkeit und den Umschlagplätzen für Güterverkehr angepasst. Neu lautet der Absatz:

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

Die Formulierung des Ziels zu Halte- und Parkierungsmöglichkeiten für den Dienstleistungsverkehr im Sinne einer Richtlinie für dicht besiedelte Gebiete auf Richtplanstufe ist in einem zunehmend städtisch geprägten Kanton angemessen. Das Ziel steht in keinem Widerspruch zur projektspezifischen Prüfung solcher Abstellplätze im konkreten Fall.

Auch die Anträge zur Anpassung des Erläuterungsberichts in den Punkten bahnseitige Erreichbarkeit sowie Halte- und Parkierungsflächen wurden berücksichtigt.

35 Luftfracht

- Eine Partei beantragt, den Absatz 4.6.1 d wie folgt zu formulieren: «Der Transport von Fracht durch die Luftfahrt hat eine grosse Bedeutung für den Import und Export von Gütern mit hoher Dringlichkeit. Er stützt sich auf die bestehenden Infrastrukturen am Flughafen Zürich (vgl. Pt. 4.7.1). Grundsätzlich ist eine Verlagerung auf nachhaltigere Systeme vorzusehen.» Dabei werden «hochwertige Güter» durch «Güter mit hoher Dringlichkeit» ersetzt.

- Eine Partei beantragt den Satz «Wo Alternativen bestehen, ist eine Verlagerung auf nachhaltigere Systeme anzustreben» wie folgt neu zu formulieren: «Wo es möglich und sinnvoll ist, ist die Verlagerung auf nachhaltige Alternativen anzustreben». Das «möglich und sinnvoll» aus dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept solle nicht verschwinden bei der Übersetzung in den Richtplantext, da nicht jede Alternative auch sinnvoll sei.

- Mehrere Einwendende beantragen, auf den Abschnitt «Luftfracht» gänzlich zu verzichten.

- Jemandem erschliesst sich nicht, weshalb die Luftfracht spezifisch in einem neuen Artikel 4.6. d) erwähnt werden muss. Insbesondere die neue Limitierung auf «bestehende Infrastrukturen» ist nicht zielführend, da dies Anpassungen an künftige Entwicklungen erschwert.

Der Abschnitt wurde nicht gestrichen, da die Luftfracht Bestandteil eines gesamtheitlichen Logistikverständnisses ist. Die Passage unter Punkt 4.6.1 d basiert auf den Leitsätzen 5 und 7 des Güterverkehrs- und Logistikkonzepts. Neu wurde der Begriff «zeitkritische» Güter eingefügt, während die Formulierung «Wo Alternativen bestehen» beibehalten wird. Der Begriff «bestehend» wurde in Bezug auf die Infrastrukturen am Flughafen Zürich durch «zweckmässig» ersetzt.

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

4.6.2 Karteneinträge

36 Technische Machbarkeit und Objektbeschreibung der Richtplaneinträge

- Jemand weist darauf hin, dass Richtplaneinträge ohne nachgewiesene technische Machbarkeit oder geprüfte Raumausdehnung die Richtplanung erheblich schwächen. Gemäss Art. 3 RPV müsse zudem vor dem Festsetzen eines Richtplaneintrages eine Interessenabwägung durchgeführt und gemäss Art. 9 Abs. 2 und 3 RPG periodisch aktualisiert werden. Für zahlreiche Einträge im Kapitel Verkehr habe jedoch nie eine Interessenabwägung stattgefunden, noch seien diese je aktualisiert worden. Minimale Voraussetzung für einen Richtplaneintrag im Bereich des Verkehrs sei ein Planungsstand des Vorhabens, aus dem ersichtlich ist, welche Raumausdehnung dafür erforderlich ist. Bei den Güterumschlaganlagen sei insbesondere die Raumausdehnung für die Bereiche Annahmebahnhof und Netzanbindung sowie für die Umschlaggleise unter Verwendung eines funktionierenden Betriebskonzeptes zu ermitteln. Diese zwingende Anforderung an einen Richtplaneintrag ergäbe sich aus Art. 2 Abs. 1 RPV.

- Jemand kritisiert, dass die Beschränkung der Objektbeschreibung für die Karteneinträge auf die Kriterien Anlagentyp, Anschlussgleis/Freiverlad und Umschlagarten nicht ausreichend sei und beantragt, dass in den Objektbeschreibungen das Kriterium Annahmebahnhof zwingend behandelt werden muss. Für zahlreiche Karteneinträge sei ein raumrelevanter Ausbau oder Neubau des Annahmebahnhofs erforderlich, um die Zustellung auf der Bahn zu ermöglichen. Dies müsse bei den einzelnen Karteneinträgen explizit erwähnt werden.

Grundlage für die Richtplaneinträge zum Güterverkehr ist das Konzept Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050, in dessen Rahmen Umschlaganlagen und Trassenkapazitäten aufeinander abgestimmt wurden. Im Wesentlichen basieren Konzept und Einträge im kantonalen Richtplan auf dem Status Quo des Konzepts Schienengüterverkehr des Bundes, das auch die nötigen Annahmebahnhöfe umfasst.

Annahmebahnhöfe oder -gleise sind rein bahnbetriebliche Einrichtungen, und gemäss Eisenbahngesetz des Bundes sind Bau und Betrieb der Eisenbahnen Bundessache. Entsprechend sind Annahmebahnhöfe oder -gleise nicht im kantonalen Richtplan festzulegen. Diese werden als integrale Voraussetzung für die Erreichbarkeit der im kantonalen Richtplan und auch in den regionalen Richtplänen festgelegten Umschlaganlagen verstanden – es sei denn, es können Betriebskonzepte angewendet werden, die ohne solche auskommen.

Die Festlegung der Standorte für den Güterumschlag von kantonaler Bedeutung sowie Anlagen von besonderer Bedeutung für die Ver- und Entsorgung in den Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften erfolgt stufengerecht im kantonalen Richtplan. Die Konkretisierung der Anlagen ist dabei unterschiedlich weit fortgeschritten. Um das zu verdeutlichen, werden bei gewissen geplanten Objekten im Kapitel 4.6 neu die Realisierungshorizonte (kurzfristig/mittelfristig/langfristig) bezeichnet.

37 Abstimmung der Anlagen von kantonaler Bedeutung mit regionalen Richtplänen

- Eine Planungsregion und eine Gemeinde beantragen, dass die Festsetzung der Anlagen von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan auf die nächste Teilrevision verschoben wird. Vor der Festsetzung sollen diese Anlagen mit den im regionalen Richtplan bereits eingetragenen Anlagen abgestimmt werden. Zudem sollen laut Antrag Massnahmen zur Minderung von Emissionen wie Licht, Lärm, Staub, Geruch und ähnliches zugunsten einer siedlungsverträglichen Integration eingefordert werden.

- Eine Planungsregion beantragt, dass die Güterverkehrsanlagen von kantonaler Bedeutung mit den Inhalten der regionalen Richtpläne abgestimmt werden. Dazu seien bei den Karteneinträgen auch Massnahmen zur Minderung der Emissionen bei Licht, Lärm, Staub, Geruch und dergleichen zugunsten der siedlungsverträglichen Integration einzufordern. Es sei zu prüfen, inwieweit diese Abstimmung im Rahmen dieser Teilrevision vorgenommen werden kann.

Gemäss § 30 Abs. 4 lit. c PBG werden Anschlussgleise in den regionalen Richtplänen eingetragen. Da die regionalen Richtpläne aber nicht durch den Bund genehmigt werden, sind Umschlaganlagen, die durch Anschlussgleise erschlossen werden, nicht in die Bundesplanungen integriert. Um diesen Mangel bei ausgewählten Umschlaganlagen von kantonaler Bedeutung, in Stadtlandlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften zu beheben, werden diese neu im kantonalen Richtplan aufgeführt. Diese übergeordneten Festsetzungen sind in den regionalen Richtplänen abzubilden.

Für die Begrenzung der Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Siedlungen ist die Umweltschutzgesetzgebung massgeblich. Die notwendigen Massnahmen zur Minderung der Emissionen von Licht, Lärm, Staub, Geruch und zugunsten der siedlungsverträglichen Integration sind im Rahmen der nachgelagerten Verfahren zu definieren.

38 Güterumschlaganlage Zürich-Hardfeld

- Die Standortgemeinde beantragt, dass das Konsumgut als geplant aufzuführen sei, da es heute noch nicht besteht.

Gemäss Tabelleneintrag ist am bestehenden Standort ein Ausbau geplant. In diesem Rahmen ist auch eine Erweiterung auf den Umschlag von Konsumgut vorgesehen. Diese Präzisierung ist im Erläuterungsbericht bereits festgehalten. In der Spalte Realisierungsstand wird nicht nach Güterkategorien differenziert.

Im Sinne der Erwägungen unter 4.6.2 (vgl. Pt. 36) und der Kohärenz ist in Kapitel 4.6 des kantonalen Richtplans beim Realisierungsstand auf die Teilpassage «mit Neubau Annahmebahnhof» zu verzichten.

39 Güterumschlaganlage Zürich-Herdern

- Jemand beantragt, den Text wie folgt zu ergänzen: «Der Fortbestand des Netzanschlusses ist mit dem Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke zu koordinieren.»

- Jemand beantragt, dass das Symbol «Güterumschlag bestehend» auf dem Areal der Migros Herdern angeordnet wird.

Der geplante Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke soll im Rahmen einer nächsten Teilrevision als neues Vorhaben in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Dazu ist das Vorhaben weiter zu konkretisieren, wobei auch eine Lösung für die unterbruchfreie Anbindung der Güterumschlagen gefunden werden muss. Das neue Vorhaben wird einen entsprechenden Koordinationsauftrag umfassen.

Das Symbol für den Güterumschlag wurde antragsgemäss etwas weiter nach Osten verschoben. Die Richtplankarte wurde entsprechend angepasst.

40 Güterumschlaganlage Zürich/Schlieren-Mülligen

- Die Standortgemeinde beantragt, die Benennung auf «Schlieren-Mülligen» abzuändern, da der Eintrag vollständig auf dem Gemeindegebiet Schlieren liegt.

Die Güterumschlage befindet sich auf dem Gemeindegebiet Schlieren. Da die bahnseitige Erschliessung via Gemeindegebiet Zürich (Abzweigung vom Stammgleis) erfolgt, wird diese in der Bezeichnung zuerst genannt (Zürich/Schlieren-Mülligen). Die dahinterstehende Systematik wird für sämtliche Einträge angewendet.

41 Güterumschlaganlage Zürich-Wollishofen

- Die Standortgemeinde befürwortet die Streichung des Eintrags, insbesondere wenn die Wiederinbetriebnahme des Anschlussgleises aufgrund der SBB-Arealentwicklung auch langfristig nicht mehr möglich ist. Die Standortgemeinde beabsichtige, das Seeufer Wollishofen als Gewerbe-, Kultur- und Freizeitort zu erhalten und auf die Möglichkeit, Wohnungen erstellen zu können, zu verzichten. Zurzeit laufen die Vorbereitungen für eine Revision des regionalen Richtplans.

- Eine Planungsregion beantragt, auf die Streichung des Eintrags zu verzichten und damit die Freiverladeanlage und das Anschlussgleis zu erhalten. Mit den im kantonalen Richtplan definierten Bestrebungen, sei es erforderlich, dass zwei Möglichkeiten für den Güterverlad in der Region (bzw. in unmittelbarer Nähe) bestehen.

- Jemand beantragt, von der Streichung des Standorts abzusehen und die irreführende Begründung im Erläuterungsbericht zu korrigieren.

Aufgrund der veränderten Ausgangslage wird auf die Streichung der Güterumschlaganlage in Zürich-Wollishofen vorerst verzichtet. Die Festsetzung ist mit dem bestehenden Wortlaut im kantonalen Richtplan weiterzuführen. Dies, zumal der Baurechtsnehmer KIBAG basierend auch auf dem Baurechtsvertrag mit der Stadt beabsichtigt, den Standort entgegen früheren Informationen weiterhin zu betreiben und die Stadt dort auf die Möglichkeit verzichten will, Wohnungen zu errichten. Das Potenzial der konkret aus dem Eintrag abzuleitenden Umschlaganlagen ist zu überprüfen und der Eintrag ist gegebenenfalls im Rahmen einer nächsten Teilrevision anzupassen.

42 Güterumschlaganlage Zürich-Seebach

- Jemand beantragt, den Eintrag im Richtplan zu streichen. Seebach werde nicht als Annahmebahnhof betrachtet und sei auch zukünftig nicht als solcher geplant. Ein Ausbau mit einem Güterkurzabstellgleis für den Güterverkehr Ost-West bis 2035 sowie ein weiteres Gleis für den Güterverkehr West-Ost im Rahmen der Güterumfahrungslinie Limmattal-Furttal werde vorgeschlagen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Platzkapazität im Bahnhof Seebach nicht ausreiche, um zusätzliche Annahmegleise für den Güterumschlag von Konsumgut zu realisieren.

- Jemand beantragt eine Anpassung des Richtplans, falls dem Antrag auf Streichung nicht nachgekommen wird. Dabei wird vorgeschlagen, das Vorhaben als «Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis und neuem Anschlussbahnhof westlich der Himmeribrücke, insbesondere für Konsumgut (urbane Logistik)» zu definieren. Der Realisierungsstand soll geplant bleiben, die Nutzung des bestehenden Anschlussgleises soll jedoch gestrichen werden. Auf der Richt-

plankarte soll laut Antrag das Symbol «Güterumschlag geplant» kongruent mit dem regionalen Richtplan auf dem Areal des Werkhofs Zürich Nord westlich der Himmeribrücke positioniert werden, anstatt auf den Streckengleisen.

Der Konkretisierungsgrad der Festlegungen im kantonalen Richtplan kann in Abhängigkeit der Realisierungshorizonte und der Bedeutung der Festlegungen für die gesamträumliche Entwicklung unterschiedlich ausfallen. Um dies zu verdeutlichen, werden bei gewissen geplanten Objekten im Kapitel 4.6 neu die Realisierungsstände (kurz-, mittel-, langfristig) angegeben. In diesem Fall handelt es sich um ein Vorhaben mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont, das auf einer konzeptionellen Grundlage der Stadt Zürich (Konzept urbane Logistik, 2023) basiert und dessen konkrete Ausgestaltung und Lage noch zu konkretisieren ist.

In Bezug auf die konkrete Lösung ist der Kanton Zürich offen für die Prüfung unterschiedlicher Varianten. Das Symbol ist erst zu verschieben, wenn nach einer solchen Prüfung das Ergebnis zur Verschiebung führt.

43 Güterumschlaganlage Zürich-Affoltern

- Jemand beantragt, den Eintrag aus dem Richtplan zu streichen und stattdessen die Güterumschlagsanlage in Regensdorf in Text und Plan zu ergänzen.

- Jemand beantragt, die Textpassage «Gleisanschluss prüfen» zu streichen und durch «ohne Gleisanschluss» zu ersetzen.

- Jemand beantragt, die Formulierung auf «Güterumschlaganlage, insbesondere für Konsumgut, Recyclinggut und Baustellenlogistik (urbane Logistik; Ausdehnung neuer Annahmebahnhof und Gleisanschluss werden sehr kritisch beurteilt)» abzuändern, sollte einer Bezeichnung des Vorhabens mit «ohne Gleisanschluss» (s.o.) nicht zugestimmt werden.

Der Eintrag basiert auf einer konzeptionellen Grundlage der Stadt Zürich für die urbane Logistik und ist insofern Bestandteil einer Strategie zur Versorgung der Stadt Zürich (Konzept urbane Logistik, 2023). Der überregionale Verkehr wird über die Autobahn und gegebenenfalls über die Schiene abgewickelt. Lokal werden die Verkehrsströme zwischen dem Standort und der Stadt Zürich bedeutend sein, die das Katzenseegebiet nicht tangieren.

Der Konkretisierungsgrad der Festlegungen im kantonalen Richtplan kann in Abhängigkeit der Realisierungshorizonte und der Bedeutung der Festlegungen für die gesamträumliche Entwicklung unterschiedlich ausfallen. Um dies zu verdeutlichen, werden bei gewissen geplanten Objekten im Kapitel 4.6 neu die Realisierungsstände (kurz-, mittel-, langfristig) angegeben. In diesem Fall handelt es sich um ein Vorhaben mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont, das auf einer konzeptionellen Grundlage der Stadt Zürich (Konzept urbane Logistik, 2023) basiert.

An dem Hinweis «Gleisanschluss prüfen» wird festgehalten. Die genannte konzeptionelle Grundlage der Stadt Zürich bezieht sich auf den regionalen Richtplan, in dem für dieses Gebiet ein Anschlussgleis mit dem Zeithorizont mittelfristig vorgesehen ist (RRP Stadt Zürich, Eintrag Nr. 3).

44 Güterumschlaganlage Schlieren/Zürich-Gaswerk

- Die Standortgemeinde beantragt, den Eintrag klarer zu formulieren. Unklarheiten bestünden hinsichtlich der Positionierung der Flächen für den «Kies und Aushub sowie Baustellenlogistik», die, falls auf dem Gebiet der Stadt Schlieren positioniert, einen Konflikt zwischen Plänen der Stadt bzw. Eigentümern und Kanton auslösen würde.

- Jemand beantragt, das Symbol «Güterumschlag bestehend» auf dem Areal KIBAG südlich der Industriestrasse anzuordnen.

- Jemand beantragt, den Erläuterungsbericht zu korrigieren. Der Eintrag Zürich-Gaswerk werde aus dem kommunalen Richtplan in den kantonalen Richtplan übertragen.

Das Symbol der Umschlaganlage wurde ans Ende der Anschlussgleisanlage im Bereich der Stadtgrenze verschoben. Das Anliegen der betroffenen Gemeinde wurde damit berücksichtigt. Das Konzept «Urbane Logistik» der Stadt Zürich sieht vor, das Gaswerkareal als mögliche Rückfallebene zu sichern.

Der geplante Anschluss der Abwasserreinigungsanlage Werdhölzli ist im regionalen Richtplan verankert. Der Erläuterungsbericht wurde hinsichtlich der Übernahme aus dem kommunalen Richtplan angepasst.

45 Güterumschlaganlage Schlieren/Unterengstringen

- Die Standortgemeinde beantragt, die Benennung des Eintrags zu prüfen und einen verständlicheren Namen wie «Schlieren/Dietikon/Unterengstringen» zu wählen, um dem Gemeindevorstand Dietikon aufzuzeigen, dass er vom Eintrag betroffen ist.

Der Antrag ist nachvollziehbar und entspricht der angewandten Systematik. Die Bezeichnung wurde antragsgemäss angepasst zu «Schlieren/Dietikon/Unterengstringen».

46 Güterumschlaganlage Dietikon

- Eine Partei beantragt die Streichung des Teilsatzes «der regionale Verteil- und Sammelverkehr bis zu einer Distanz von 40 Strassenkilometern erfolgt in der Regel auf der Strasse; der überregionale Verkehr wird auf der Schiene abgewickelt; der strassenseitige Verkehr unterliegt dem Controlling gemäss Pt. 4.1.3».

- Jemand beantragt, den Satz «Begrenzung der Lärmemissionen durch lärmreduzierende Massnahmen; im Fall einer späteren Erweiterung der Anlage soll die Flächenbeanspruchung auf die bestehenden Güterverkehrsareale der SBB begrenzt bleiben» zu streichen.

- Jemand beantragt, den Realisierungsstand von «geplant (kurzfristig)» durch «bestehend, Ausbau geplant» zu ersetzten.

- Jemand beantragt, das Symbol «Güterumschlag geplant» mit dem Symbol «Güterumschlag bestehend» zu ersetzten.

Die Bestimmung im Teilsatz «der regionale Verteil- und Sammelverkehr bis zu einer Distanz von 40 Strassenkilometern erfolgt in der Regel auf der Strasse; der überregionale Verkehr wird auf der Schiene abgewickelt; der strassenseitige Verkehr unterliegt dem Controlling gemäss Pt. 4.1.3» ist nicht stufengerecht. Sie war zum Zeitpunkt, zu dem sie festgesetzt wurde, aber politisch nachvollziehbar. Mittlerweile sieht das Konzept Suisse Cargo Logistics KV-Terminals in allen Landesteilen auf der Ost-West-Achse vor. Entsprechende Projektierungsschritte wurden eingeleitet, insbesondere auch in der Ostschweiz, also in jener Zielregion mit potenziellem Vor- und Nachlauf auf der Strasse.

Für die Begrenzung der Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Siedlungen ist die Umweltschutzgesetzgebung massgeblich. Der Umgang mit dem Lärm ist im Zusammenhang mit dem KV-Terminal Dietikon als wichtiges Thema erkannt, die Passage ist aufgrund ihrer politischen Bedeutung zu belassen.

Der Realisierungsstand wird antragsgemäss angepasst. Der Freiverlad mit KV-Umschlag ist bereits vorhanden. Es sind ein Ausbau des Containerterminals wie auch eine neue Güterumschlaganlage für Stückgut und Pakete geplant. Auch der Antrag bezüglich des Symbols «Güterumschlag bestehend» wird berücksichtigt.

47 Güterumschlaganlage Birmensdorf-Ristet

- Die Nachbargemeinde beantragt, flankierende Massnahmen zum Schutz der Siedlungs- und Wohngebiete im unmittelbaren und weiteren Umfeld festzulegen sowie umzusetzen.

Für die Begrenzung der Auswirkungen auf Menschen, Umwelt und Siedlungen ist die Umweltschutzgesetzgebung massgeblich. Notwendige Massnahmen zur Minderung der Emissionen von Licht, Lärm, Staub, Geruch und zugunsten der siedlungsverträglichen Integration sind im Rahmen der nachgelagerten Verfahren zu definieren.

48 Güterumschlaganlage Affoltern a.A.

- Die Standortgemeinde und eine Planungsregion merken an, dass nur das südliche Gleis für eine Güterumschlaganlage in Frage kommt.

- Jemand beantragt, dass der Realisierungsstand auf «bestehend» geändert wird.

- Jemand beantragt, dass das Symbol «Güterumschlag bestehend» auf dem Areal des heutigen Freiverlads angeordnet wird.

Dir Anmerkungen bezüglich des südlichen Gleises werden zur Kenntnis genommen. Die Richtplankarte ist nicht parzellenscharf. Die Unschärfe des Massstabs 1:50'000 lässt einen Anordnungsspielraum zu.

Im Sinne einer besseren Nachvollziehbarkeit wird der ursprüngliche Eintrag auf zwei Einträge Nr. 14 a) Affoltern am Albis (bestehend, aufzuheben bei Ersatz) und Nr. 14 b) Affoltern am Albis Lindenmoos (geplant, mittel- bis langfristig) aufgeteilt. Bei ersterem handelt es sich um den im Konzept Gütertransport auf der Schiene des Bundes enthaltenen Freiverlad, bei letzterem um die im regionalen Richtplan als geplant eingetragene Güterumschlaganlage.

49 Güterumschlaganlage Meilen

- Eine Planungsregion und eine Gemeinde und empfehlen, mittel- bis langfristig einen raum- und verkehrsplanerisch besser geeigneten, alternativen Ersatzstandort in der Region Pfannenstil zu suchen. Bei erfolgreicher Umsetzung könnten dann die beiden bisherigen Standorte aufgehoben und für besser geeignete Nutzungen verwendet werden.

- Jemand merkt an, dass das Symbol «Güterumschlag bestehend» grafisch nicht eindeutig dargestellt ist.

Die Herausforderungen, welche die Lage der beiden Standorte Meilen und Stäfa bergen, sind bekannt. Die Empfehlung der Planungsregion, mittelfristig nach einem geeigneteren Ersatzstandort zu suchen, wird begrüsst, und es besteht Offenheit, in einem Prozess mitzuwirken, der in diese Richtung zielt. Bis Lage und Machbarkeit eines Ersatzstandortes geklärt sind, sollen die beiden bestehenden Anlagen aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes in den kantonalen Richtplan übernommen werden.

Der Antrag bezüglich des Symbols ist nicht nachvollziehbar. Der bestehende Freiverlad östlich des Bahnhofs in Meilen wird neu in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Der Richtplan ist nicht parzellenscharf. Im regionalen Richtplan ist ein bestehender Kiesumschlag im Gebiet Grund am Seeufer eingetragen.

50 Güterumschlaganlage Stäfa

- Eine Gemeinde beantragt, den Karteneintrag in Richtplantext und -karte zu streichen. In der Region Pfannenstil gebe es nicht zwei benachbarte Freiverlade von kantonaler Bedeutung. Der richtige Standort sei Meilen, wo es auch Anschlussgleisverkehr habe. In Stäfa gäbe es schon seit Jahren keinen Verkehr mehr. Die SBB habe beim BAV bereits beantragt, den Standort Stäfa aufzuheben. Im Rahmen der Standortsuche für den zukünftigen Bedarf an Abstellanlagen wurde laut Antragstellerin mit dem Kanton Zürich und der Region Pfannenstil im Januar 2022 vereinbart, dass anstelle des Standortes Feldbach dezentrale Anlagen auf den verschiedenen Bahnhofarealen zwischen Küsnacht ZH und Uerikon realisiert werden sollen. Die Aufnahme des Freiverlads in Stäfa in den kantonalen Richtplan widerspreche dieser Absicht. Eine Interessenabwägung nach Art. 3 RPV habe nicht stattgefunden.

- Jemand beantragt, die bestehende Güterumschlaganlage in Stäfa nicht in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Alternativ sei aufzuzeigen, welche Mehrfach- oder Zwischennutzungen für die Fläche des Freiverlads grundsätzlich möglich sind. Es sei zu prüfen, ob zusätzlich neue Güterverladestationen in den Richtplan aufgenommen werden sollen, die an aus städtebaulicher Sicht besseren Standorten gelegen sind.

Die Herausforderungen sind bekannt, welche die bahnhofnahe Lage der beiden Standorte Meilen und Stäfa bergen. Dabei ist aber auch zu berücksichtigen, dass die Distanzen zu den Hauptverkehrsstrassen nur 200 Meter (Stäfa) bzw. 220 Meter (Meilen) betragen. Die Empfehlung der Planungsregion, kantonsseitig mittelfristig bei der Suche nach einem geeigneteren Ersatzstandort mitzuwirken, wird entgegengenommen (vgl. Anträge zum Güterumschlag in Meilen). Solange Lage und Machbarkeit einer solchen Alternative ungeklärt sind, werden die beiden bestehenden Anlagen aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes in den kantonalen Richtplan übernommen. Mit dem Freiverlad Stäfa würde zudem jene der beiden Anlagen nicht im kantonalen Richtplan festgelegt, deren Verladekante länger ist und die derzeit bereits im regionalen Richtplan festgelegt ist.

51 Güterumschlaganlage Glattbrugg

- Die Standortgemeinde stellt fest, dass im Bereich des Güterverkehrs ein klassischer Zielkonflikt zwischen der Verdichtung und dem Erhalt der Flächen besteht. Es sei aufgrund der zentralen Lage sinnvoll, am Standort für den Freiverlad am Bahnhof Glattbrugg festzuhalten. Es bleibe jedoch offen, wie unter den bestehenden Gegebenheiten das Gebiet qualitätsvoll entwickelt werden kann.

- Jemand beantragt, dass das Symbol «Güterumschlag bestehend» auf dem Areal des heutigen Freiverlads anstatt auf den Streckengleisen angeordnet wird.

Die Feststellung zum Zielkonflikt wird zur Kenntnis genommen.

Der Standort der Güterumschlage wurde geringfügig nach Norden verschoben. Einträge in der Richtplankarte sind jedoch grundsätzlich nicht parzellenscharf.

52 Güterumschlaganlage Kloten

- Die Standortgemeinde beantragt, den Karteneintrag zu löschen. Es sei in einer nächsten Richtplanrevision zu prüfen, ob eine Festsetzung sinnvoll ist. Derzeit laufe die Prüfung für einen möglichen Ersatzstandort am Dorfrand.

- Jemand beantragt, das Symbol «Güterumschlag bestehend» auf dem Areal des heutigen Freiverlads anstatt auf den Streckengleisen anzuordnen.

Da der erwähnte Alternativstandort erst geprüft wird, ist die bestehende Anlage aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes in den kantonalen Richtplan zu übertragen. Dies gemäss der Strategie, dass das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan verankert werden soll. Wenn erwiesen ist, dass die Alternative machbar ist, kann der Eintrag im Rahmen einer weiteren Teilrevision entsprechend angepasst werden.

Der Standort der Güterumschlage wurde geringfügig nach Norden verschoben. Einträge in der Richtplankarte sind jedoch grundsätzlich nicht parzellenscharf.

53 Güterumschlaganlage Rümlang

- Jemand beantragt, dass das Symbol «Güterumschlag bestehend» im Bereich der Areale der Firmen Eberhard und Camion Transport AG anstatt auf den Streckengleisen angeordnet wird.

Das Symbol ist bereits sinnvoll angeordnet, da es sich sowohl auf die Anschlussgleisanlage als auch auf den Freiverlad am Bahnhof bezieht. Einträge in der Richtplankarte sind grundsätzlich nicht parzellenscharf.

54 Güterumschlaganlage Regensdorf, Büel

- Jemand beantragt, den Realisierungsstand des Vorhabens von «kurzfristig» auf «mittelfristig» zu ändern.

Der Realisierungsstand des Vorhabens wurde entsprechend angepasst.

55 Güterumschlaganlage Regensdorf-Watt

- Jemand beantragt, das Vorhaben «Verlegung zur Station Regensdorf-Industrie (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 32) ist im Rahmen ihrer Projektierung zu prüfen» zu ersetzen durch «Verlegung zur Station Regensdorf-Industrie (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 32) prüfen». Beim Realisierungsstand sei der Text «Neubau Freiverlad in Prüfung/Planung» zu ergänzen.

- Jemand beantragt, das Symbol «Güterumschlag bestehend» auf dem Areal des heutigen Freiverlads anzuordnen.

Auf die bisherige Verknüpfung der Verlegung des Güterumschlags mit der Realisierung der geplanten Haltestelle Regensdorf-Industrie wurde verzichtet. Im Sinne einer besseren Nachvollziehbarkeit wurde der ursprüngliche Eintrag auf die beiden Einträge Nr. 22 a) Regensdorf (bestehend, aufzuheben bei Ersatz) und Nr. 22 b) Regensdorf-Industrie (geplant, kurzfristig) aufgeteilt. Es besteht ein konkretes Vorhaben der SBB für 22 b) mit Planungshorizont 2025 bis 2028. Nach Fertigstellung der neuen Güterumschlaganlage Regensdorf-Industrie wird die bestehende Anlage Regensdorf-Watt aufgehoben.

56 Güterumschlaganlage Wetzikon

- Die Standortgemeinde nimmt in zustimmender Weise davon Kenntnis, dass die bereits bestehende Anlage beim Bahnhof im kantonalen Richtplan eingetragen wird.

- Jemand beantragt, das Symbol «Güterumschlag bestehend» auf dem Areal des heutigen Freiverlads anstatt auf den Streckengleisen anzuordnen.

Der Standort der Güterumschlage wurde geringfügig nach Norden verschoben. Einträge in der Richtplankarte sind jedoch grundsätzlich nicht parzellenscharf.

57 Güterumschlaganlage Wetzikon-Schöneich und Pfäffikon-Chlausenweid

- Eine Planungsregion beantragt, dass der bestehende Eintrag 25a im Richtplan für eine Güterverkehrsanlage vorerst bestehen bleibt, aber in einer zukünftigen Revision entsprechend der Umweltbedenken angepasst wird. Kurzfristig sei die Verbesserung der bestehenden Freiverlade in Wetzikon und Hinwil zu planen. Die Beibehaltung nicht umsetzbarer Güterumschlagplätze behindere die Entwicklung bestimmter Areale, insbesondere die Entwicklung des Stadtraums Unterwetzikon mit der regionalen Verkehrsdrehscheibe.

- Jemand weist darauf hin, dass bei der Realisierung einer Güterumschlaganlage in Pfäffikon-Chlausenweid der Bau eines neuen Annahmebahnhofs erforderlich wäre. Dessen Ausdehnung wäre im Rahmen des kantonalen Gestaltungsplans Kiesabbau «Im Feld» zu berücksichtigen.

Die bestehenden Einträge Wetzikon-Schöneich und Pfäffikon-Chlausenweid werden vorerst beibehalten, bis das weitere Vorgehen geklärt ist.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Frage eines allfälligen Annahmebahnhofs wird im Rahmen der nachgelagerten Planungen zu klären sein.

58 Güterumschlaganlage Effretikon

- Eine Planungsregion, die Standortgemeinde und mehrere weitere Gemeinden beantragen, zu prüfen, ob der heutige Ausbau genügend und der Status «bestehend» entsprechend zutreffend ist.

- Jemand beantragt, den Standort Effretikon als geplant aufzunehmen oder zu streichen. Für diesen Standort bestehe eine terminierte Wiederaufforstungspflicht. Sollte dieser Standort erhalten bleiben, müsse ein separates neues Baugesuch sowie ein Rodungsgesuch (und evtl. UVP) mit Ersatzaufforstung eingereicht werden.

- Jemand beantragt die Prüfung, ob die Formulierung «Anschluss Kiesabbau ist (vgl. Pt. 5.3.2 Nr. 17) vorsehen» und der

Verweis auf Pt. 5.3.2 Nr. 17 zu streichen wäre. Gemäss Kenntnisstand sei im kantonalen Gestaltungsplan Kiesgrube Tagelswangen, Lindau, ein eigener Bahnanschluss für die Kiesgrube auf dem Gemeindegebiet von Lindau beschrieben. Dieser sei nicht identisch mit dem Eintrag der Güterumschlaganlage in Effretikon (Standort Kibag).

- Eine Gemeinde weist darauf hin, dass unklar sei, ob und wann der kantonale Gestaltungsplan zum Anschluss Kiesabbau Tagelswangen in Kraft tritt (laufendes Rechtsmittelverfahren). Die Gemeinde nehme die Bestrebungen hinsichtlich der Kiesgrube Tagelswangen – solange sich diese im rechtlich korrekten Rahmen befinden – zur Kenntnis. Sie macht jedoch darauf aufmerksam, dass allfällige weitergehende Beanspruchungen oder weitere ähnliche Richtplaneinträge genaustes überprüft und insbesondere weitere ähnliche Einträge auf dem Gemeindegebiet mit allen Mitteln verhindert werden müssten.

Der in der Karte bezeichnete Standort betrifft die Güterumschlaganlagen im Industriegebiet Vogelsang (Sersa und KIBAG). Der Vermerk «mit Anschluss Kiesabbau Tagelswangen (vgl. Pt. 5.3.2 Nr. 17) koordinieren» ist als Koordinationshinweis zu verstehen. Es handelt sich folglich nicht um eine Standortsicherung der Verladeanlage für den Kiesabbau Tagelswangen.

Die beiden Vorhaben – temporäre Verladeanlage für Kiesabbau im Rahmen des Gestaltungsplans «Kiesgrube Tagelswangen» und der Dauerbetrieb einer Umschlaganlage für Aushub – können nicht direkt miteinander verknüpft werden. Der Bahnanschluss ist Bestandteil des Gestaltungsplans Kiesgrube Tagelswangen und zeitlich befristet. Die Rodungsbewilligung konnte erteilt werden, weil die Standortgebundenheit und die Notwendigkeit des Vorhabens ausgewiesen wurde und der entsprechende Ersatz vorliegt. Die Wiederaufforstungspflicht ist terminiert.

Die Grundlagen für eine permanente Festsetzung der Verladeanlage im kantonalen Richtplan liegen nicht vor. Ein derartiges Vorhaben müsste losgelöst vom Projekt «Kiesgrube Tagelswangen» eingereicht werden und müsste die Rodungs- und Ersatzvoraussetzungen erfüllen.

59 Güterumschlaganlage Winterthur-Zentrum

- Die Standortgemeinde beantragt, den Realisierungsstand auf «bestehend; Freiverlad, geplant: Ausbau für Konsumgut und Wechselbehälterumschlag» abzuändern.

- Jemand beantragt, «Wechselbehälterumschlag» aus dem Objektvorhaben zu streichen und «Ausbau mit Wechselbehälterumschlag geplant» aus dem Realisierungsstand zu streichen.

Der Richtplantext in der Spalte «Realisierungsstand» wurde wie folgt angepasst: «bestehend; Ausbau für Konsumgut und Wechselbehälterumschlag geplant».

Die Vorlage der Teilrevision 2022 wurde mit der Stadt Winterthur konsolidiert und stimmt mit der neusten städtischen Grundlage zum Güterverkehr (Machbarkeitsstudie City-Hub der Stadt Winterthur vom 25. Februar 2022) überein. Die Bedeutung des Standorts ist kantonaler Sicht ausgewiesen, an der Umschreibung seiner Funktion wird daher festgehalten.

60 Güterumschlaganlage Winterthur-Grüze

- Die Standortgemeinde beantragt, den Realisierungsstand folgendermassen anzupassen: «bestehend; Freiverlad, geplant; neuer Standort für Stückgut und Pakete geplant; Umbau für Baustoffe und Recycling».

- Jemand beantragt, dass im Realisierungsstand «Umbau geplant» durch «Ausbau des Annahmebahnhofs südlich der St. Gallerstrasse geplant» ersetzt wird.

Auf die Funktion des Freiverlads kann hier verzichtet werden, da mit Winterthur-Zentrum bereits ein anderer Standort in Winterthur diese erfüllt. Die Funktion Stückgut und Pakete soll aber aufrechterhalten bleiben, bis dafür ein neuer Standort definiert ist. Angesichts der Priorität auf Baustoffe und Recycling soll aber diese Funktion vor jener von Stückgut und Pakete genannt werden.

Die Vorlage zur Teilrevision 2022 wurde mit der Stadt Winterthur konsolidiert und stimmt mit der neusten städtischen Grundlage zum Güterverkehr (Machbarkeitsstudie City-Hub der Stadt Winterthur vom 25. Februar 2022) überein. Annahmebahnhöfe oder -gleise sind rein bahnbetriebliche Einrichtungen, die nicht im kantonalen Richtplan festgelegt werden.

61 Güterumschlaganlage Embrach

- Die Standortgemeinde beantragt, den bestehenden Eintrag zu belassen, bzw. auf die vorgenommenen Änderungen zu verzichten.

Die entsprechenden Schienenkapazitäten sind gemäss den Erkenntnissen aus den Arbeiten zum kantonalen Konzept Angebotsziele Schienengüterverkehr 2035 gegeben. Aus kantonaler Sicht kommt dem Standort Embrach als dritter Umschlagstandort für Container kantonale Bedeutung zu, da er auf der Schiene von Basel her bedient werden kann, ohne die

Stadtlandschaft Zürich zu tangieren. Strassenseitige Konkretisierungen sind nicht im Richtplan vorzunehmen, sondern dann, wenn das Projekt ausgearbeitet wird.

62 Güterumschlaganlage Bülach

- Jemand beantragt, das Symbol «Güterumschlag bestehend» auf dem Areal des heutigen Freiverlads anstatt auf den Streckengleisen anzuordnen.

Der Standort der Güterumschlage wurde geringfügig nach Osten – neben das Streckengleis – verschoben. Einträge in der Richtplankarte sind jedoch grundsätzlich nicht parzellenscharf.

63 Güterumschlaganlage Niederglatt/Oberglatt/Niederhasli

- Mehrere Standortgemeinden beantragen, im Sinne der gemeinschaftlichen Planung der Gemeinden "ONN" (Oberglatt, Niederhasli und Niederglatt) auf die neue Festlegung des Freiverlads auf dem Gemeindegebiet Niederglatt zu verzichten und gleichzeitig den Eintrag betreffend der KV-Anlage auf dem Gemeindegebiet Niederhasli zu löschen. Dies unabhängig davon, dass die Güterumschlagsanlagen heute (noch) bestehend seien.

Auf den Freiverlad Niederglatt kann angesichts des im Richtplan festgesetzten Ausbaus des Freiverlads Bülach verzichtet werden. Um die Nachvollziehbarkeit der Einträge zu verbessern, werden diese wie folgt neu gegliedert:

- Nr. 33, Niederhasli-Farn: Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis; Container- und Wechselbehälterumschlag (KV-Terminal)
- Nr. 34, Niederglatt/Niederhasli-Chutzenmoos: Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis für Stehtanklager
- Nr. 35, Niederglatt/Niederhasli/Oberglatt-Frevlig: Güterumschlaganlage mit Anschlussgleis, insbesondere für Baustoffe und Recyclinggut; Anschluss Stehtanklager Frevlig (vgl. Pt. 5.4.2)

64 Güterumschlaganlage Niederhasli-Farn

- Die Standortgemeinde und eine weitere Gemeinde beantragen, im Sinne der gemeinschaftlichen Planung der Gemeinden "ONN" (Oberglatt, Niederhasli und Niederglatt) den Eintrag auf dem Gemeindegebiet Niederhasli zu löschen.

- Eine Planungsregion beantragt, das Symbol in der Richtplankarte nach Osten zu verschieben und den Eintrag mit den räumlichen Entwicklungen der Gemeinde Niederhasli abzustimmen. Die Gemeinde Niederhasli plane mit ihrer BZO-Revision, den westlichen Teil des Gebiets Farn von einer Industriezone I7 in eine Mischzone mit Gewerbeerleichterung mit Gestaltungsplanpflicht WG4 GP umzuzonen. Dabei stütze sie sich auf den überkommunalen Masterplan des Gebiets Oberhasli-Niederhasli-Niederglatt (ONN). Der umzuzonende Teil liege ausserhalb eines regionalen Arbeitsplatzgebietes. Das platzierte Symbol auf der Richtplankarte liegt neu in der Mischzone und soll in das regionale Arbeitsplatzgebiet verschoben werden.

Aufgrund der strategischen Bedeutung eines KV-Terminals im Norden des Kantons Zürich ist der Standort von hoher Wichtigkeit. Unabhängig von der Marktlage ist eine langfristige Standortsicherung im kantonalen Richtplan erforderlich. Am Eintrag wird daher festgehalten. Sollte in der Region ein Alternativstandort für eine KV-Anlage gefunden werden, kann der Antrag der Gemeinden nochmals geprüft werden.

Das Symbol der Güterumschlaganlage wird in der Richtplankarte leicht gegen Osten verschoben. Die räumliche Koordination zwischen dem Betrieb der KV-Anlage und der geplanten Gebietsentwicklung im Umzonungsgebiet (WG4) ist in den nachgelagerten Verfahren sicherzustellen.

4.6.3 Massnahmen

65 Strassenseitige Erschliessung

- Ein Verband und mehrere Gemeinden beantragen, unter Punkt 4.6.3 auch die strassenseitige Erschliessung aufzuführen. Zudem sei unter Punkt 4.6.3 b) bzw. c) die Bezeichnung der konkreten Wegführung der strassenseitigen Erschliessung als Auftrag zur Festlegung in den regionalen und kommunalen Richtplänen zu formulieren.

- Der Bund empfiehlt dem Kanton Zürich im Rahmen der Vorprüfung, die Aussage wie folgt zu ergänzen: «Der Kanton setzt sich für die Sicherung ausreichender Kapazitäten […] Transportsysteme. Er ermittelt die Bedürfnisse des Strassen- und Schienengüterverkehrs und bringt diese […]».

Der unter Punkt 4.6.3 c) aufgenommene Text bezieht sich auf die bahnseitige Erschliessung von Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehrsaufkommen, da eine nachträgliche Änderung oder Ergänzung von Eisenbahnanlagen erfahrungsgemäss mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist. Gemäss § 237 PBG sind bei Bauten und Anlagen mit grossem

Güterverkehr Gleisanschlüsse zu verlangen, wo dies technisch möglich und zumutbar ist. Die Notwendigkeit einer strassenseitigen Erschliessung wird damit nicht infrage gestellt, diese gilt jedoch allgemein und muss daher an dieser Stelle nicht speziell erwähnt werden.

66 Aufgaben des Kantons

- Jemand beantragt, die folgenden beiden Sätze zu streichen: «Er ermittelt die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs und bringt diese in die Planungen des Trassenangebots und der dafür benötigten Streckenkapazitäten beim Bund ein. Die Abstimmung mit dem Personenverkehr basiert auf dem Netznutzungskonzept des Bundes.»

- Jemand beantragt, Kapitel 4.6.3, Absatz 2, 2. Satz wie folgt anzupassen: «Er ermittelt die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs und bringt diese gemäss Art. 16 Abs. 2 KPFV in die Planungen des Bundes ein.» Der Satz «Die Abstimmung mit dem Personenverkehr basiert auf dem Netznutzungskonzept des Bundes.» solle zudem gestrichen werden.

- Der Bund fordert im Rahmen der Vorprüfung den Kanton Zürich dazu auf, im Hinblick auf die nachgeordnete Planung sicherzustellen, dass die Schutzziele der betroffenen Ortsbildteile der ISOS-Objekte nicht schwerwiegend beeinträchtigt werden.

Der erste Satz wurde antragsgemäss umformuliert («Er ermittelt die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs und bringt diese gemäss Art. 16 Abs. 2 KPFV in die Planungen des Bundes ein.»). Entsprechend wurde die Formulierung «Die Abstimmung mit dem Personenverkehr basiert auf dem Netznutzungskonzept des Bundes» entfernt.

Die Interessen des Ortsbildschutzes werden in den nachgelagerten Planungen berücksichtigt. Es erfolgt eine stufengerechte Interessenabwägung.

67 Aufgaben der Gemeinden

- Ein Verband, mehrere Planungsregionen und mehrere Gemeinden beantragen, dass der Kanton detaillierte Regelungsvorschläge ausarbeitet, um die Gemeinden zu unterstützen (z.B. analog den Mustervorschriften für Kernzonen). Die Formulierung der Gemeindemassnahmen wird unterstützt; wie die Erfahrung zeige, hapere es aber bei deren Umsetzung. Betreffend Sicherstellung von Anschlussgleisen sei die Raumsicherung auch mit den Mitteln des PBG möglich (Baulinien). Auf den Betrieb habe die kommunale Behörde jedoch nur einen sehr geringen Einfluss. Betreffend Steuerung der güterverkehrsaffinen Nutzung würde eine griffige Regelung zu einem grossen Eingriff ins Eigentum führen, weshalb bisher keine Gemeinde eine entsprechende Regelung getroffen habe. Weiter sei zu beachten, dass bei Betrieben, die einen Bahnanschluss verwenden, oft auch strassenseitig ein erhebliches Verkehrsaufkommen auftritt.

Die Gemeinden können den «wirtschaftlichen Betrieb» von Anschlussgleisanlagen nicht «sicherstellen», sie können sich aber durchaus für den Erhalt und den Betrieb der bestehenden Anschlussgleisanlagen einsetzen. Der Verweis auf den «den Erhalt und den Betrieb» unter Pt. 4.6.3 c) Abs. 2 wurde daher beibehalten, zur Verdeutlichung wurde aber das Wort «(den) wirtschaftlichen (Betrieb)» weggelassen.

Ferner wurde unter Pt. 4.6.3 c) Abs. 2 auch der Verweis auf die regionalen Richtpläne angepasst, da Anschlussgleise bzw. Güterumschlaganlagen mit Anschlussgleisen neu auch im kantonalen Richtplan aufgeführt werden. Entsprechend lautet die Formulierung neu: «Die Gemeinden setzen sich für den Erhalt und den Betrieb der in den Richtplänen bezeichneten Anschlussgleisanlagen ein (…)».

Die Raumsicherung auf Ebene der Gemeinden kann – soweit aktuell erkennbar – nicht über den Erhalt und damit die planerische Sicherung der Anlagen mittels Baulinien hinausgehen. Welche weitergehenden Vorkehrungen über die Festlegung von Baulinien sachgerecht sind, wird vom Kanton geprüft. Geprüft wird auch die Erstellung einer Arbeitshilfe zuhanden der Gemeinden, in der die konkreten Massnahmen vertieft dargestellt werden.

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

68 Güterumschlaganlage Dietikon/Spreitenbach

- Jemand beantragt, den Teilsatz «es ist auf die haushälterische Nutzung des Bodens und die Landschaftsaufwertung zu achten» zu ersetzen durch «systemtragend für den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) Schweiz».

- Jemand beantragt, das Symbol für den Rangierbahnhof Limmattal auf der Richtplankarte nachzutragen.

Die angesprochenen Themen «haushälterische Bodennutzung» und «Landschaftsaufwertung» geniessen in der Region eine hohe Aufmerksamkeit; die Passage wird deshalb beibehalten. Die besondere Bedeutung des Rangierbahnhofs Limmattal als Drehscheibe für den Einzelwagenladungsverkehr ist unbestritten und wird dadurch nicht infrage gestellt.

Der Rangierbahnhof Limmattal war bereits bisher in der Abb. 4.4 und in der Tabelle unter Pt. 4.6.2 aufgeführt. In der Richtplankarte ist er aufgrund seiner grossen Ausdehnung auch ohne spezielle Markierung gut erkennbar.

69 Neuer Karteneintrag Zweidlen

- Jemand beantragt, die Verladeanlagen für Kies und die Entladeanlagen für Aushub in Zweidlen als eigenständigen Richtplaneintrag raumplanerisch zu sichern.

Befristete Anlagen für den Aushubumschlag, die im Rahmen von Gestaltungsplänen für Kiesgruben und Deponien geregelt werden, werden gemäss Punkt 4.6.2 nicht in der Richtplankarte bezeichnet. Im Weiteren ist der Freiverlad Bestandteil des Konzepts Schienengüterverkehr und ist zusammen mit dem entsprechenden Anschlussgleis zur Kiesgrube im regionalen Richtplan gesichert. Ein enger Bezug zu Stadtlandschaften oder urbanen Wohnlandschaften fehlt. Die planungsrechtliche Sicherung ist ausreichend und die Befristung zweckmässig.

70 Neuer Karteneintrag Hüntwangen

- Jemand beantragt, die Verladeanlagen für Kies und die Entladeanlagen für Aushub in Hüntwangen als eigenständigen Richtplaneintrag raumplanerisch zu sichern.

Befristete Anlagen für den Aushubumschlag, die im Rahmen von Gestaltungsplänen für Kiesgruben und Deponien geregelt werden, werden gemäss Punkt 4.6.2 nicht in der Richtplankarte bezeichnet. Im Weiteren ist der Freiverlad Bestandteil des Konzepts Schienengüterverkehr und ist zusammen mit dem entsprechenden Anschlussgleis zur Kiesgrube im regionalen Richtplan gesichert. Ein enger Bezug zu Stadtlandschaften oder urbanen Wohnlandschaften fehlt. Die planungsrechtliche Sicherung ist ausreichend und die Befristung zweckmässig.

71 Neuer Karteneintrag Bauma und Aufnahme ausreichender Stützpunkte für Holztransporte

- Jemand beantragt, dass die Güterumschlagsanlage Bauma in den Richtplan aufgenommen wird. Grundsätzlich seien unter Ziffer 4.6.1 genügend Stützpunkte für Holztransporte aufzunehmen.

Die Anlage ist Bestandteil des Konzepts Schienengüterverkehr des Bundes und ist im regionalen Richtplan der Region Oberland eingetragen. Eine Bestandssicherung auf kantonaler Ebene soll in einer nächsten Teilrevision des kantonalen Richtplans geprüft werden. Die Prüfung erfolgt im Rahmen der Abklärungen zur mittelfristigen Ausgestaltung des Netzes der Güterumschlaganlagen im Zürcher Oberland und im Zusammenhang mit der Klärung der Fragen zur geplanten Umschlaganlage Wetzikon-Schöneich. Dabei soll auch die Aufnahme genereller Ausführungen zum Holztransport nochmals geprüft werden.

72 Abstimmung mit dem Personenverkehr (Erläuterungsbericht)

- Mehrere Einwendende beantragen im Erläuterungsbericht die folgende Ergänzung unter Kapitel 4.6.1, Absatz 3, Satz 1: «Die Eisenbahn soll weiterhin in Abstimmung mit dem Personenverkehr auf der Schiene ein Rückgrat des Güterverkehrs bleiben, um die weitere Belastung des Verkehrsträgers Strasse zu dämpfen und um zu vermeiden, dass Güterverkehr und Logistik in eine einseitige Abhängigkeit von ihm geraten.» Die Ergänzung betrifft den Teilsatz «in Abstimmung mit dem Personenverkehr auf der Schiene».

Der Erläuterungsbericht wird entsprechend ergänzt.

73 Rolle des Güterverkehrs in der urbanen Logistik (Erläuterungsbericht)

- Jemand beantragt, in der Aufzählung der Kriterien im Erläuterungsbericht unter Kapitel 4.6.2 die Entsorgung miteinzubeziehen («Stellenwert für die Stadtver- und Entsorgung (urbane Logistik)»).

Die entsprechende Passage im Erläuterungsbericht wird gemäss Antrag überarbeitet (4.6.2).

4.9 Grundlagen

74 Rechtliche Grundlagen

- Jemand beantragt die Ergänzung der rechtlichen Grundlage KPFV (Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 7 42.120)).

Der Richtplantext und das Grundlagenverzeichnis im Kapitel 4.9 werden gemäss dem Antrag angepasst.

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

75 Berücksichtigung der kantonalen Veloschnellrouten

- Jemand beantragt, dass die kantonalen Veloschnellrouten ebenfalls in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden sollen.

Velobahnen sind Gegenstand der regionalen Richtpläne. Bei Vorliegen ausreichender Grundlagen soll das Kapitel 4.4 in der Teilrevision 2026 gesamthaft überarbeitet werden. Dabei wird auch die genaue Abgrenzung zwischen Einträgen im kantonalen und in den regionalen Richtplänen überprüft.

76 Weitere Grundlagen im Kapitel öffentlicher Verkehr

- Jemand beantragt, die folgenden Grundlagen im Bereich öffentlicher Verkehr zu streichen:

  - Zürich Oerlikon–Winterthur; Planungsstudie Leistungssteigerung, SBB, 31. Oktober 2002
  - Plangenehmigung für die Durchmesserlinie Altstetten Zürich HB Oerlikon (DML). Bundesamt für Verkehr, 20. Dezember 2006
  - Planungsbericht, S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzung, Juli 2009
  - Machbarkeitsstudie Verlängerung BD-Bahn, Situation und Längenprofil; Stadt Dietikon (Hrsg.) Sennhauser, Werner & Rauch AG, Dietikon 2001
  - Plangenehmigung für den Bau der Stadtbahn Glattal; Bundesamt für Verkehr, 27. Januar 2004
  - Ringbahn Hardwald – Bedarfsnachweis und Korridorstudie; Gemeinde Bassersdorf, Gemeinde Dietlikon, Gemeinde Wangen-Brüttisellen, Stadt Dübendorf (Hrsg.); Winterthur, 20. März 2001
  - Ringbahn Hardwald – Trasseestudie und Variantenbewertung; S-ce Teamverkehr, März 2002
  - Ringbahn Hardwald – Vertiefungsstudie – Vernehmlassungsbericht; Amt für Verkehr, Stadt Kloten, Stadt Dübendorf, Gemeinde Bassersdorf, Gemeinde Dietlikon, Gemeinde Wangen-Brüttisellen (Hrsg.); Effretikon, 9. Juli 2008
  - Verkehrskonzept Limmattal, Phase 1 – System und Korridorstudie; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.), Ernst Basler + Partner, Zürich, 20. November 2002
  - Verkehrskonzept Limmattal, Phase 2a – Trasseestudie, Modul A; Amt für Verkehr Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.), SNZ Ingenieure und Planer AG, Planpartner AG, Zürich 2003
  - Verkehrskonzept Limmattal, Phase 2a – Trasseestudie, Modul B; Amt für Verkehr Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.), SNZ Ingenieure und Planer AG, Planpartner AG, Zürich 2003
  - Planungsbericht Limmattalbahn, Anbindung Spital Limmattal, SNZ Ingenieure und Planer AG, 3. April 2009
  - Evaluation Depotstandort, Limmattalbahn AG, Mai 2014
  - Überprüfung Richtplaneintrag Zusammenschluss Glattbahn, Schlussbericht, Amt für Verkehr (Auftraggeber), 18. Februar 2019
  - Abstell- und Serviceanlagen der Züricher S-Bahn, Einträge in den Richtplan des Kantons Zürich, SBB-Infrastruktur, Netzentwicklung Region Ost, 28. April 2020

- Jemand beantragt, folgende Grundlage zu ergänzen:

  - Richtplaneintrag Station Försterhaus und öV-Erschliessung Töss Süd, Argumentarium, Stadt Winterthur (Auftraggeber), 9. Februar 2018

- Jemand beantragt, den Schlussbericht des Konzepts Urbane Logistik der Stadt Zürich vom 15. November 2023 in die Grundlagen aufzunehmen.

Das Grundlagenverzeichnis im Kapitel 4.9 wurde gemäss den Anträgen angepasst.

77 Karteneinträge im Kanton Zug

- Ein Nachbarkanton beantragt, die Karteneinträge auf dem Gebiet des Kantons Zug zu aktualisieren. Die folgenden Karteneinträge seien nicht korrekt dargestellt: Die Umfahrung Zug sei im Richtplan festgesetzt; die Tangente Zug/Baar sei inzwischen eröffnet und könne als «bestehend» eingetragen werden.

Die Darstellung in der Richtplankarte wird gestützt auf die Anträge aktualisiert.

78 Kapitel 4.7: Entlassung einzelner Grundstücke aus dem Flughafenperimeter

- Jemand beantragt, das Grundstück Kat. Nr. 418 aus dem Flughafenperimeter zu entlassen.

- Jemand beantragt, die Grundstücke 1269 und 1270 aus dem Flughafenperimeter zu entlassen.

Das Kapitel 4.7 «Luftverkehr» war nicht Gegenstand der Teilrevision 2022.

5 Versorgung, Entsorgung (nicht Gegenstand der Vorlage)

1 Erdverlegung durch den Kanton Zug

- Ein Nachbarkanton beantragt, die geplante Erdverlegung quer durch den Kanton Zug in die Richtplankarte einzutragen.

- Ein Nachbarkanton beantragt, die Absicht einer Aufnahme der Erdverlegung der Hochspannungsleitung Benken/Grynau–Mettlen in den Richtplan weiterzuverfolgen und diese in der nächsten Teilrevision festzusetzen.

Im Rahmen der Richtplanteilrevision Energie wird auf das Anliegen des Kantons Zug betreffend Erdverlegung der Hochspannungsleitung zwischen Cham-Zug-Menzingen-Samstagern eingegangen. Die in der Richtplankarte des Kantons Zürich abgebildeten ausserkantonalen Einträge haben jedoch lediglich illustrativen Charakter. Es besteht nicht die Absicht, sämtliche ausserkantonalen Trasseesicherungen in den Zürcher Richtplan zu übernehmen.

Ein Prüfauftrag für eine Erdverlegung der Übertragungsleitung auf dem Teilstück zwischen Menzingen und Samstagern wird in die Richtplanteilrevision Energie aufgenommen.

Allgemeine Einwendungen

1 Zustimmende Anträge

- Eine Gemeinde nimmt die Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans zustimmend zur Kenntnis und dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

- Eine Gemeinde begrüsst die Anpassungen und stellt keine Anträge.

Die zustimmenden Anträge werden zur Kenntnis genommen.

2 Parallele Teilrevision des Richtplans sowie des Planungs- und Baugesetzes PBG-Teilrevisionen

Ein Verband und eine Partei beantragen, dass, bevor die Richtplanänderung in Angriff genommen wird, zunächst das Vernehmlassungsverfahren und die parlamentarische Beratung der vorgeschlagenen PBG-Änderungen abgewartet werden. Bei Anpassungen im bevorstehenden Gesetzgebungsprozess bestehe ansonsten das Risiko, dass das Gesetz und der Richtplan nicht (mehr) übereinstimmen. Der Zeitpunkt für die Vernehmlassung zur Teilrevision 2022 des Richtplans sei mit Blick auf die parallellaufenden PBG-Revisionen zu früh. Sämtliche Textänderungen, die sich auf pendente Gesetzesrevisionen beziehen, sollen laut Antragstellenden konsequenterweise erst bei der nächsten Richtplan-Revision und nach dem abgeschlossen Gesetzgebungsverfahren bezüglich «Kleinsiedlungen ausserhalb der Bauzone (Weiler)» und «Fruchtfolgeflächen (FFF)» berücksichtigt werden.

Die Anpassungen am Planungs- und Baugesetz sowie am kantonalen Richtplan sind inhaltlich aufeinander abgestimmt. Entsprechend wurden sie zeitgleich in die Vernehmlassung gegeben und sollen auch zeitgleich durch den Kantonsrat beraten werden können. Eine getrennte Beratung würde die Auseinandersetzung mit den Inhalten der Revision erschweren. Sie würde auch mehr Zeit beanspruchen und die angestrebte Klärung unnötig verzögern

3 Gendergerechte Sprache verwenden

- Eine Partei beantragt, den ganzen Richtplantext in gendergerechter Sprache zu verfassen.

Der Richtplantext ist bereits in einer weitgehend gendergerechten Sprache verfasst. Bei Anpassungen wird auf mögliche Verbesserungen geachtet.

4 Windkraftanlagen

- Eine Partei bedauert, dass die Gebiete für Windkraftanlagen in diesem Richtplanpaket noch nicht enthalten sind. Sie fordert, dass der Kanton Zürich schnell vorwärts macht mit dem Bau von Windanlagen, dazu brauche es die Einträge im Richtplan.

Eignungsgebiete für die Windenergie sind Gegenstand der separaten Teilrevision Energie, die vom 2. Juli bis zum 31. Oktober 2024 öffentlich aufgelegt wurde.