



Kanton Zürich
Kantonsrat

Kantonaler Richtplan

Erläuterungsbericht

Teilrevision 2022

- Kapitel 2: Siedlung
- Kapitel 3: Landschaft
- Kapitel 4: Verkehr
- Kapitel 6: Öffentliche Bauten und Anlagen

**Öffentliche Auflage und
Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger
vom 1. Dezember 2023 bis 15. März 2024**

Entwurf für die öffentliche Auflage
Ermächtigung des Regierungsrates vom 8. November 2023 (RRB 1285/2023)

Inhalt

A	Ausgangslage	5
	Einleitung	5
	Vorgehen	5
B	Erläuterung zu den Anpassungen	7
	Übersicht	7
	Anpassungen im Einzelnen	8
2	Siedlung	8
2.1	Gesamtstrategie	8
2.2	Siedlungsgebiet	8
2.4	Schutzwürdiges Ortsbild	10
2.5	Weiler	12
2.7	Grundlagen	12
3	Landschaft	13
3.2	Landwirtschaftsgebiet	13
3.9	Landschaftsverbindungen und Wildtierkorridore	14
3.12	Grundlagen	15
4	Verkehr	16
4.2	Strassenverkehr	16
4.3	Öffentlicher Verkehr	18
4.6	Güterverkehr	19
4.9	Grundlagen	27
6	Öffentliche Bauten und Anlagen	28
6.1	Gesamtstrategie	28
6.2	Gebietsplanung	28
6.4	Gesundheit	28
6.7	Grundlagen	28

A Ausgangslage

Einleitung

Der kantonale Richtplan ist das Steuerungsinstrument des Kantons, um räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten (vgl. Art. 6 Bundesgesetz über die Raumplanung, RPG, SR 700).

Der kantonale Richtplan besteht aus Text und Karte und enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er ist in die Kapitel «Raumordnungskonzept», «Siedlung», «Landschaft», «Verkehr», «Versorgung, Entsorgung» und «Öffentliche Bauten und Anlagen» gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes.

Der kantonale Richtplan ist weder parzellenscharf noch grundeigentümergebunden. Die für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten von Bund, Kanton und Gemeinden, insbesondere mit der Nutzungsplanung auf kommunaler Stufe. Auch die Regelung der Finanzierung erfordert separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Zuständigkeiten. Die Umsetzung im Detail ist den nachgelagerten Planungen bzw. Verfahren vorbehalten.

Dem kantonalen Richtplan widersprechende nachfolgende Planungen sind im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. § 16 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1). Es besteht jedoch je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum. Dieser ergibt sich – unter Berücksichtigung der geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom kantonalen Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (vgl. § 16 Abs. 2 PBG).

Vorgehen

Gemäss Art. 9 Abs. 3 RPG sind kantonale Richtpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Um sicherzustellen, dass mit dem kantonalen Richtplan zeitgerecht auf neue Entwicklungen reagiert werden kann, erfolgt dessen Überprüfung und Nachführung in Teilrevisionen.

Voraussetzung für eine Anpassung des kantonalen Richtplans ist die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger sowie eine öffentliche Auflage zur Mitwirkung der Bevölkerung (§ 7 Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1). Um die Verfahrensdauer zu verkürzen, werden Anhörung und öffentliche Auflage gleichzeitig durchgeführt. Die Durchführung der öffentlichen Auflage setzt eine entsprechende Ermächtigung des Regierungsrates voraus.

Anpassungen an der Richtplankarte, die sich aus der Teilrevision 2022 ergeben, können der nachgeführten Karte im Massstab 1:50'000 entnommen werden. Wesentliche Änderungen an den Karteneinträgen sind zudem in Kartenausschnitten im Anhang zum Richtplantext abgebildet.

B Erläuterungen zu den Anpassungen

Übersicht

Die Richtplanteilrevision 2022 umfasst die nachstehend aufgeführten Revisionsinhalte:

2 Siedlung

- 2.1 Gesamtstrategie: Ergänzung betreffend archäologische Fundstellen
- 2.2 Siedlungsgebiet: Überarbeitung der Festlegungen zu Kleinsiedlungen
- 2.2 Siedlungsgebiet: Anpassung Siedlungsgebiet Gemeinde Weiningen
- 2.4 Schutzwürdiges Ortsbild: Aufnahme archäologische Fundstellen (Pfahlbauten)
- 2.5 Weiler: Neues Kapitel mit überarbeiteten Festlegungen zu Weilern

3 Landschaft

- 3.2 Landwirtschaftsgebiet: Überarbeitung betreffend Umgang mit Fruchtfolgeflächen
- 3.9 Landschaftsverbindungen und Wildtierkorridore: Ergänzungen zum Thema Wildtierkorridore

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

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

- 6.1 Gesamtstrategie: Aktualisierung Tabelle Gebietsplanungen
- 6.2.5 Gebietsplanung «Hochschulstandort Winterthur», Neufassung Gebietsplanung
- 6.2.6 Gebietsplanung «Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau», Neufassung Gebietsplanung
- 6.4 Gesundheit: Streichung Karteneintrag Paracelsus-Spital in Richterswil

Anpassungen im Einzelnen

2 Siedlung

2.1 Gesamtstrategie

Nach der Aufnahme ausgewählter Schweizer Pfahlbauten ins UNESCO-Welterbe sind die betreffenden Fundstellen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Im Kanton Zürich wird das Thema «archäologische Fundstellen» im Kapitel 2.4 «Schutzwürdiges Ortsbild» behandelt. Unter Pt. 2.1.2 a) wird dazu ein entsprechender Verweis auf das Kapitel 2.4 eingefügt. Der bisher verwendete Begriff «archäologische Bodendenkmäler» wird dabei durch den gebräuchlicheren und verständlicheren Begriff «archäologische Fundstellen» ersetzt.

2.2 Siedlungsgebiet

Im kantonalen Richtplan werden die Festlegungen zu Kleinsiedlungen aufgrund bundesrechtlicher Vorgabe grundlegend überarbeitet. Die bestehenden Bestimmungen unter Pt. 2.2 werden gestrichen. Die Festlegungen zu Weilern im Sinne des Bundesrechts erfolgen in einem neuen Kapitel 2.5. Zudem werden Anpassungen an der Richtplankarte vorgenommen. Unabhängig dieser Anpassungen in Bezug auf Kleinsiedlungen wird das in der Richtplankarte bezeichnete Siedlungsgebiet der Gemeinde Weininigen vergrössert (vgl. weiter unten).

Überarbeitung der Festlegungen zu Kleinsiedlungen

Im Kanton Zürich gibt es rund 300 Kleinsiedlungen ausserhalb des kartografisch bezeichneten Siedlungsgebiets. Als Kleinsiedlungen gelten grössere aussenliegende Ortsteile, Weiler und kleinere Gebäudegruppen. Die historisch gewachsenen Kleinsiedlungen bilden einen wichtigen Bestandteil des Landschaftsbildes im Kanton Zürich und sollen in ihrer Erscheinung erhalten bleiben.

Im Richtplantext ist bislang unter Pt. 2.2.2 festgesetzt, dass bestehende Kleinsiedlungen als Siedlungsgebiet gelten, auch wenn sie in der Richtplankarte nicht als solches dargestellt sind. Aufgrund dieser textlichen Zuteilung zum Siedlungsgebiet konnten Kleinsiedlungen einer Kernzone zugewiesen werden. Bei der Genehmigung der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans im Jahr 2015 ergänzte der Bundesrat diese Bestimmung um den Zusatz, dass es sich bei Kernzonen im Zusammenhang mit Weilern um Nichtbauzonen handelt, in denen Neubauten unzulässig sind.

In den rechtskräftigen Bau- und Zonenordnungen der Gemeinden sind Kleinsiedlungen überwiegend einer Kernzone oder der Zonenunterart Weilerkernzone zugewiesen. Die bisherige Praxis des Kantons Zürich, sämtliche Kernzonen und Weilerkernzonen ausserhalb des kartografisch bezeichneten Siedlungsgebiets unterschiedslos als Bauzonen zu bezeichnen, ist jedoch bundesrechtswidrig. Weiler dürfen nicht einer Bauzone, sondern nur einer Nichtbauzone zugewiesen werden. Dies haben auch die Gerichte in neueren Entscheiden bestätigt (Urteil des Verwaltungsgericht VB.2021.00068 vom 29. Juli 2021). Selbst dort, wo Kernzonen die baulichen Nutzungen gleich stark einschränken wie Weilerzonen, gelten sie aufgrund der abschliessenden Aufzählung der Zonenarten im kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) als Bauzonen. Ebenfalls bundesrechtswidrig ist die Zonierung von kleineren Gebäudegruppen als Kernzonen. Sofern sie die Voraussetzungen eines Weilers (vgl. Erläuterungen zu Pt. 2.5.1) nicht erfüllen, müssen diese von Bundesrecht wegen der Landwirtschaftszone zugewiesen werden. Die Zuteilung von grösseren aussenliegenden Ortsteilen an eine Kernzone ist hingegen bundesrechtskonform. Hier ergibt sich kein zwingender Anpassungsbedarf. Grössere aussenliegende Ortsteile bleiben deshalb weiterhin einer Kernzone zugewiesen.

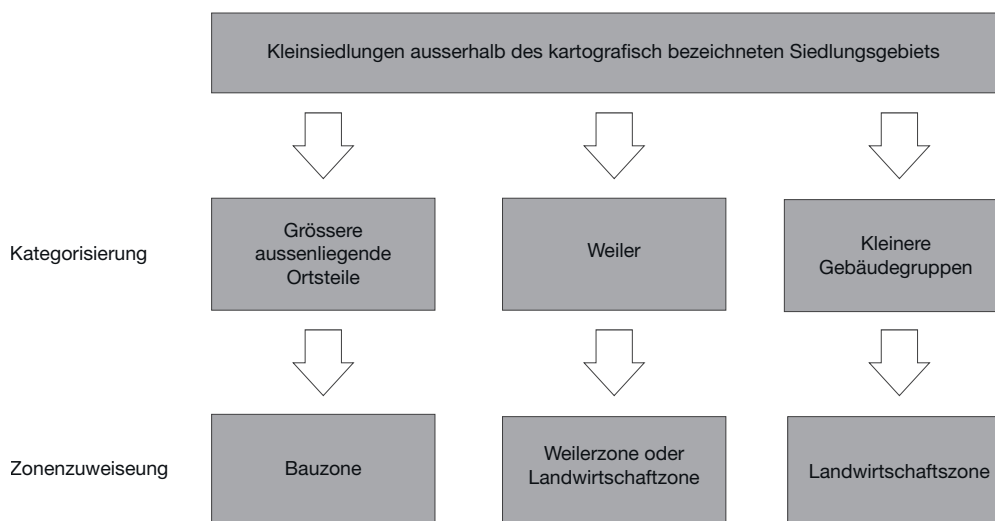


Abb. 2.1: Kategorisierung und Zonenzuweisung von Kleinsiedlungen.

Neben den vorliegenden Anpassungen des kantonalen Richtplans wird mit der PBG-Revision «Weiler» eine Weilerzone (Nichtbauzone) ins PBG aufgenommen, die den bundesrechtlichen Vorgaben entspricht. Das PBG kennt bisher keine solche Zone. Die Anpassung am kantonalen Richtplan und dem PBG werden aus prozessualen Gründen in unterschiedlichen Vorlagen behandelt. Aufgrund des engen inhaltlichen Bezugs der beiden Vorlagen werden sie zeitgleich in die öffentliche Mitwirkung gegeben.

Grössere aussenliegende Ortsteile

Im Kanton Zürich waren die Kleinsiedlungen bislang nicht kategorisiert. Sie waren nicht an grössere aussenliegende Ortsteile, Weiler und kleinere Gebäudegruppen zugewiesen. Folglich war es unklar, welche Kleinsiedlungen bundesrechtlich als Weiler gelten und in eine Nichtbauzone überführt werden müssen. Ebenfalls unklar war, welche Kleinsiedlungen als grössere aussenliegende Ortsteile in einer Bauzone verbleiben können. Die Baudirektion startete im Sommer 2021 einen umfassenden Prozess, bei dem die Kategorisierung von allen bestehenden, einer Kernzone zugewiesenen Kleinsiedlungen ausgearbeitet wurde. Die abschliessende Zuteilung der Kleinsiedlungen erfolgte unter Einbezug der Gemeinden. Der Schlussbericht «Überprüfung der Kleinsiedlungen im Kanton Zürich», eine Auflistung der Zuteilung aller Kleinsiedlungen sowie weitere Unterlagen sind online abrufbar (www.zh.ch → Suchbegriff «Kleinsiedlungen»).

Für grössere aussenliegende Ortsteile, die gegenwärtig und bundesrechtskonform einer Kernzone zugewiesen sind, ergibt sich kein zwingender Anpassungsbedarf. Anstelle von textlich bezeichnetem Siedlungsgebiet wird neu kartografisch bezeichnetes Siedlungsgebiet festgelegt. Die Richtplankarte wird entsprechend angepasst. Damit geht keine materielle Änderung einher. Auch die gegenwärtigen planungsrechtlichen Bestimmungen wie die Zuweisung zu einer Kernzone bleiben erhalten. Da die Kernzonen bereits bestehen, gibt es keinen Anordnungsspielraum (vgl. Kreisschreiben «Umsetzung der Festlegung Siedlungsgebiet» vom 7. Juni 2011). Für grössere aussenliegende Ortsteile wird weiterhin keine weitergehende bauliche Entwicklung angestrebt. Kernzonen dienen generell dem langfristigen Erhalt des Ortsbildes. Dementsprechend sind Umzonungen bestehender Kernzonen nur in gut begründeten Einzelfällen möglich, was zu einer Anpassung unter Pt. 2.4 führt.

In der Richtplankarte wird den folgenden grösseren aussenliegenden Ortsteilen Siedlungsgebiet zugewiesen:

Gemeinde	Grössere aussenliegende Ortsteile
Adlikon	Dätwil, Niederwiel
Aeugst am Albis	Aeugstertal, Breiten, Habersaat, Müliberg, Obertal
Altikon	Unterherten
Bauma	Bliggenswil, Laubberg, Lipperschwendi
Bubikon	Lanzacher/Sennschür
Buch am Irchel	Wiler
Bülach	Eschenmosen, Nussbaumen
Dägerlen	Berg, Dägerlen
Dinhard	Eschlikon, Vordergrüt
Dübendorf	Hermikon
Elgg	Huggenberg
Elsau	Oberschottikon
Glattfelden	Schachen, Zweidlen
Gossau	Chindismüli, Hellberg, Herschmetten, Oberrottikon, Unterrottikon
Grüningen	Büel
Hagenbuch	Oberschneit
Hausen am Albis	Hirzwangen, Oberalbis, Türlen, Vollenweid
Hinwil	Bossikon, Girenbad, Ringwil
Hittnau	Dürstelen, Hasel, Isikon, Schönau
Hombrechtikon	Hinter Ghei
Illnau-Effretikon	Billikon, Bisikon, Brünggen, Ettenhusen, Ottikon, Talmütli
Kappel am Albis	Hauptikon
Kloten	Gerlisberg
Knonau	Hinteruttenberg, Vorderuttenberg
Küsnacht	Limberg, Schmalzgrueb, Wangen
Laufen-Uhwiesen	Nohlbuck
Marthalen	Ellikon am Rhein

Gemeinde	Grössere aussenliegende Ortsteile
Mettmensstetten	Dachlissen, Herferswil, Rossau, Rossmatten
Neftenbach	Aesch, Hünikon, Riet
Nürensdorf	Hakab
Oetwil am See	Willikon
Pfäffikon	Hermatswil, Oberbalm, Unterbalm
Regensdorf	Altburg
Russikon	Bläsimühle, Gündisau
Schlatt	Nussberg, Oberschlatt
Seegräben	Aretshalden, Ottenhusen
Seuzach	Unterohringen
Stäfa	Püntacher
Stallikon	Gamlikon
Stammheim	Wilen
Trüllikon	Wildensbuch
Turbenthal	Neubrunn, Oberhofen, Seelmatten, Tablat
Uster	Freudwil, Werrikon
Weisslingen	Dettenried, Lendikon, Neschwil, Theilingen
Wetzikon	Ettenhausen, Robank
Wiesendangen	Gründlikon, Liebensberg, Menzengrüt, Zünikon
Wila	Au
Wildberg	Schalchen
Winterthur	Eidberg, Hard, Neuburg, Reutlingen, Stadel
Zell	Oberlangenhard, Unterlangenhard

Tab. 2.1: Grössere aussenliegende Ortsteile

Anpassung Siedlungsgebiet Gemeinde Weiningen

In der Gemeinde Weiningen stehen südlich der Autobahn zwei Gewächshäuser. Der rechtskräftige Gestaltungsplan Reech ermöglicht in ihnen einen bodenunabhängigen Intensivlandwirtschaftsbetrieb. Das südliche Gewächshaus (Baufeld B) nutzt das Entsorgungszentrum Richi Weiningen AG zur Aufbereitung von belastetem Bodenmaterial. Das Areal grenzt an die Baureycling- und Biomassenkraftanlage des Entsorgungszentrums an. Beide Treibhäuser werden durch die Abwärme des benachbarten Biomassekraftwerks beheizt. Für die Aufbereitung von Böden ist fallweise Feuchtigkeit oder Wärme notwendig, weshalb sich die Anlage optimal dafür eignet. Der aufbereitete Boden wird zumeist bei Bauvorhaben für Umgebungsarbeiten verwendet.

Die Bodenaufbereitungsanlage erfüllt ein öffentliches Interesse. Im Sinne eines nachhaltigen und klimaschonenden Umgangs mit Ressourcen wird die Kreislaufwirtschaft immer wichtiger. Belastete Böden wurden bislang nur selten aufgewertet und wiederverwendet, sondern meist in Deponien abgelagert. Jährlich werden im Kanton Zürich rund 120'000 Tonnen belasteter Böden in Deponien Typ B überführt. Die Suche nach neuen Standorten für Deponien gestaltet sich immer schwieriger. Die Kapazität der Bodenaufbereitungsanlage in Weiningen beträgt 10'000 bis 20'000 Tonnen pro Jahr. Die Anlagen leistet somit einen bedeutenden Beitrag an die Verminderung des zu entsorgenden Bodenmaterials und an die Kreislaufwirtschaft.

Um die Anlage langfristig zu sichern, ist sie in eine Bauzone zu überführen. Dies bedarf einer vorgängigen Anpassung des im kantonalen Richtplan festgelegten Siedlungsgebiets. Entsprechend soll mit der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans die Bodenaufbereitungsanlage (Baufeld B) dem Siedlungsgebiet zugewiesen werden. Die restlichen Teile des Gestaltungsplans verbleiben im Landwirtschaftsgebiet. Die Erweiterung des Siedlungsgebiets umfasst eine Fläche von rund einer Hektare. Von der Anpassung des Siedlungsgebiets ist keine Fruchtfolgefläche betroffen.

2.4 Schutzwürdiges Ortsbild

Die prähistorischen Pfahlbauten des Alpenvorlands sind ein aussergewöhnliches kulturelles Erbe der Menschheit. 2011 nahm die UNESCO 111 solcher Pfahlbauten ins Welterbe auf. Der Kanton Zürich hat sich mit Beschluss des Regierungsrates vom 21. September 2010 (RRB Nr. 1380/2010) bereits vor dem Entscheid der UNESCO zum Schutz der Pfahlbauten bekannt und die Kandidatur unterstützt. Sieben der Fundstellen befinden sich vollumfänglich im Kanton Zürich, eine liegt

auf der Grenze zum Kanton St. Gallen. Detailliertere Angaben zu den einzelnen Fundstellen sind der Tabelle zu entnehmen.

ID-Nr. / Ortsbezeichnung	Beschrieb der Fundstelle
CH-ZH-01 Erlenbach-Winkel	Von besonderer Bedeutung sind Funde aus der Frühbronzezeit (20./19. Jh. v.Chr.) und Hausgrundrisse der Schnurkeramik. Letztere sind mit Fundmaterial der späten Schnurkeramik vergesellschaftet, das den Beginn eines Hiatus von 600 Jahren bis zur Frühbronzezeit markiert, in dem nördlich der Alpen keine Pfahlbauten gebaut wurden. Die Hauskonstruktionen sind von besonderem Interesse, da im europäischen Kontext die Schnurkeramik hauptsächlich durch Grabfunde definiert ist, während Siedlungen als archäologische Quellen normalerweise fehlen.
CH-ZH-02 Greifensee-Storen/Wildsberg	Grosses Siedlungsareal an einem sehr steilen Abhang. Neben der Lage ist aus wissenschaftlicher Sicht eine Siedlungsphase der späten Horgener Kultur von besonderem Interesse. Darüber hinaus sind eine Kupferdrahtspule sowie ein Kupferdolch der Pfynner Kultur frühe Zeugnisse der Metallverarbeitung in der Region. Die Siedlung ist weitgehend ungestört und beinhaltet ein grosses wissenschaftliches Potential für die Zukunft.
CH-ZH-06 Meilen-Rorenhaab	Aus forschungsgeschichtlicher Sicht ist Meilen-Rorenhaab der Startpunkt der Pfahlbauarchäologie. Es ist eine von mehreren Fundstellen in einem kleinen Raum, die die typische Siedlungsdynamik einer Mikro-Region während des Neolithikums aufzeigt. Alle Perioden sind hier repräsentiert, normalerweise mit mehreren Siedlungsphasen. Von besonderer Bedeutung sind zahlreiche Dendrodaten, vor allem aus der Frühbronzezeit. Sie erlauben es, die kulturelle Entwicklung dieser Periode zu verfolgen.
CH-ZH-07 Wädenswil-Vorder Au	Die Fundstelle lieferte seltene Keramik von einer Übergangsphase von der Pfynner zur Horgener Kultur. Die schnurkeramische Siedlungsschicht enthielt einen Glockenbecher, der es erlaubt, Schlüsse über die Beziehungen zwischen den Kulturen mit Schnurkeramik und mit Glockenbechern zu ziehen. Die frühbronzezeitliche Siedlungsphase ist ebenfalls bedeutend, da sie einen speziellen Keramiktyp (Typ „Arbon“) liefert und hilft, die Ausbreitung dieses Stiles im 17. Jh. v.Chr. nachzuzeichnen.
CH-ZH-08 Wetzikon-Robenhausen	Wetzikon-Robenhausen ist charakterisiert durch eine exzellente Erhaltung von organischen Resten. Als ungewöhnlicher Fund ist ein Brett zu verzeichnen, wobei es sich vermutlich um eine pfynzeitliche Tür handelt. Die Fundstelle ist auch bekannt wegen ihren Nachweisen für die Textilproduktion. Sie lieferte zahlreiche ausgezeichnet erhaltene organische Fundensembles, vor allem Textilien und Teile eines neolithischen Webstuhls.
CH-ZH-09 Zürich-Enge Alpenquai	Zürich-Enge Alpenquai ist eine der wichtigsten spätbronzezeitlichen Ufersiedlungen in Mitteleuropa. Die Grösse der Fundstelle und die beinahe ununterbrochene Belegung zwischen 1050 und 800 v.Chr., reiche Funde und ausgezeichnete Erhaltung der Schichten mit einzigartigen organischen Funden und Architekturelementen machen die Fundstelle zu einem Kulturdenkmal von weltweiter Bedeutung. Zusätzliche Bedeutung erhält die Fundstelle durch die letzte Phase (Übergang in die Eisenzeit), die allgemein selten belegt ist.
CH-ZH-10 Zürich-Grosse Stadt Kleiner Hafner	Die Fundstelle befindet sich an einer interessanten Lage nahe dem Ausfluss des Zürichsees. Alle Epochen sind repräsentiert. Nachweise der frühesten Bauerngesellschaften in der Zürichseeregion sind allerdings von besonderem Interesse. Das Fundmaterial der neolithischen Egolzwiler und Cortaillod-Kulturen stellt wichtige Referenzkomplexe dar, die es uns erlauben, die kulturelle Entwicklung im späten 5. und frühen 4. Jh. v.Chr. zu verfolgen.
CH-SG-01 Rapperswil-Jona/Hombrechtikon-Feldbach	Grosse, mehrphasige Fundstelle, deren unterscheidbare Hausgrundrisse und die Kulturschicht einer mittleren Phase der Schnurkeramik von besonderer Bedeutung sind. Ein weiterer interessanter Aspekt ist der Nachweis einer Siedlung aus der Übergangsphase von der Früh- in die Mittelbronzezeit. Die Fundstelle lieferte ein Datum von 1490 v.Chr., welches aussergewöhnlich spät für eine „frühbronzezeitliche“ Pfahlbaustation ist. Diese Funde fallen in dieselbe Periode wie die Stegkonstruktionen über dem See (Feldbach-Hurden-Rosshorn, CH-SZ-01) und datieren nur wenig später als die Fundstelle von Rapperswil-Jona-Technikum (CH-SG-02).

Tab. 2.2: Zürcher Eintrag zur UNESCO-Welterbestätte «Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen»

Das Bundesamt für Kultur (BAK) beauftragte die Kantone, die Fundstellen in ihre kantonalen Richtpläne aufzunehmen und auf deren aussergewöhnlichen, universellen Wert hinzuweisen. Zudem erfordern zwei internationale Übereinkommen den Schutz der Pfahlbauten: Einerseits das in der Schweiz am 25. Januar 2020 in Kraft getretene Übereinkommen der UNESCO über den Schutz des Unterwasser-Kulturerbes (SR 0.444.2, Paris 2001), andererseits das in der Schweiz am 17. Dezember 1975 in Kraft getretene Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturgutes der Welt (SR 0.451.41, Paris 1972).

Die Fundstellen der prähistorischen Pfahlbauten werden in der Richtplankarte mit Punkteinträgen eingetragen. Massgebend dafür sind die im Kandidaturdossier bezeichneten «Core-Zones». Im Richtplantext wird unter Pt. 2.4 auf den aussergewöhnlichen universellen Wert der UNESCO-Pfahlbauten und die generelle Schutzwürdigkeit archäologischer Fundstellen hingewiesen.

Neben diesen Ergänzungen in Zusammenhang mit archäologischen Fundstellen kommt es zu einer Anpassung der Bestimmung zu Kernzonen. Diese dienen dem langfristigen Erhalt von schützenswerten Ortsbildern, weshalb eine Umzo-

nung bestehender Kernzonen nur in gut begründeten Fällen möglich ist (vgl. hierzu die Erläuterungen zu Pt. 2.2).

2.5 Weiler

Für Kleinsiedlungen, die sich aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben als Weiler qualifizieren, wird das neue Kapitel 2.5 Weiler geschaffen. Die darin enthaltenen Festlegungen entsprechen den bundesrechtlichen Vorgaben.

Weiler sind eine Unterform von Kleinsiedlungen. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung umfassen Weiler mindestens fünf bewohnte Gebäude, weisen einen historischen und landwirtschaftlich geprägten Siedlungsansatz auf, zeichnen sich durch ein geschlossenes Siedlungsbild aus und sind von der Hauptsiedlung klar abgetrennt (siehe Urteil des Bundesgerichts 1C_35/2022 vom 23. November 2022, E. 4.1.1). Durch ihre Lage, Struktur und Charakteristik prägen sie das Landschaftsbild. Weiler sind deshalb in ihrer Erscheinung zu erhalten.

Im kantonalen Richtplan werden die Weiler abschliessend festgelegt. Dies erfolgt einerseits tabellarisch im Richtplankarte. Andererseits werden Weiler in der Richtplankarte mit einem Punkteintrag bezeichnet. Die Festlegung aller Weiler im kantonalen Richtplan ist eine Voraussetzung, damit Weiler einer Weilerzone zugewiesen werden können (vgl. Art. 33 RPV). Mit der parallel zur vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans laufenden PBG-Revision «Weiler» wird eine bundesrechtskonforme Weilerzone (Nichtbauzone) ins PBG aufgenommen.

Massnahmen von Kanton und Gemeinden

Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Erarbeitung von bundesrechtskonformen Weilerzonen. Gemäss Art. 25 Abs. 2 RPG ist bei allen Bauvorhaben ausserhalb der Bauzonen eine Entscheidung der zuständigen kantonalen Behörde erforderlich. Da es sich bei Weilerzonen um Nichtbauzonen handelt, muss die zuständige kantonale Behörde bei allen Bauvorhaben in Weilerzonen entscheiden, ob sie zonenkonform sind oder ob für sie eine Ausnahmegewilligung erteilt werden kann (vgl. Art. 25 Abs. 2 RPG). Die örtliche Baubehörde prüft das Baugesuch und reicht es dem Kanton zur Zustimmung über die kantonale Leitstelle für Baubewilligungen ein.

Kleinsiedlungen, die im kantonalen Richtplan als Weiler festgelegt wurden, können entweder einer Weilerzone oder der Landwirtschaftszone zugewiesen werden (vgl. Art. 33 RPV). Eine Zuweisung von Weilern an eine Kernzone (Bauzone) ist hingegen nicht möglich. Kleinere Gebäudegruppen, die sich nicht als Weiler klassifizieren, sind der kantonalen Landwirtschaftszone zuzuweisen. Die Gemeinden haben laut der mit der PBG-Revision «Weiler» vorgesehenen Übergangsbestimmung fünf Jahre ab Inkrafttreten der neuen planungsrechtlichen Grundlagen Zeit, ihre Bau- und Zonenordnung diesen Vorgaben entsprechend anzupassen.

Im kantonalen Richtplan werden die massgeblichen Regelungen definiert, die in einer Weilerzone umzusetzen sind. Die Festlegungen orientieren sich an den bundesrechtlichen Vorgaben sowie der Rechtsprechung. Der Zweck der Weilerzonen besteht in der Erhaltung der bestehenden Weilerstruktur und ihrer charakteristischen Umgebung sowie in der massvollen Nutzung der bestehenden Bauvolumen. Eine Neubautätigkeit widerspricht in grundsätzlicher Weise den Vorgaben für das Bauen ausserhalb der Bauzonen. Entsprechend sind Neubauten nur zulässig, sofern sie standortgebunden oder landwirtschaftlich begründet sind.

2.7 Grundlagen

Im Grundlagenverzeichnis werden die für die Überarbeitung des Kapitels relevanten Grundlagen aufgenommen. Zudem wird auf die im kantonalen Geodatenportal abrufbare Karte der archäologischen Zonen und Denkmalschutzobjekten hingewiesen.

3 Landschaft

3.2 Landwirtschaftsgebiet

Am 8. Mai 2000 hat der Bundesrat den Sachplan Fruchtfolgeflächen neu festgesetzt. Die neue Fassung ersetzt den Sachplan Fruchtfolgeflächen von 1992. In der Folge ist der kantonale Richtplan an den neu festgesetzten Sachplan anzupassen. Die in Kapitel 3.2 festgelegten Ziele und Massnahmen zum Erhalt der Fruchtfolgeflächen werden nachgeführt und präzisiert. Namentlich wird das bei der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen erforderliche Vorgehen festgehalten.

Bezeichnung der Fruchtfolgeflächen (FFF) in der Richtplankarte

In der Richtplankarte ist der derzeit bekannte Stand der Fruchtfolgeflächen dargestellt. Die genaue Lage, der Umfang und die Qualität der Fruchtfolgeflächen werden im kantonalen Geodatenportal bezeichnet und bei Veränderungen laufend nachgeführt. Nachführungen können zum Beispiel aufgrund einer Überprüfung der Bodenqualität oder aufgrund eines Bodeneingriffs notwendig werden.

Der bisherige Richtplantext liess die Interpretation zu, dass in der Richtplankarte die genaue Lage und der Umfang der Fruchtfolgeflächen festgelegt wird und dass diese sich durch Kompensationsmassnahmen ändern können. Die Lage der Fruchtfolgeflächen (FFF) kann sich jedoch nicht nur durch Kompensationsmassnahmen ändern, sondern beispielsweise auch aufgrund der Detailprüfung eines Standorts (Feststellung von FFF). Die bisher verwendete Bezeichnung «Gebietsveränderungen» im Richtplantext war somit missverständlich. Der effektive Bestand an FFF kann nicht im kantonalen Richtplan bezeichnet werden, da er gewissen Schwankungen unterliegt. Im Richtplantext wird neu das massgebliche Mindestkontingent festgehalten, dass für den Kanton Zürich gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen des Bundes 44'400 Hektaren beträgt. Der aktuelle Bestand an FFF wird jährlich durch die Fachstelle Boden ausgewiesen und im kantonalen Geodatenportal publiziert. Mit der Richtplanteilrevision 2022 wird zudem die Darstellung der FFF in der Richtplankarte gemäss dem aktuell bekannten Stand nachgeführt.

Stärkung der Interessenabwägung

Der Sachplan Fruchtfolgeflächen wurde 2020 durch den Bundesrat aktualisiert und neu festgesetzt. Dabei wurde der Mindestumfang an FFF pro Kanton sowie der raumplanerische Umgang mit den FFF festgelegt. FFF sind jedoch nicht absolut geschützt. Die Inanspruchnahme von FFF ist einer Interessenabwägung zugänglich, sofern die Erhaltung des kantonalen Kontingents nicht gefährdet ist. Die Durchführung einer umfassenden und transparenten Interessenabwägung gemäss Artikel 3 RPV ist somit für den Erhalt der FFF zentral. Eine Interessenabwägung ist möglichst früh und mit einer breiten Optik zu beginnen. Sie ist auf der jeweiligen Planungsstufe stufengerecht durchzuführen. Es sind alle rechtlich anerkannten und sachlich durch die gegebene Situation relevanten Interessen zu berücksichtigen. Vorgängig ist das überwiegende Interesse (dabei kann es sich um ein öffentliches oder privates Interesse handeln) und der Bedarf am geplanten Vorhaben aufzuzeigen. Anschliessend ist eine Standortevaluation (Prüfung alternativer Standorte) sowie -optimierung (Minimierung des Flächenverbrauchs unter Berücksichtigung der FFF-Qualität) durchzuführen. Die Standortwahl muss aufgrund von vorgängig definierten und nachvollziehbar gewichteten Kriterien erfolgen. Die durchgeführte Interessenabwägung, die Standortevaluation sowie -optimierung sind in jedem Fall nachvollziehbar zu dokumentieren, die erfolgten Schritte müssen transparent dargelegt sein.

Die einzelnen Schritte der Interessenabwägung waren im bisherigen Richtplantext zu wenig transparent dargelegt. Mit der neuen Formulierung wird präzisiert, dass eine Interessenabwägung erforderlich ist und welche Anforderungen an die Standortevaluation bei neuen Planungen und Vorhaben gestellt werden.

Einbezug landwirtschaftlicher Bauten

Im Sachplan Fruchtfolgeflächen, der 2020 durch den Bundesrat aktualisiert und neu festgesetzt wurde, ist festgehalten, dass der Verbrauch von FFF für Zwecke jeglicher Art und somit auch für landwirtschaftliche Zwecke zu minimieren ist. Einem allfälligen Verbrauch geht eine Prüfung von Standortalternativen und Optimierungsmöglichkeiten – inklusive Interessenabwägung – voraus. Im Falle eines Verbrauchs können die Flächen nicht mehr dem FFF-Inventar angerechnet werden.

Im bisher geltenden Richtplantext waren landwirtschaftliche zonenkonforme Bauten von der Kompensation von verbrauchten FFF ausgenommen. Diese Ausnahmeregelung ist im Sinne der Gleichbehandlung mit anderen FFF-Verbrauchenden aufzuheben. Es hat sich gezeigt, dass landwirtschaftlich zonenkonforme Bauten einen massgeblichen Anteil am FFF-Verbrauch ausmachen. Es ist im Interesse der Landwirtschaft, dass die Produktionsgrundlage und somit die Ernährungssicherheit langfristig gewährleistet werden. Deshalb gilt auch für landwirtschaftlich zonenkonforme Bauten, dass – im Rahmen der Verhältnismässigkeit – ebenfalls eine Standortevaluation durchzuführen und eine Minimierung der Beanspruchung von FFF anzustreben ist.

Standorte für grossflächige landwirtschaftliche Bodenaufwertungen

Mit der Bautätigkeit im Kanton Zürich fällt viel abgetragener Boden an, welcher im Sinne des Ressourcenschutzes und entsprechend der gesetzlichen Vorgaben der Abfallverordnung (Art. 18 VVEA) für die Rekultivierung von Böden zu verwenden ist. Durch die Lenkung des bei Bautätigkeiten anfallenden Bodenmaterials in landwirtschaftliche Bodenaufwertungsprojekte kann hochwertiges Kulturland geschaffen und eine gesetzeskonforme Verwertung der endlichen Ressource

Boden realisiert werden. Grossflächige, sorgfältig geplante und sachkundig begleitete Projekte bieten eher Gewähr für qualitativ hochwertige landwirtschaftliche Bodenaufwertungen als mosaikartig verteilte Kleinprojekte. Zudem kann die landschaftsverträgliche Ausgestaltung grossräumig optimiert werden. Die Baudirektion hat kantonsweit grössere Flächen (>10 ha) für die Förderung landwirtschaftlicher Bodenaufwertungen gesucht. Die Suche ergab über den ganzen Kanton verteilt bisher 15 Standorte, die nach der kantonalen Bewertung einen möglichst grossen agronomischen Nutzen und möglichst geringe Konflikte mit anderen Schutzinteressen aufweisen.

Damit werden mehrere Ziele verfolgt:

- Verwertung und damit Erhaltung der nicht erneuerbaren Ressource Boden
- Aufwertung von Flächen zu produktiven und vielfältig landwirtschaftlich nutzbaren Böden (u.a. Schaffung von Fruchtfolgeflächen)
- Nutzung von Synergieeffekten mit sanierungsbedürftigen Drainagen (Entwässerungsanlagen in landwirtschaftlichen Flächen)

3.9 Landschaftsverbindungen und Wildtierkorridore

2021 hat das Amt für Landschaft und Natur (ALN) ein Konzept für die Sanierung aller 46 beeinträchtigten oder unterbrochenen Wildtierkorridore mittels Umsetzung von grossräumigen Vernetzungsprojekten erarbeitet. Anlass dazu war das Ende 2019 eingereichte Postulat «Behebung von Wanderhindernissen für Wildtiere» (KR-Nr. 368/2019). Der Regierungsrat wurde eingeladen, in einem Bericht darzulegen, wie er die bedeutendsten künstlichen Wanderhindernisse für Wildtiere mittelfristig zu beheben plant und welche finanziellen Ressourcen dazu nötig sind. Die erforderlichen Massnahmen stellen einerseits allfällige wildtierspezifische Bauwerke und andererseits die erwähnten grossräumigen Vernetzungsprojekte dar. Erstere obliegen dem Infrastrukturbetreiber, letztere sind im Zuständigkeitsbereich des ALN.

Wildtierkorridore und gesetzliche Grundlagen

Wildtierkorridore wurden bisher in der geltenden Jagdgesetzgebung weder auf Bundesebene noch auf kantonaler Ebene explizit geregelt. In der revidierten Fassung des eidgenössischen Jagdgesetzes war vorgesehen, dass Wildtierkorridore ausgeschieden und vor Verbauung geschützt werden müssen und dass der Bund dafür Abgeltungen gewährt. Gegen die Vorlage wurde das Referendum ergriffen und das revidierte Jagdgesetz wurde am 27. September 2020 vom Stimmvolk abgelehnt. Die Thematik der Wildtierkorridore war jedoch unbestritten und ist neu Teil des Gegenvorschlags zur Biodiversitätsinitiative. Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats (UREK-N) hat am 17. November 2020 eine parlamentarische Initiative beschlossen mit dem Ziel, das Jagdgesetz mit den Erkenntnissen aus der abgelehnten Revision zu überarbeiten. In der Initiative wird explizit auch die Thematik der Wildtierkorridore erwähnt. Es ist deshalb mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass in absehbarer Zeit auf Bundesebene eine gesetzliche Regelung zu den Wildtierkorridoren bestehen wird.

Auch im neuen kantonalen Jagdgesetz wird die Thematik der Wildtierkorridore stärker berücksichtigt als bisher, indem die zuständige Direktion einerseits beauftragt wird, den Schutz und die Vernetzung der Lebensräume von Wildtieren insbesondere durch das Ausscheiden von Wildtierkorridoren und Vernetzungsachsen zu fördern (§ 19 Abs. 1 lit. b). Andererseits sieht § 17 vor, dass der Regierungsrat in einer Verordnung Massnahmen regelt, um Bewegungshindernisse und die Verletzungsgefahr für Wildtiere, insbesondere durch Zäune und andere Infrastrukturanlagen, zu minimieren. Das revidierte kantonale Jagdgesetz und die dazugehörige Verordnung traten Anfang 2023 in Kraft.

Anpassung Landschaftsverbindung Nr. 35, Uster Nänikon

Der Wildtierkorridor (WTK) Nr. 37 erwies sich aufgrund des Industriegebiets Volketswil, welches den Korridor auf seiner gesamten Breite unterbrach, als nicht mehr sanierbar. Der Kanton liess daher für den WTK Nr. 37 einen neuen Perimeter erarbeiten. Dieser korrespondiert mit der Landschaftsverbindung Nr. 35, Uster Nänikon. Der Tabelleneintrag zur Landschaftsverbindung Nr. 35, Uster Nänikon, wird daher mit einem entsprechenden Hinweis ergänzt.

Nachführung Abbildung 3.6

Wildtierkorridore bezeichnen die festen Routen, auf denen sich Wildtiere grossräumig bewegen. Basierend auf den regionalen und nationalen Ausbreitungsachsen und einer Studie über die Wildtierkorridore (WTK) im Kanton Zürich der Vogelwarte Sempach (Holzgang & Pfister 2000) hat der Kanton Zürich 2009 50 Korridore ausgeschieden, welche für den Wildwechsel wichtig sind. Für jeden der 50 Wildtierkorridore wurden spezifische Objektblätter mit Informationen zu Einstufung, Zielarten, aktuellem Zustand und einem Massnahmenkatalog erarbeitet (Suter, S. 2009: Wildtierkorridore und Vernetzungsachsen im Kanton Zürich). Diese Daten stellen eine wichtige Beurteilungs-, Arbeits- und Planungsgrundlage dar und sind im kantonalen Geodatenportal hinterlegt. Die Abbildung 3.6 wurde auf diesen Daten basierend erstellt.

Seit der Ersterhebung des Zustands der WTK hat sich die Situation verändert. Die Fischerei- und Jagdverwaltung liess deshalb im Jahr 2020 alle WTK neu begutachten und die vorhandenen Grundlagen aktualisieren (FORNAT 2020). Insgesamt zeigte sich eine Verschlechterung: Neu wurden nur noch vier der 50 Korridore als intakt eingestuft (2009: 8), 32 als beeinträchtigt (2009: 29) und 14 als unterbrochen (2009: 13). Als grosses Problem stellten sich Zäune heraus. Über alle WTK gerechnet nahm die Länge der linearen Barrieren (eingezäunte Strassen und Strassen ab DTV 2500) um durchschnittlich 19km bzw. 15% zu. Bei den flächigen Barrieren (Weiden mit Maschendraht, Powerzäunen, Flexinet etc.) wurde eine Zunahme um 270 ha bzw. 40% festgestellt.

Die Überprüfung der Daten ergab zudem, dass vier Korridore als nicht mehr sanierbar eingestuft wurden. Es bestehen dort Hindernisse, die auch mit einem Bauwerk nicht überwunden werden können. Bei diesen Korridoren musste der Perimeter erweitert oder sogar ganz ersetzt werden. Für die vier betroffenen Korridore hat das ALN im Jahr 2021 Ersatzperimeter erarbeiten lassen und die entsprechenden Objektblätter aktualisiert. Dadurch konnte der Zustand zweier Korridore von «unterbrochen» auf «beeinträchtigt» verbessert werden. Gemäss Stand 2022 sind im Kanton Zürich vier Korridore intakt, 34 beeinträchtigt und 12 unterbrochen. Basierend auf diesen Veränderungen wurde die Abbildung 3.6 entsprechend angepasst.

3.12 Grundlagen

Im Kapitel Grundlagen wird der vom Bund am 8. Mai 2020 revidierte Sachplan Fruchtfolgeflächen aufgeführt. Der revidierte Sachplan, inklusive den Merkblättern und den Erläuterungen, ersetzt die Version von 1992. Zum Thema der Bodenverbesserungen wird der Bericht zur Standortevaluation für grossflächige landwirtschaftliche Bodenverbesserungen von 2018 aufgenommen. Bei den gesetzlichen Grundlagen wird das kantonale Jagdgesetz vom 1. Februar 2021 sowie die zugehörige Jagdverordnung vom 20. Oktober 2022 ergänzt. Der Leitfaden zur Bearbeitung der Gewässer im Generellen Entwässerungsplan (GEP) (2001) wurde aus dem Grundlagenverzeichnis gestrichen, da dieser Leitfaden nicht mehr verwendet wird. Das Kapitel 5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung wurde im Rahmen der Teilrevision 2020 grundlegend überarbeitet. Die dazugehörigen Grundlagen zum Thema Entwässerung sind im Kapitel 5.9 aufgeführt.

4 Verkehr

Die Teilrevision 2022 umfasst im Kapitel 4 Verkehr die Aktualisierung der Infrastrukturvorhaben auf dem übergeordneten Strassennetz (vgl. Pt. 4.2.2), eine Konkretisierung der Aussagen zum internationalen Personenverkehr (Umsetzung Motion KR-Nr. 167/2020) im Kapitel 4.3 sowie eine Gesamtüberarbeitung des Kapitels 4.6 Güterverkehr.

4.2 Strassenverkehr

4.2.2 Karteneinträge

Neue und angepasste Vorhaben

Streichung Verlängerung Glattalstrasse, neues Vorhaben Ausbau Stelzenstrasse, Zürich (Nr. 8)

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung hat ergeben, dass die Verlängerung der Glattalstrasse entlang des Katzenbachs bis zur Glattparkstrasse das Ziel verfehlt, die Schaffhauserstrasse in Seebach und Opfikon zu entlasten und dort die Lärmemissionen substanziell zu verringern. Zudem würde sie die Erschliessung des Glattparks nur in begrenztem Masse verbessern. Dem steht gegenüber, dass sie den bestehenden Gewässerraum erheblich beeinträchtigen und in einem bisher wenig beeinträchtigten Gebiet eine neue linienförmige Lärmquelle schaffen würde. Aufgrund einer Interessenabwägung wird das Vorhaben nicht mehr im kantonalen Richtplan aufgeführt.

Neu vorgesehen ist die Optimierung der Kapazitäten auf der bestehenden Ost-West-Verbindung durch einen Ausbau der Stelzenstrasse. Gemäss der Zweckmässigkeitsbeurteilung «Verlängerung Glattalstrasse, Phase 1» ist der Stauraum für die Linksabieger von der Thurgauerstrasse in die Stelzenstrasse bereits heute unzureichend. Eine zweite Spur verbessert die Kapazität dieses Knotens. Durch einen Ausbau der SBB-Unterführung der 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 Massnahmen basieren auf Konzepten zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS-Konzepte).

Das Vorhaben Nr. 8 «Verlängerung Glattalstrasse» wird daher ersetzt durch das neue Vorhaben «Ausbau Stelzenstrasse».

Neue Linienführung Umfahrung Eglisau (Nr. 46)

Die Verbindung von Zürich via Flughafen Kloten nach Schaffhausen und weiter nach Süddeutschland stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar. Eglisau weist ein hohes Verkehrsaufkommen von mehr als 22'000 Fahrzeugen pro Werktag auf. Mit einer Verkehrsreduktion auf der Ortsdurchfahrt nimmt die Lärm- und Staubbelastung in den Ortsteilen Seglingen und Eglisau ab. Zudem kann der als schützenswertes Ortsbild klassifizierte Ortskern von Eglisau seine Wirkung voll entfalten. Die im kantonalen Richtplan eingetragene Linienführung wird aufgrund des vorangeschrittenen Planungsstands gemäss dem RRB Nr. 0885/2022 angepasst.

Gestrichene Vorhaben

Ausbau Wehntalerstrasse, Regensdorf-Anschluss Affoltern (Nr. 25)

Die Strasse wurde 2016 saniert und ein Fahrstreifenausbau lässt sich nicht realisieren, weil die Strasse durch das Objekt Nr. 1407 des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler führt. Das Vorhaben wird daher aus dem kantonalen Richtplan gestrichen.

Westtangente Wetzikon (Nr. 27)

Das Vorhaben erwies sich aus umweltrechtlichen Gründen als nicht bewilligungsfähig. Im September 2021 hat die Volkswirtschaftsdirektion den Verzicht beschlossen und kommuniziert. Entsprechend wird das Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Gemäss dem «Letter of Intent» zwischen der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und der Stadt Wetzikon vom 9. Januar 2019 verzichtet der Kanton auf alternative Ergänzungen des Staatsstrassennetzes. Gemäss der Absichtserklärung steht es der Stadt Wetzikon frei, neue kommunale Verbindungen zu realisieren, sofern sie deren Finanzierung übernimmt und daraus keine negativen Auswirkungen auf das Staatsstrassennetz resultieren.

Uster-West (Nr. 31)

Das Vorhaben «Neubau einer 2-streifigen Strasse» erwies sich aus umweltrechtlichen Gründen als nicht bewilligungsfähig. Im Juli 2020 hat die Volkswirtschaftsdirektion den Verzicht beschlossen und kommuniziert. Entsprechend wird der Eintrag nicht mehr im kantonalen Richtplan aufgeführt. Zwischen Kanton, Stadt und SBB besteht ein Konsens über die Alternative dazu, die auf einer Konzeptstudie «Auswirkungen Barrierenschliesszeiten Uster» basiert. Diese sieht Unterführungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den motorisierten Individualverkehr anstelle der beiden Niveauübergänge an der Zürichstrasse und an der Winterthurerstrasse sowie für den Fuss- und Veloverkehr an der Wermatswilerstrasse vor. Gegenwärtig werden die Vorprojekte dazu erarbeitet, parallel dazu erarbeiten die Stadt Uster und der Kanton eine Konzeptstudie zum künftigen Strassennetz.

Auf die Streichung der Moosackerstrasse wird in der TR 2022 verzichtet. Nach dem Verzicht auf Uster-West und dem voraussichtlichen Bau der Unterführung Winterthurerstrasse wäre die Moosackerstrasse eine mögliche Achse für die

zukünftige Führung des Durchgangsverkehrs. Das ist aber nur dann zweckmässig, wenn mit flankierenden Massnahmen eine deutliche Verkehrsentslastung des Zentrums von Uster sichergestellt werden kann. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung dazu wird erst Ende 2023 vorliegen.

Anpassungen HVS-Netz in der Richtplankarte

Kreuzbühl-/Falkenstrasse, Stadt Zürich

Die Verkehrssituation an der Falkenstrasse ist von Nutzungskonflikten geprägt, unter anderem zwischen dem Strassenverkehr und dem Güterumschlag. Zudem realisiert die Stadt Zürich am Bahnhof Stadelhofen eine Velostation mit rund 800 Abstellplätzen. Um den Nutzungskonflikten zu begegnen und die Velostation sicher, direkt und konfliktfrei zu erschliessen, sollen die Verkehrsströme im vorderen Seefeld entflochten werden. Mit den neuen Karteneinträgen «Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz» anstelle von «Hauptverkehrsstrasse bestehend» für die Falkenstrasse und die Kreuzbühlstrasse bis zur Einmündung Merkurstrasse sowie neu «Hauptverkehrsstrasse geplant» für die Kreuzstrasse zwischen Kreuzbühlstrasse und Zeltweg werden die Voraussetzungen für das geplante neue Verkehrsregime geschaffen. Dieses sieht vor, den motorisierten Durchgangsverkehr zwischen Utoquai und Kreuzplatz künftig in beiden Richtungen durch die Kreuzstrasse zu führen. Auf der Achse Falkenstrasse–Kreuzbühlstrasse ist eine Velovorzugsroute vorgesehen. Der Grundlagenbericht vom Januar 2022 weist die technische Machbarkeit sowie die Konformität mit der Verfassung nach.

Schaffhauserstrasse/Binzmühlestrasse, Stadt Zürich

Gemäss dem Leitbild Bahnhof Oerlikon Ost und dem Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon sollen die Tram- und Bushaltestelle Bahnhof Oerlikon Ost und die Fusswege sowie Veloverbindungen möglichst niederschwellig mit dem Bahnhof Oerlikon verbunden werden. Eine Vorstudie hat ergeben, dass eine neue Führung des Verkehrs auf der Schaffhauserstrasse stadteinwärts die optimale Möglichkeit ist, um dieses Ziel zu erreichen. Dieser soll ab der Kreuzung Schaffhauserstrasse/Binzmühlestrasse nicht mehr via Schaffhauserstrasse und Dörflistrasse zur Verzweigung Dörflistrasse/Thurgauerstrasse geführt werden, sondern via Binzmühlestrasse und Thurgauerstrasse. Stadtauswärts bleibt die bestehende Verkehrsführung via Dörflistrasse und Schaffhauserstrasse erhalten.

Um diese Anpassung zu ermöglichen, wird der Abschnitt Binzmühlestrasse–Friesstrasse der Schaffhauserstrasse unmittelbar nördlich der Gleisunterführung nicht mehr als «Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz» bezeichnet. Stattdessen wird der Abschnitt Schaffhauserstrasse–Thurgauerstrasse der Binzmühlestrasse zur einer Hauptverkehrsstrasse aufklassiert. Eine statistische Leistungsberechnung sowie eine Verkehrsflusssimulation weisen nach, dass die praktische Leistungsfähigkeit bei der neuen Verkehrsführung erhalten werden kann. Weil auch der Abschnitt Schaffhauserstrasse–Thurgauerstrasse der Binzmühlestrasse so wie bis anhin der Abschnitt Binzmühlestrasse–Friesstrasse der Schaffhauserstrasse bei einer Realisierung des Vorhabens Nr. 9 «Verlängerung Birchstrasse» von einer Abklassierung betroffen wäre, wird dieser als «Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz» in die Richtplankarte aufgenommen.

Ostring/Feldstrasse/Althardstrasse/Dorfstrasse, Regensdorf

Die Gebietsentwicklung Bahnhof Nord in Regensdorf führt zu Anpassungen im öffentlichen Raum und bei den Verkehrsinfrastrukturen. Basis dafür ist ein von Gemeinde und Kanton gemeinsam entwickeltes Gesamterschlussungskonzept. Dabei wird die Verknüpfung zwischen den beiden Hauptverkehrsstrassen Ostring und Wehntalerstrasse neu geregelt. An die Stelle der drei verschiedenen Ein- und Ausfahrten der Wehntalerstrasse, die über die Feldstrasse und die Althardstrasse bzw. die Dorfstrasse mit dem Ostring verbunden sind, soll ein T-Knoten zwischen Ostring und Wehntalerstrasse treten. Die Brücke des Ostrings über die Wehntalerstrasse soll zurückgebaut werden. Entsprechend sind die Feldstrasse östlich des Ostrings, die Dorfstrasse zwischen Wehntalerstrasse und Ostring sowie der Ostring nördlich der Wehntalerstrasse nicht mehr als «Hauptverkehrsstrassen bestehend», sondern als «Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz» aufzuführen.

Nachführung realisierter Vorhaben

Lärmsanierung Grünau (Nr. 4)

Die Arbeiten sind im Gang und werden 2025 abgeschlossen. Entsprechend wird das Vorhaben nicht mehr im kantonalen Richtplan aufgeführt.

Einhausung Schwamendingen (Nr. 7)

Die Arbeiten sind im Gang und werden 2024 abgeschlossen. Entsprechend wird das Vorhaben nicht mehr im kantonalen Richtplan aufgeführt.

Nordumfahrung Zürich (Nr. 10)

Die Arbeiten sind im Gang und werden 2026 abgeschlossen. Entsprechend wird das Vorhaben nicht mehr im kantonalen Richtplan aufgeführt.

Ortsdurchfahrt Bickwil, Obfelden (Nr. 13)

Die Arbeiten sind im Gang und werden 2023 abgeschlossen. Entsprechend wird das Vorhaben nicht mehr im kantonalen Richtplan aufgeführt.

Umfahrung Ottenbach (Nr. 14)

Die Arbeiten sind im Gang und werden 2023 abgeschlossen. Entsprechend wird das Vorhaben nicht mehr im kantonalen Richtplan aufgeführt.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Anpassungen aufgrund der Motion KR-Nr. 167/2020 vom 25. Mai 2020

Mit der Motion KR-Nr. 167/2020 vom 25. Mai 2020 verlangen die Kantonsräte Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Felix Hoesch (SP, Zürich) und Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) aus ökologischen Gründen, dass die internationale Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich an möglichst viele europäische Wirtschaftsräume (neu insbesondere auch an Brüssel, Amsterdam, London, Berlin, Warschau, Rom, Barcelona, Madrid, Prag, Kopenhagen, Stockholm) durch direkte Zugverbindungen sichergestellt und verbessert wird. Neben möglichst umsteigefreien Verbindungen am Tag sollen auch direkte Nachtzugverbindungen angeboten werden. Der Kanton Zürich wird aufgefordert, sich beim Bund und bei den Bahnunternehmen einzubringen und bei entsprechenden Strategien, Konzepten und der Umsetzungsplanung aktiv mitzuwirken. Zudem wird der Regierungsrat beauftragt, das Anliegen im Kapitel 4.3 «öffentlicher Verkehr» des kantonalen Richtplans verstärkt aufzugreifen.

Die Anliegen der Motionäre werden stufengerecht im Kapitel 4.3 öffentlicher Verkehr des kantonalen Richtplans aufgenommen. Der bestehende Richtplantext wird präzisiert.

4.3.1 Ziele

Pt. 4.3.1 (bisher)	Pt. 4.3.1 (neu)
Die Städte Zürich und Winterthur sowie der Flughafenbahnhof sind an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz anzuschliessen.	Die Städte Zürich und Winterthur sowie der Flughafenbahnhof sind an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz anzuschliessen. Insbesondere die Anbindung an die benachbarten Metropolitanräume, aber auch an weiter entfernt liegende Destinationen ist durch ein attraktives und nachfragegerechtes Angebot sicherzustellen.

Im rechtskräftigen Richtplan ist das übergeordnete Anliegen der Motionäre – die Anbindung an das europäische Schienennetz – bereits als Ziel verankert. Als Ergänzung des Ziels wird zwischen der Anbindung an die benachbarten Metropolitanräume und weiter entfernt liegende Destinationen unterschieden. Bei der ersten räumlichen Massstabsebene handelt es sich um den grenzquerenden Nahverkehr mit Reisen über Distanzen bis ca. 100 Kilometern, bei dem die Bahn direkt vom Auto konkurrenziert wird. Das bestehende Bahnangebot von und nach diesen Räumen ist bereits relativ gut, kann aber noch weiter verbessert werden. So könnte gemäss der 2021 vom Bundesamt für Verkehr publizierten Studie «Étude des potentiels ferroviaires pour les liaisons internationales» die Position der Bahn in diesem Umkreis durch die Einführung engmaschiger grenzquerender Angebote mit wettbewerbsfähigen Reisezeiten sowie durch neue Angebote auf stark nachgefragten Achsen (z.B. von Zürich nach Freiburg i. B. via Waldshut) gestärkt werden.

Die zweite räumliche Massstabsebene betrifft den internationalen Fernverkehr auf Distanzen von bis zu 1'000 Kilometern, die mehrheitlich gelegentlich zurückgelegt werden. Auf diesen Distanzen steht die Bahn nicht nur in Konkurrenz zum Auto, sondern auch zum Flugzeug. Bei Reisezielen, die mehr als 500 Kilometern entfernt liegen, sind aufgrund der Reisedauer als Angebot auch Nachtzugverbindungen attraktiv.

Der in der Motion gewünschte Ausbau des internationalen Personenverkehrs auf der Schiene stimmt mit den Planungen des Bundes und den Zielvorstellungen des Kantons überein. Dabei ist aber zu beachten, dass der Handlungsspielraum des Kantons Zürich gering ist. Die Federführung bei der Ausgestaltung des Angebots im internationalen Fernverkehr liegt bei der SBB bzw. ihren Partnerunternehmen im Ausland.

4.3.2 Karteneinträge

Im bestehenden Richtplan sind in der Abbildung 4.2 bereits Korridore für Internationale Verbindungen dargestellt. Ebenfalls ist im einleitenden Richtplantext vermerkt, dass die Einbindung des Kantons Zürich in den internationalen Schienenverkehr kontinuierlich zu verbessern ist.

In der Abb. 4.2 werden die Beschriftungen der Internationalen Korridore angepasst. Neu werden 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.

4.3.3 Massnahmen

Pt. 4.3.3 (bisher)	Pt. 4.3.1 (neu)
Der Kanton setzt sich für die zeitgerechte Realisierung von leistungsfähigen, schnellen und direkten internationalen Bahnverbindungen zu den benachbarten Metropolitanräumen ein. Im Vordergrund stehen dabei die Verbindungen nach Schaffhausen–Stuttgart, Basel–Frankfurt/Paris, Lugano–Milano, St. Gallen–München und nach Buchs–Arlberg (vgl. Abb. 4.2).	Der Kanton setzt sich im internationalen Bahnverkehr für attraktive Verbindungen zu wichtigen europäischen Metropolen und insbesondere zu den benachbarten Metropolitanräumen ein (vgl. Abb. 4.2). Das Angebot ist bei den Reisezeiten konkurrenzfähig, möglichst umsteigefrei und nachfragegerecht zu gestalten. Für weiter entfernte Destinationen sollen auch Verbindungen über Nacht angeboten werden.

Hinsichtlich der räumlichen Massstabsebenen sind neben den grenznahen Metropolitanräumen neu auch weiter entfernt liegende Destinationen aufgeführt. Die Ausgestaltung des Angebots hat sich an qualitativen Kriterien (konkurrenzfähig und umsteigefrei) sowie an den marktwirtschaftlichen Grundsätzen (Angebot und Nachfrage) zu orientieren.

Im Rahmen des nationalen Fahrplanverfahrens kann sich der Kanton Zürich für einen Ausbau des internationalen Bahnverkehrs einsetzen. Das Angebot wird jedoch durch den Markt und die verfügbaren Trassen in der Schweiz und im Ausland bestimmt und ist somit Änderungen unterworfen. So wurden beispielsweise nach der Einreichung der Motion vom 25. Mai 2020 Nachtzugverbindungen nach Amsterdam und Prag eingeführt. Weitere potenzielle Angebotserweiterungen sind die geplanten Nachtzugverbindungen nach Barcelona und Rom.

Es ist daher zweckmässig, im kantonalen Richtplan nur die übergeordneten Ziele und Erfolgsfaktoren für den internationalen Fernverkehr festzuhalten. Da die Angebote des internationalen Fernverkehrs durch die Eisenbahnunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht werden und sich die Marktbedürfnisse ändern können, ist es nicht zweckmässig, konkrete Reiseziele im kantonalen Richtplan zu verankern. Die spezifisch aufgeführten Verbindungen zu den benachbarten Metropolitanräumen werden daher gestrichen, der Fokus auf diese Räume bleibt jedoch inhaltlich (textlich umschrieben mit «insbesondere») erhalten.

4.6 Güterverkehr

Gesamtüberarbeitung

Anlass für die Gesamtüberarbeitung des Kapitels Güterverkehr ist die Feststellung, dass die nachhaltige Gestaltung der Logistik, die neben dem Transport auch das Lagern und Sortieren von Waren einschliesst, immer anspruchsvoller wird. Zum einen gehen die aktuellen Annahmen von einer weiterhin wachsenden Bevölkerung im Kanton Zürich aus – plus 29 Prozent von 2020 bis 2050 gemäss dem aktuellen Szenario des kantonalen Amtes für Statistik. Zum anderen postulieren das Raumplanungsgesetz des Bundes (SR 700) sowie das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (LS 700.1) eine Siedlungsentwicklung nach innen, die Sicherstellung der Grundversorgung und einen sparsamen Umgang mit den Ressourcen. Gemäss dem Raumordnungskonzept sollen 80 Prozent des Bevölkerungswachstums im Kanton Zürich in den Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften aufgefangen werden (vgl. Pt. 1.3). Neben zusätzlichen gesellschaftlichen und technologischen Trends wie der Globalisierung, der Digitalisierung, der Individualisierung sowie dem demographischen Wandel belastet dies die bestehende Verkehrsinfrastruktur, insbesondere in den urbanisierten Räumen.

Bei der künftigen Gestaltung von Güterverkehr und Logistik geht es darum, für die kommenden Jahre und Jahrzehnte sicherzustellen, dass die Transporte reibungslos und ressourcenschonend abgewickelt werden können, die für die Versorgung von Bevölkerung und Unternehmen mit Waren aller Art und für die Entsorgung von Abfällen und Aushub notwendig sind. Verkehrsträger für diese Transporte sind in erster Linie die Strasse und die Schiene, aber auch die Luft und das Wasser. Falls sich Transportkanäle unter dem Boden realisieren lassen, werden diese das bestehende System ergänzen. Die unter Pt. 4.6 festgesetzten Objekte sind Anlagen für den Warenumschlag. Die Infrastrukturen für den rollenden Verkehr zu Land werden unter Pt. 4.2 (Strassenverkehr) und Pt. 4.3 (Öffentlicher Verkehr) aufgeführt, jene für die Luftfahrt unter Pt. 4.7 (Luftverkehr) und für die Schifffahrt unter Pt. 4.8.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) vom März 2018 und des darauf basierenden, am 6. Juli 2022 durch den Regierungsrat verabschiedeten Güterverkehrs- und Logistikkonzeptes (GVLK) hat der Kanton Zürich Strategien und Handlungsschwerpunkte erarbeitet, die räumliche und organisatorische Auswirkungen haben. Diese müssen Eingang in die kantonale Richtplanung finden.

Hinzu kommen neue gesetzliche Aufträge. Auf eidgenössischer Ebene handelt es sich um das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG), das die Kantone verpflichtet, basierend auf dem Sachplan Unterirdischer Güterverkehr (SUG) des Bundes «die für die geplanten Anlagen geeigneten Räume» zu bezeichnen. Der Sachplan wird zurzeit erarbeitet. Auf kantonaler Ebene ist der Bahntransportpflicht für Aushub und Gesteinskörnungen bei grossen Baustellen (§ 232 a Abs. 4 und 359 Abs. 1 lit. p PBG und Verordnung über den Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung) zu entsprechen.

Das Gesamtverkehrskonzept vom März 2018 (GVK) und das Güterverkehrs- und Logistikkonzept vom September 2022 (GVLK) enthalten folgende massgeblichen übergeordneten Ziele und Strategien:

GVK, Leitsatz 1	Der Kanton Zürich leistet mit seinem Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung eines wettbewerbsfähigen Lebens- und Wirtschaftsraums.
GVK, Ziel 1.4	Optimale Erreichbarkeit im Güterverkehr: Für den Transport von Gütern stehen leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen und attraktive Standorte für Verlade- und Umladeeinrichtungen von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt bereit. Die Transportdistanzen auf der Strasse bleiben möglichst kurz.
GVK, Ziel 2.6	Erhöhen des Bahnanteils am Massengüterverkehr: Der Bahnanteil im gebündelten Massengüterverkehr erhöht sich. Kies- und Aushubtransporte: Mindestens 35% der abgebauten und abzulagernden Menge werden mit der Bahn oder im kombinierten Ladungsverkehr transportiert.
GVK, Ziel 4	Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt
GVK, Ziel 5	Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit
GVLK, Ziel 1	Optimieren der Erreichbarkeit im Güterverkehr
GVLK, Ziel 2	Sichern und Stärken des Bahnanteils im Güterverkehr
GVLK: Ziel 3	Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt
GVLK, Strategie 1	Güterverkehrsintensive Branchen: Lastwagenfahrten werden durch Verlagerung auf die Schiene reduziert; bei Neubauten und Arealentwicklungen wird eine siedlungsverträgliche Güterverkehrserschliessung verlangt.
GVLK, Strategie 2	Güterbahn- und Umschlagsanlagen: Das Angebot im Schienengüterverkehr wird erhalten und weiterentwickelt; Flächen für den Güterumschlag Schiene-Strasse werden gesichert; die Flächeneffizienz von Umschlags- und Logistikflächen wird optimiert.
GVLK, Strategie 3	Strasse und Feinverteilung: Die Ausnutzung der Strasseninfrastruktur wird optimiert; Zufahrten sind siedlungs- und umweltverträglich; eine optimierte City-Logistik und Kooperationen werden unterstützt.
GVLK, Strategie 4	Innovationen und neue Systeme: Innovation wird unterstützt.
GVLK, Strategie 5	Kooperation und Vernetzung: Die Kompetenz betreffend Güterverkehr und Logistik in der kantonalen Verwaltung wird gestärkt; die Zusammenarbeit der Partner im Güterverkehr und in der Logistik wird gestärkt.

Neben dem GVK und dem GVLK sowie dem Sachplan Verkehr (Teile Programm und Infrastruktur Schiene) und dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes sind namentlich die folgenden Studien und Stellungnahmen als Grundlagen für die Gesamtüberarbeitung von Pt. 4.6 relevant:

- Als Schlüsseldokument der Schlussbericht der Studie «Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050» vom 23. Juni 2023. Das partizipativ mit Vertreterinnen und Vertreter aller relevanten Stellen der kantonalen Verwaltung, der Städte Zürich und Winterthur, der SBB sowie von Transport- und Logistikunternehmen erarbeitete Dokument ist das Zukunftsbild für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs und der Umschlaganlagen zwischen Schiene und Strasse im Kanton Zürich.
- der Schlussbericht des Konzepts Anschlussgleise, Freiverlade und Umschlaganlagen des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich vom 22. Dezember 2020 mit den dazugehörigen Faktenblättern
- der Schlussbericht «Standorte und Modelle für den Betrieb von Umschlaganlagen für Kies und Aushub» vom 23. Juli 2020 der Ämter für Wasser, Energie und Landschaft, für Raumentwicklung und für Verkehr des Kantons Zürich mit den dazugehörigen Faktenblättern
- der Erläuternde Bericht zur Vernehmlassungsvorlage über die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 2. November 2022
- der Schlussbericht des Konzepts Urbane Logistik der Stadt Zürich Entwurf vom 22. Dezember 2022.
- der Schlussbericht der Machbarkeitsstudie City-Hub der Stadt Winterthur vom 25. Februar 2022
- das Konzept Suisse Cargo Logistics der SBB (<https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/verantwortung/gueterverkehr/umsetzung.html>)
- das Verladestandortkonzept der Terrarail-Modalsplit AG (<https://www.terrarail-modalsplit.ch>)

Der Überarbeitungsprozess wurde durch eine Gruppe von Fachleuten aus der Güterverkehrsbranche, der SBB, des Bundesamts für Verkehr und der kantonalen Verwaltung begleitet.

4.6.1 Ziel

Um den Güterverkehr und die Logistik gemäss den genannten Anforderungen zu entwickeln, ist eine ganzheitliche Betrachtungsweise notwendig und es ist ein wesensgerechter Einsatz der Verkehrsträger anzustreben. Der Bund hat 2021 in der Studie «Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen» die Terminologie des Wirtschaftsverkehrs entwickelt, der neben dem klassischen Güterwirtschaftsverkehr auch den Dienstleistungsverkehr mit Waren, Dienstleistungsverkehr ohne Waren und Personenwirtschaftsverkehr umfasst. Im kantonalen Richtplan bezieht sich der Begriff Güterverkehr abgesehen von einer Aussage zu den Anhalte- und Parkierungsmöglichkeiten für den Dienstleistungsverkehr von Handwerkern mit Waren

ausschliesslich auf den kommerziellen Gütertransport.

Die Güterverkehrsströme sind soweit möglich bis in die Nähe der Konsumentinnen und Konsumenten zu bündeln, und Umwegfahrten sind zu vermeiden. Dafür sind entsprechende Kapazitäten sowohl auf der Schiene wie auch auf der Strasse und leistungsfähige Umschlageinrichtungen zwischen den beiden Verkehrsträgern notwendig. Diese sind Fixpunkte im Transportsystem und können, wo das möglich ist, als Logistikeinrichtungen um weitere Elemente zum Lagern und Sortieren von Gütern oder zum Aufbereiten von Abfällen ergänzt werden, etwa von Baustoffen. Auf diese Weise lässt sich Güterverkehr über mittlere und grosse Distanzen national und international effizienter abwickeln. Gemäss § 24 lit. b PBG sind unter Pt. 4.6 im kantonalen Richtplan Standorte und Flächen für den Güterumschlag zu bezeichnen. Dies vorzugsweise an Orten, die sich als Schnittstellen zwischen dem idealerweise auf der Schiene abzuwickelnden Güterverkehr auf mittlere und grosse Distanzen und der regionalen und kantonalen Feinverteilung auf der Strasse eignen.

Die Eisenbahn soll weiterhin 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. Zudem sind die Voraussetzungen für neue, innovative Transportsysteme zu schaffen, welche insbesondere in Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen die bestehenden Transportsysteme ergänzen und entlasten.

Die im kantonalen Richtplan festgelegten Umschlaganlagen orientieren sich primär am vorhandenen Bestand, der – sofern zweckmässig – gemäss den aktuellen und zukünftigen Anforderungen technisch weiterzuentwickeln ist. Dieser Ansatz empfiehlt sich umso mehr, als der Grundsatz der Siedlungsentwicklung nach innen es nahelegt, auch für den Güterverkehr und die Logistik in erster Linie bestehende Flächen zu sichern und weiterzuentwickeln.

Die Erstellung von Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortszentren entspricht nicht mehr den heutigen Zielsetzungen der Verkehrsplanung des Kantons Zürich (vgl. Strategie 3.6 des Gesamtverkehrskonzepts 2018). Demnach sind Umfahrungsstrassen eines von mehreren möglichen Instrumenten, um den Durchgangsverkehr siedlungsverträglich zu gestalten. Daher wird der entsprechende Satz nicht mehr im Richtplantext unter Pt. 4.6 aufgeführt bzw. durch den Satz ersetzt, dass eine übermässige Belastung des Strassennetzes grundsätzlich zu vermeiden ist. Über das jeweils geeignete Instrument ist fallweise zu entscheiden.

Zudem werden die Minimierung der Lärmbelastung von Wohngebieten sowie die Gewährleistung der Sicherheit beim Transport, Umschlag und der Lagerung gefährlicher Güter unter Pt. 4.6.1 erwähnt.

a) Güterumschlag

Der kantonale Richtplan legt bereits heute ein grosses Gewicht auf den Erhalt der bestehenden Infrastrukturen zum Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse. Um einem zeitgemässen und umfassenden Logistikverständnis Rechnung zu tragen, soll er künftig auch Aussagen über das Gesamtsystem des Güterverkehrs enthalten. Bei der Anlieferung von Gütern in den Kanton und beim Abtransport aus dem Kanton soll der Schienengüterverkehr weiterhin das robuste Rückgrat über mittlere und grosse Distanzen im nationalen und internationalen Verkehr bleiben. Dies setzt voraus, dass der Umschlag auf die Strasse für die letzte Meile an geeigneten Orten stattfinden kann. Dabei sind effiziente Logistikketten, insbesondere auch solche mit Transportbehältern, zu ermöglichen und in den Stadtlandschaften ist eine effizient und nachhaltig organisierte urbane Logistik zu entwickeln. Darunter sind die logistischen Prozesse und Funktionen für die Feinverteilung von Gütern und gegebenenfalls auch für die Entsorgung von Abfällen in städtischen Räumen zu verstehen.

Gemäss Art. 3 des eidgenössischen Gütertransportgesetzes definiert der Bund ein Konzept für den Gütertransport auf der Schiene. In diesem sind weitere Anlagen des Güterverkehrs im Sinne einer Bestandssicherung festgehalten, insbesondere schienen- und strassenseitig allgemein zugängliche Freiverlaneanlagen. Der Kanton Zürich übernimmt aus diesem Konzept jene Anlagen in den kantonalen Richtplan, die aufgrund seiner Grundlagenstudien und dabei insbesondere der «Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050» mittel- bis langfristig als zukunftsfähig erachtet werden. Darunter fallen auch Anlagen, die zu erhalten sind, damit sich künftige Spielräume für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechterhalten lassen.

b) Kies- und Aushubumschlag

Mit der am 31. August 2020 im kantonalen Planungs- und Baugesetz sowie im Strassengesetz verankerten Bahntransportpflicht für Aushub und Gesteinskörnung (§ 24 StrG i.V.m. § 232a PBG) wird die Verlagerung der Massenguttransporte von der Strasse auf die Schiene gestärkt. Während die Bahn bei den Kiestransporten schon einen hohen Marktanteil hat, besteht bei den Aushubtransporten Nachholbedarf.

c) Anschlussgleise

Art. 12 des eidgenössischen Gütertransportgesetzes verlangt, dass Industrie- und Gewerbebezonen, soweit technisch möglich und verhältnismässig, mit Anschlussgleisen zu erschliessen sind. Auf kantonaler Ebene besteht mit § 237 PBG eine entsprechende Vorgabe, auf die im kantonalen Richtplan neu hingewiesen wird.

Gemäss § 30 Abs. 4 lit. c PBG werden Anschlussgleise heute 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 solchen Umschlaganlagen von gesamtkantonalen Bedeutung, in Stadtlandlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften zu beheben, werden diese neu im

kantonalen Richtplan aufgeführt. Anschlussgleisanlagen sind grundsätzlich privat. Die Anlagen, für die der Bund (Art. 18 Abs. 1 und 2 MinVG) Mittel gesprochen hat, sind diskriminierungsfrei zu betreiben. Gemäss «Konzept Anschlussgleise, Freiverlade und Umschlaganlagen» ist dies bei sämtlichen zur Aufnahme in den kantonalen Richtplan vorgeschlagenen Anlagen der Fall.

d) Luftfracht

Die Bedeutung der Luftfracht als wichtige Güterverkehrsart ist auch unter Pt. 4.6 zu berücksichtigen, um dem umfassenden Logistikverständnis Rechnung zu tragen. Gemäss GVLK ist jedoch – wo möglich und sinnvoll – die Verlagerung auf nachhaltige Alternativen anzustreben. Zusätzliche Festlegungen für Umschlaganlagen der Luftfracht sind nicht notwendig, da diese bereits unter Pt. 4.7 (Luftfahrt) enthalten sind. Die Luftfracht ist abzugrenzen von der Versorgung und Entsorgung des Flughafens Zürich.

4.6.2 Karteneinträge

Die Überarbeitung der Karteneinträge zu Pt. 4.6 orientiert sich an den im GVLK definierten Erschliessungsschwerpunkten für den Schienengüterverkehr, und sie erfolgt differenziert nach Handlungsdruck bzw. Bevölkerungsdichte. Damit soll sichergestellt werden, dass insbesondere in dicht besiedelten Gebieten oder Regionen mit Wachstumspotenzial Anlagen für den Umschlag von Gütern zwischen Schiene und Strasse behördenverbindlich gesichert werden.

Die materiellen und formellen Anpassungen (neue Einträge, substanzielle Anpassungen; Überträge aus regionalen Richtplänen und aus dem Konzept des Bundes für den Gütertransport auf der Schiene) betreffen Anlagen, die für den ganzen Kanton von Bedeutung oder in Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften gemäss kantonalem Raumordnungskonzept gelegen sind. Damit soll der Umschlag zwischen Schiene und Strasse insbesondere in jenen Teilen des Kantons sichergestellt werden können, die den grössten Teil des Bevölkerungswachstums aufzunehmen haben und in denen die Flächenkonkurrenz gross ist.

Konkret sollen im Sinne einer Strategie im kantonalen Richtplan festgesetzt werden:

1. Alle Umschlaganlagen von kantonalen Bedeutung, insbesondere für Transporte, die mit (Hochsee-)Containern abgewickelt werden sowie für Mineralöltransporte
2. Alle Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften, die multifunktional oder nach verschiedenen Funktionen ausdifferenziert sind
3. Multifunktionale Umschlaganlagen in urbanen Wohnlandschaften, um Spielräume für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse zu bewahren

Die Objektbeschreibungen werden präzisiert und systematisiert. Dabei werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Anlagentyp (Güterumschlaganlage oder Rangierbahnhof)
- Anschlussgleis (falls ein solches zur Erschliessung der Umschlaganlage notwendig ist)
- Ausprägungen der Güter und Arten des Güterumschlags (sofern ausdifferenzierbar)
- Stellenwert für die Stadtversorgung (urbane Logistik)
- Freiverlad (öffentliche Verladeanlage, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen)
- Wechselbehälterumschlag oder (Hochsee-)Containerumschlag (Umschlaganlagen, an denen diese Funktionen einen Schwerpunkt bilden oder bilden sollen)
- Koordinationshinweise (Hinweise und Prüfaufträge)

Die Anpassungen im Einzelnen

Nr. 1: Zürich-Hardfeld

Der Eintrag wird terminologisch angepasst und ergänzt. Die Stadt und der Kanton Zürich haben ein grosses Interesse, die bestehenden Logistikfunktionen auf dem Areal Hardfeld zu erhalten. Der bestehende Karteneintrag Zürich-Aussersihl, der den wichtigsten Standort für den Güterumschlag Schiene-Strasse in der Stadt Zürich definiert, wird durch die präzisierende Ortsbezeichnung Hardfeld ersetzt sowie mit den zusätzlichen Funktionen Kies und Baustoffe, Recyclinggut sowie Konsumgut (urbane Logistik) ergänzt. Damit wird den bestehenden Nutzungen als Freiverlad für Recycling und Baustoffe sowie seinem Potenzial für Konsumgut Rechnung getragen. Im Hinblick auf die neue Direktverbindung Zürich-Aarau wird der Annahmehnhof neu erstellt werden müssen. Die Umschlaganlage ist im Konzept «Urbane Logistik» der Stadt Zürich als multifunktionaler City-Hub mit hoher Priorität definiert.

Nr. 2: Zürich-Herdern

Der Eintrag wird aus dem regionalen Richtplan (Stadt Zürich Pt. 4.8.2, Nr. 1) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übernommen. Das Areal Herdern ist neben dem Hardfeld die wichtigste Logistikfläche für die Versorgung und Entsorgung im Stadtgebiet. Das Verteilzentrum der Migros-Genossenschaft Zürich weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf und soll langfristig bestehen bleiben. Die schienenseitige Anlieferung von Gütern ermöglicht eine stauunabhängige und pünktliche Versorgung von Ladengeschäften in der Stadt Zürich. Die brachliegenden Anschlussgleise und der Engros-Markt haben das Potenzial, intensiver genutzt zu werden. Sie werden aufgrund ihrer Bedeutung mit der Funktion

Konsumgut (urbane Logistik) neu in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Die Option eines Umschlags von Wechselbehältern soll hier offengehalten werden. Die Umschlaganlage ist im Konzept «Urbane Logistik» der Stadt Zürich als multifunktionaler City-Hub mit hoher Priorität definiert. Ein Entwicklungsprozess unter Beteiligung der Stadt ist eingeleitet.

Nr. 3: Zürich-Altstetten

Der Eintrag wird in Bezug auf die verwendeten Begriffe angepasst. Der Begriff Schnellgutbahnhof (CDS) wird gestrichen, weil der Stückgutverkehr unter dem Label Cargo Domizil nicht mehr existiert. Stattdessen werden die derzeit dort umgeschlagenen Funktionen Stückgut und Pakete genannt.

Zürich-Wollishofen (alter Eintrag Nr. 4)

Der Eintrag wird gestrichen. Die Freiverladeanlage wurde in den letzten Jahren nur noch vom Zirkus Knie genutzt, der seine Transporte mittlerweile vollumfänglich auf die Strasse verlagert hat. Aufgrund einer geplanten Arealentwicklung durch die SBB (Projekt «Wellenlänge») wird diese zukünftig nicht mehr nutzbar sein. Das Anschlussgleis der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft und des Tiefbauamts wird nicht mehr genutzt. Seitens der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft besteht auch langfristig kein Bedarf für ein Anschlussgleis. Die KIBAG beabsichtigt, sich auf die Standorte Tiefenbrunnen und Adliswil zu fokussieren. Eine Verlängerung des Anschlussgleises bis zum Beton- und Kieswerk der KIBAG kommt somit nicht in Frage. Vgl. zu diesem Objekt auch den regionalen Richtplan Stadt Zürich Pt. 4.8.2, Nr 2.

Nr. 4: Zürich/Schlieren-Mülligen

Der Eintrag wird im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, festgelegt. Die bestehende Anlage Zürich-Mülligen wird als Güterumschlaganlage für Stückgut und Pakete neu auch im kantonalen Richtplan festgelegt. Das Briefzentrum Zürich Mülligen ist das grösste Sortierzentrum der Schweizerischen Post. Im Jahr 2021 wurde eine neue Anlage für die Verarbeitung von Kleinpaketen in Betrieb genommen. Der optimal an der Ost-West-Achse der Eisenbahn gelegene Standort hat mittel- bis langfristig grosses Potenzial, ebenfalls zu einer Umschlaganlage für Stückgut und Pakete zu werden. Vgl. zu diesem Objekt auch das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes.

Nr. 5: Zürich-Tiefenbrunnen

Der Eintrag wird in Bezug auf die verwendeten Begriffe angepasst. Die KIBAG beabsichtigt, die Betonproduktion im Raum Zürich Süd an den Standorten Tiefenbrunnen und Adliswil zu konzentrieren. Zement wird per Bahn angeliefert, Kies per Schiff und auf der Strasse. Anschlussgleise sind nicht vorhanden, der Umschlag erfolgt auf Bahnhofgleisen (Freiverlad).

Nr. 6: Zürich-Seebach

Der Eintrag wird aus dem regionalen Richtplan (Stadt Zürich Pt. 4.8.2, Nr. 5) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Der im regionalen Richtplan eingetragene Umschlagstandort mit bestehendem Anschlussgleis ist ein Areal in einer Wohnzone auf privatem Grund. Er ist gemäss dem Konzept «Urbane Logistik» der Stadt Zürich langfristig für den Umschlag Schiene/Strasse zu sichern, obwohl er schienenseitig nicht einfach zu entwickeln ist.

Nr. 7: Zürich Affoltern

Der Eintrag wird aus dem regionalen Richtplan (Stadt Zürich Pt. 4.8.2, Nr. 4) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Die Umschlaganlage ist im Konzept «Urbane Logistik» der Stadt Zürich als multifunktionaler City-Hub mit hoher Priorität definiert, für die ein Bahnanschluss zu prüfen ist.

Nr. 8: Schlieren/Zürich-Gaswerk

Der Eintrag wird aus den regionalen Richtplänen (ZPL Pt. 4.8.2, Nr. 2 und Stadt Zürich Pt. 4.8.2, Nr. 6) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Der Standort Schlieren hat ein grosses Potenzial für den Schienengüterverkehr. Die Anschlussgleise Richtung Gaswerk liegen brach, sind aber der Schlüssel für die im regionalen Richtplan der Stadt Zürich vorgesehene Verlängerung bis zur Abwasserreinigungsanlage Werdhölzli. Das Konzept «Urbane Logistik» der Stadt Zürich sieht vor, das Gaswerkareal als mögliche Rückfallebene zu sichern.

Nr. 9: Schlieren/Unterenstringen

Der bestehende Eintrag wird präzisiert. Die Anschlussgleise werden derzeit nicht genutzt. Das Unternehmen AGIR beabsichtigt jedoch eine Wiederinbetriebnahme des Anschlussgleises für die Anlieferung von Kies und Aushubmaterial. Die Sanierung der Brücke über die Limmat – welche unter Denkmalschutz steht – ist noch ausstehend. Vgl. zu diesem Objekt auch den regionalen Richtplan ZPL Pt. 4.8.2, Nr. 2.

Nr. 10: Dietikon

Der bestehende Eintrag wurde auf Inhalte beschränkt, die der Stufe des kantonalen Richtplans angemessen sind, und der Realisierungsstand wurde im Sinne einer einheitlichen Anwendung angepasst. Dies, zumal die quantitativen und qualitativen Fragen zur Erschliessung des SBB-Regionalterminals bereits geklärt sind. Die Zufahrt wurde so definiert, dass der Lastwagenverkehr via Mutschellenstrasse schnell auf die Autobahn gelangt. Die Anpassung des Anschlusses ist umgesetzt und die Umgestaltung des Knotens Mutschellen-/Silbernstrasse wird vorbereitet. Insgesamt, so haben Berechnungen ergeben, wird die Zahl der Lastwagenfahrten vom und zum Regionalterminal Dietikon kleiner sein als die

täglichen Schwankungen im Verkehrsaufkommen. Beim Realisierungsgrad ist dem geplanten Ausbau des Terminals für den kombinierten Verkehr Rechnung zu tragen. Dieser Ausbau ermöglicht es, einen Teil der bisher durch den kombinierten Verkehr genutzten Anlagen für den Freiverlad nutzbar zu machen. Das Plangenehmigungsverfahren wurde 2022 gestartet und soll bis 2024 laufen; realisiert werden soll das Projekt 2024 bis 2026.

Nr. 11: Dietikon/Spreitenbach

Es werden keine Änderungen am bestehenden Eintrag vorgenommen. Der Rangierbahnhof Limmattal ist schweizweit die grösste Güterwagensortieranlage und zugleich Drehscheibe des Einzelwagenladungsverkehrs.

Nr. 12: Birmensdorf-Ristet

Der bestehende Eintrag wird präzisiert. Die Firmen Hastag und Loacker Swiss Recycling verfügen hier über gut genutzte Anschlussgleise. Die Ortsbezeichnung wird mit dem Flurnamen «Ristet» präzisiert. Zudem sind an diesem Standort weitere Nutzungen geplant, beispielsweise eine Aushubumschlaganlage, die Bestandteil des Verladestandortkonzepts der Terrarail-Modalsplit AG ist. Die Überprüfung der Standorte hat ergeben, dass kein richtplanrelevanter Abstimmungsbedarf in Bezug auf den Standort Affoltern am Albis besteht, da beide Standorte benötigt werden. Die entsprechende Passage wird deshalb gestrichen. Vgl. zu diesem Objekt auch den regionalen Richtplan ZPL Pt. 4.8.2, Nr. 4.

Nr. 13: Affoltern am Albis

Der Eintrag wird präzisiert und die bestehende Anlage (Freiverlad) wird aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften mit einem Netz von Freiverladen Spielräume für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen. Die bis anhin im kantonalen Richtplan enthaltene geplante Güterumschlaganlage wird als geplante Verlegung unter Einbezug des bestehenden Anschlussgleises ins Industriegebiet Lindenmoos präzisiert und aufgeführt. Die Überprüfung der Standorte hat ergeben, dass kein richtplanrelevanter Abstimmungsbedarf in Bezug auf den Standort Birmensdorf-Ristet besteht, weshalb die entsprechende Passage gestrichen wird. Vgl. zur bestehenden Anlage (Freiverlad) auch das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes und zum Anschlussgleis Lindenmoos den regionalen Richtplan ZPZ Pt. 4.7.2, Nr. 10

Nr. 14: Wädenswil, Au

Der Eintrag wird präzisiert und die bestehende Anlage (Freiverlad) wird aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften mit einem Netz von Freiverladen Spielräume für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen. Ein Ausbau ist nicht vorgesehen, entsprechend ist der Realisierungsstand von geplant in bestehend zu ändern.

Nr. 15: Meilen

Die bestehende Anlage wird aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften ein Netz von Freiverladen Spielräume in Bezug auf den Umschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen.

Nr. 16: Stäfa

Die bestehende Anlage wird aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes und aus dem regionalen Richtplan (ZPP Pt. 4.7.2, Nr. G4) im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften mit einem Netz von Freiverladen Spielräume für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen.

Nr. 17: Glattbrugg

Die bestehende Anlage wird aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes (Freiverlad) und aus dem regionalen Richtplan (ZPG Pt. 4.7.2, Nr. 1) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen.

Nr. 18: Kloten

Die bestehende Anlage wird aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes (Freiverlad) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen.

Nr. 19: Rümlang

Die bestehende Anlage wird aus dem Konzept Gütertransport auf der Schiene (Freiverlad) und aus dem regionalen Richtplan (RRP ZPG Pt. 4.7.2, Nrn. 1 und 6) im Sinne der Strategie, Anlagen, die für den ganzen Kanton und die Stadtlandschaften von Bedeutung sind, im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Die Anschlussgleisanlage für Mineralölprodukte ist von kantonalen Bedeutung. Ein Teil der Anlage ist unter anderem Bestandteil des Verladestandortkonzepts der Terrarail-Modalsplit AG.

Nr. 20: Regensdorf, Büel

Der Eintrag ist Bestandteil der Teilrevision 2020. Es werden keine Änderungen vorgenommen.

Nr. 21: Regensdorf-Watt

Der Eintrag wird präzisiert und die bestehende Anlage wird aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes (Freiverlad) im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften ein Netz von Freiverladen Spielräume in Bezug auf den Umschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen.

Nr. 22: Schwerzenbach

Die bestehende Anlage wird aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes (Freiverlad) und aus dem regionalen Richtplan (ZPG Pt. 4.7.2 Nr. 2) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen.

Nr. 23: Schwerzenbach/Volketswil/Uster

Die bestehende Anlage wird aus dem regionalen Richtplan (ZPG Pt. 4.7.2, Nrn. 7, 8 und 9) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Ein Teil der Anlage ist unter anderem Bestandteil des Verladestandortkonzepts der Terrarail-Modalsplit AG.

Nr. 24: Wetzikon

Die bestehende Anlage wird bis zur Realisierung einer Alternative (Wetzikon-Schöneich oder Pfäffikon-Chlausenweid) aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes (Freiverlad) im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften mit einem Netz von Freiverladen Spielräume für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen.

Nr. 25a: Wetzikon-Schöneich

Es werden keine Änderungen am bestehenden Eintrag vorgenommen. Am Standort Wetzikon-Schöneich ist eine Anlage vorgesehen, in welcher der Warenumsschlag zwischen der Schiene und der Strasse regional gebündelt werden kann. Die Anlage trägt dadurch den Erfordernissen einer regionalen, wirtschaftlich vertretbaren und mit der S-Bahn abgestimmten Erschliessung durch den Schienengüterverkehr Rechnung. Das Projekt ist vom Bund im Rahmen des STEP-Ausbau-schritts 2035 beschlossen.

Nr. 25b: Pfäffikon-Chlausenweid

Es werden keine Änderungen am bestehenden Eintrag vorgenommen. Die Freiverladeanlage wurde im Rahmen des Bahnhofsumbaus zurückgebaut. Ein alternativer Standort ist im kantonalen Richtplan als Rückfallebene zur Anlage in Wetzikon-Schöneich enthalten. Falls letzterer nicht realisiert werden kann, wäre dieser Standort weiterzuverfolgen.

Nr. 26: Effretikon

Der Eintrag wird präzisiert und inhaltlich ergänzt. Im Zusammenhang mit der Erschliessung des Kiesabbaugebiets Tagels-wangen ist eine Verlängerung der Gleisanlage geplant.

Nr. 27: Winterthur-Zentrum

Der Eintrag wird präzisiert und die bestehende Anlage (Freiverlad) wird aus dem Konzept Schienengüterverkehr des Bundes im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Winterthur-Zentrum wurde von der Stadt Winterthur und dem Kanton Zürich als idealer Standort zur Abwicklung verschiedener Formen des Güterverkehrs identifiziert, insbesondere auch für den Umschlag von Wechselbehältern als Drehscheibe für Konsumgut und urbane Logistik. Die Passage „Verlegung nach Winterthur Grüze prüfen“ fällt weg, weil die drei Standorte in Winterthur gemäss dem Schlussbericht der Machbarkeitsstudie City-Hub der Stadt Winterthur künftig komplementäre Funktionen haben sollen. Die Bezeichnung Umschlagplatz Cargo Domino entfällt, weil die entsprechende Dienstleistung nicht mehr existiert.

Nr. 28: Winterthur-Grüze

Der bestehende Eintrag wird insofern angepasst, als es sich nicht mehr um eine «Variante», sondern neu um einen eigenständigen Standort handelt. Die drei Standorte in Winterthur sollen gemäss dem Schlussbericht der Machbarkeitsstudie City-Hub der Stadt Winterthur künftig komplementäre Funktionen übernehmen. In Grüze behalten die Areale östlich des Bahnhofs (Anschlussgleise, die von der Tösstlinie abzweigen) ihre Bedeutung. Auch ist der Anschluss insbesondere des (potenziellen) Stückgut- und Paket-Zentrums an die Linie Zürich-St. Gallen eine Option. Der heute noch bestehende Freiverlad hat jedoch keine Entwicklungsmöglichkeit mehr und wird daher nicht in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Zudem befindet sich der Standort östlich des Hauptbahnhofs, wodurch dieser durch in Winterthur beginnende bzw. endende Güterzüge von und nach Westen zusätzlich belastet würde.

Nr. 29: Oberwinterthur

Die Anlage wird aus dem regionalen Richtplan (PWU Pt. 4.8.2, Nrn. 6 und 7) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Der bestehende Eintrag wird präzisiert, es handelt sich nicht mehr um eine Variante. Die drei Standorte in Winterthur sollen gemäss dem Schlussbericht der Machbarkeitsstudie City-Hub der Stadt Winterthur künftig komplementäre Funktionen haben. Entsprechend werden Oberwinterthur im kantonalen Richtplan die Funktionen zugewiesen, welche die Anlage heute erfüllt. Zum einen ist sie Teil des Verladestandortkonzepts der Terrarail-Modalsplit AG, zum anderen wird hier Holzumschlag abgewickelt. Der Standort ist aber ist nicht mehr als potenzieller Ersatzstandort für Winterthur-Grüze oder Winterthur-Zentrum vorzusehen. Zum einen ist die Lage östlich von Winterthur-Grüze insbesondere für Systemverkehre ungünstig, weil dort, anders als weiter westlich, die beiden Hauptlinien in die Ostschweiz nicht mehr gebündelt sind, zum anderen ist sie für eine effektive urbane Logistik zu peripher.

Nr. 30: Embrach

Der bestehende Eintrag wird präzisiert. Der KV-Terminal ist vor allem für internationale Verbindungen via Basel geeignet. Die Embraport beabsichtigt das Areal – weiterhin schwerpunktmässig für logistikaffine Funktionen – weiterzuentwickeln. Vgl. zu diesem Objekt auch den regionalen Richtplan PZU Pt. 4.6.2, Nr. 4.

Nr. 31: Bülach

Der bestehende Eintrag wird präzisiert. Die SBB plant, den Standort zu optimieren (zwei Verladekanten statt eine, Erhöhung Kapazität).

Nr. 32: Niederglatt/Oberglatt/Niederhasli

Die Anlage wird aus dem Konzept Gütertransport auf der Schiene (Freiverlad) und aus dem regionalen Richtplan (RRP PZU Pt. 4.6.2, Nrn. 6, 8 und 9) im Sinne der Strategie, Anlagen, die für den ganzen Kanton und die Stadtlandschaften von Bedeutung sind, im kantonalen Richtplan zu verankern, übernommen. Von kantonomer Bedeutung ist die Anschlussgleisanlage für Mineralölprodukte.

Nr. 33: Niederhasli-Farn

Die Anlage wird aus dem regionalen Richtplan (RRP PZU Pt. 4.6.2, Nr. 7) im Sinne der Strategie, Anlagen, die für den ganzen Kanton und die Stadtlandschaften von Bedeutung sind, im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Die sehr gut für eine langfristige Nutzung geeignete Anschlussgleisanlage inklusive (Hochsee-)Container-Umschlagterminal ist von kantonomer Bedeutung.

4.6.3 Massnahmen**a) Kanton**

Die Operationalisierung des Ziels, auf der Schiene und der Strasse ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr verfügbar zu halten und Logistikflächen für den Umschlag zwischen Schiene, Strasse und weiteren Verkehrsträgern zu sichern, wird hier konkretisiert. Die Präzisierung, dass die Schiene für Transporte auf mittlere und grosse Distanzen zu fördern ist, macht deutlich, dass neben den internationalen Verkehren auch jene des Binnenverkehrs, zum Beispiel zwischen den Zentren des Mittellandes oder zwischen dem Kanton Zürich und nationalen oder überregionalen Logistikhubs gefördert werden sollen. Insbesondere ist der Kanton gehalten, die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs zu ermitteln und diese in die Planungen des Trassenangebots beim Bund einzubringen. Grundlage dafür ist die Studie «Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050». Der Abgleich der Kapazitäten zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr auf der Schiene findet auf der Stufe Netznutzungskonzept statt.

Durch das Bevölkerungswachstum und die Siedlungsentwicklung nach innen kommen bestehende Logistikflächen oder Areale unter Druck, die sich für diese Nutzung eignen. Entsprechend sind diese und ihre Erschliessungen durch den Kanton, durch die Regionen und durch die Gemeinden wirksam zu sichern. Der Kanton kann dabei über die Festsetzung in seinem Richtplan hinaus Massnahmen setzen, um die benötigten Flächen und Erschliessungen, insbesondere auch Anschlussgleise, zu sichern, die hier neu explizit erwähnt werden.

Der Hinweis auf gegebenenfalls mit den Nachbarkantonen zu findende Lösungen für den Güterumschlag Schiene/Strasse schafft die Voraussetzung dafür, die Wege auf den Strassen zwischen den Umschlaganlagen und den Ausgangspunkten sowie Zielen der Gütertransporte auch dort kurz zu halten, wo die nächsten verfügbaren Anlagen jenseits der Kantons-grenze liegen.

Wo möglich, sollen auch künftig regionale Umschlaganlagen errichtet werden können. Angesichts der grundsätzlichen Knappheit an Flächen im Kanton sollen allerdings primär bereits bestehende Umschlaganlagen weiterentwickelt werden. Zum Verzicht auf einen Passus zu den Ortsumfahrungsstrassen wird auf die Erläuterungen zu Pt. 4.6.1 verwiesen.

Die Anpassung der Ausführungen zu den Aushub- und Kiestransporten trägt den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen Rechnung.

b) Regionen

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

c) Gemeinden

Neu werden in Kapitel 4.6.3 auch den Gemeinden Massnahmen zugewiesen. Sie berücksichtigen die Bestimmungen des kantonalen Richtplans sowie der regionalen Richtplänen bei Planungen und Aufgaben in ihrem Zuständigkeitsbereich. Um dem Druck auf bestehende Logistikflächen oder Areale zu begegnen, die sich für diese Nutzung eignen (vgl. oben unter a) Kanton) sind insbesondere Anschlussgleise wirksam zu sichern und in den von ihnen erschlossenen Zonen geeignete Nutzungen zu erhalten.

4.9 Grundlagen

Die massgeblichen Grundlagen zu den neuen und geänderten Richtplaneinträgen im Kapitel «Verkehr» wurden in den Abschnitten Gesamtstrategie, Strassenverkehr und Güterverkehr ins Grundlagenverzeichnis aufgenommen.

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

6.1 Gesamtstrategie

6.1.2 Karteneinträge

Die Gebietsplanungen «Hochschulstandort Winterthur» und «Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau» wurden aufgrund neuer Entwicklungen und Bedürfnisse der beteiligten Projektpartnerinnen und Projektpartner überarbeitet. Die Tabelle unter Pt. 6.1.2 sowie Abbildung 6.1 werden entsprechend aktualisiert.

6.2 Gebietsplanung

6.2.5 Hochschulstandort Winterthur

Unter Pt. 6.2.5 wird die Gebietsplanung «Hochschulstandort Winterthur» in den kantonalen Richtplan neu aufgenommen. Es handelt sich um eine bestehende Gebietsplanung, die mit der Teilrevision 2016 in den kantonalen Richtplan aufgenommen wurde. Aufgrund neuer Entwicklungen in den einzelnen Teilgebieten «Stadt-Mitte», «St. Georgen» und dem «Wissensquartier» sowie veränderter Bedürfnisse der Projektpartnerinnen und Projektpartner ist die Gebietsplanung überarbeitet worden. Die beiden Teilgebiete «Stadt-Mitte» und «St. Georgen» werden gestärkt und weiterentwickelt. Das Teilgebiet «Wissensquartier» soll zur Deckung des langfristigen Raumbedarfs kurz- bis mittelfristig erweitert werden. Die Bezeichnung «Wissensquartier» ersetzt die bisherige Bezeichnung «Technikum». Die neuen Grundlagen, die von den Projektpartnerinnen und Projektpartnern im Rahmen der Gebietsplanung erarbeitet wurden, sind unter Pt. 6.7 aufgeführt.

6.2.6 Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau

Unter Pt. 6.2.6 wird die Gebietsplanung «Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau» neu aufgenommen. Das Zentrum für stationäre Forensische Therapie der Psychiatrischen Universitätsklinik Zürich (PUK) weist am Standort in Neu-Rheinau eine hohe Auslastung auf. In Zukunft ist mit einem weiteren Bedarf an Nutzflächen sowie Rochadeflächen für Sanierungen zu rechnen. Dies bedingt eine Weiterentwicklung des Klinikareals. Im Laufe der Planungen zum Neubau für die Forensische Psychiatrie hat sich gezeigt, dass die Erfüllung der spezifischen Raum- und Sicherheitsansprüche (Forensik der mittleren und hohen Sicherheitsstufe) Anpassungen am kantonalen Gestaltungsplan erfordert. Diese Anpassungen setzen die Überarbeitung des Masterplans sowie der bestehenden Gebietsplanung voraus. Mit den überarbeiteten Grundsätzen der Gebietsplanung können die Projektpartnerinnen und Projektpartner ihre Bedürfnisse am Standort Neu-Rheinau abdecken, die Erfüllung ihrer Aufgaben gewährleisten und die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen umsetzen. Die neuen Grundlagen der Gebietsplanung sind unter Pt. 6.7 aufgeführt.

Weitere Gebietsplanungen (bereits festgesetzt)

Die bestehenden Gebietsplanungen bleiben Bestandteil des kantonalen Richtplans, sie werden aber nicht nachgeführt. Eine Änderung des Realisierungshorizonts oder der Realisierungsreihenfolge einzelner Bauten, die Bestandteil einer solchen Gebietsplanung sind, ist daher nicht vorgesehen. Im Richtplan wird der Zeithorizont zum Zeitpunkt der Festsetzung abgebildet. Auch nachträglich erstellte Grundlagen, die zum Zeitpunkt der Festsetzung noch nicht vorlagen, werden nicht nachgeführt. Diese sind für die nachgelagerten Planungen von Bedeutung, haben aber auf die bereits festgesetzte Gebietsplanung keinen Einfluss mehr.

6.4 Gesundheit

Das Paracelsus-Spital Richterswil hat seinen Betrieb eingestellt. Der Eintrag für das Paracelsus-Spital in Richterswil wird daher aus der Richtplankarte entfernt. Auch das See-Spital Kilchberg hat seinen Betrieb eingestellt. Der zugehörige Eintrag wird ebenfalls aus der Richtplankarte entfernt. Die Sanatorium Kilchberg AG übernimmt Anfang 2026 das Gelände des See-Spitals in Kilchberg, um ein neues Sanatorium zu errichten. Das Vorhaben wird unter Pt. 6.4.2 in den Richtplankarte aufgenommen. Die Richtplankarte wird entsprechend angepasst.

6.7 Grundlagen

Unter Pt. 6.7 wurden die Grundlagen zur Gebietsplanung «Hochschulstandort Winterthur» sowie zur Gebietsplanung «Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau» ergänzt.

