

Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

2.1.2 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt die regionalen Richtpläne in Kraft (vgl. Art. 32 Abs. 1 und Art. 89 Abs. 1 PBG). Er sorgt dabei für die Einhaltung der Ziele der Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen (vgl. Art. 32 Abs. 2 PBG).

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, nämlich Nutzungsreserven, zur Förderung der Siedlungsentwicklung (vgl. Art. 32 Abs. 2 PBG), zum Schutz archäologischer Bodendenkmäler (vgl. Art. 3.11) sowie zur Umsetzung von Art. 47 Raumplanungsverordnung (vgl. Art. 3.11) aller Stufen zugänglich.

Der Kanton kann in Zusammenarbeit mit Regionen und Gemeinden die in den Gebietsplanungen Grundlagen für allfällige Richtplanänderungen erarbeiten. Er berücksichtigt die Entwicklungspotentiale, Auswirkungen sowie den nötigen Koordinationsbedarf.

Der Kanton Zürich setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit dafür ein, dass im gesamten Metropolitanraum Zürich dieselben Massstäbe bezüglich der Nutzung des Bodens angewandt werden (vgl. Pt. 1.2).

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsberichts (vgl. Art. 32 Abs. 2 PBG) jährlich Bericht über den erreichten Stand der Siedlungsentwicklung sowie über die gegebenenfalls ergriffenen Steuerungsmassnahmen.

b) Regionen

Die Regionen erarbeiten Grundlagen für eine auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Nutzung und Entwicklung des Siedlungsgebiets sowie zur Sicherung der Naherholung. Sie legen ihre Entwicklungsziele auf Grundlage von regionalen Raumordnungskonzepten fest und sorgen durch entsprechende Festlegungen in den regionalen Richtplänen für die gemeindeübergreifende Koordination in aufgabenbezogenen Bezugsräumen.

Die Regionen führen ihre langfristige Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet aus und sorgen für die Abstimmung ihrer Planungen. Sie pflegen eine enge interkommunale Zusammenarbeit, insbesondere bei der Planung grösserer öffentlicher Vorhaben.

Die Regionen setzen die Vorschriften, die einen haushälterischen Umgang mit dem Boden sowie eine nachhaltige Entwicklung unterstützen. Sie fördern die Siedlungsentwicklung nach innen, die Schliessung von Lückengebieten, die Ausnutzung bestehender Gebäude und schaffen die Voraussetzungen für die Realisierung von Arealüberbauungen. Sie legen im Rahmen ihrer Berichterstattung (vgl. Art. 32 Abs. 2 PBG) fest, inwieweit das weitgehend überbauten Gebiet bestehen und wie diese Reserven

**Beschluss des Kantonsrates
(Festsetzung)**

Stand: 7. Juni 2021

Die vorliegende Fassung des kantonalen Richtplans umfasst seit der letzten Gesamtüberprüfung 2014 folgende Teilrevisionen:

Vorlage	Festsetzung Kantonsrat	Genehmigung Bund
Teilrevision 2017		
• 5518 Öffentliche Bauten und Anlagen	7. Juni 2021	<i>noch ausstehend</i>
• 5517b Versorgung, Entsorgung	29. März 2021	<i>noch ausstehend</i>
• 5517a Verkehr, Flughafen Zürich	22. Juni 2020	<i>noch ausstehend</i>
Teilrevision 2016		
• 5401 Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen	28. Oktober 2019	3. März 2021
• 5427 Verkehr, Versorgung, Entsorgung	28. Oktober 2019	3. März 2021
• 5396 Rosengartentram und Rosengartentunnel	25. März 2019	3. März 2021
Teilrevision 2015		
• 5298	22. Oktober 2018	29. Mai 2020
Streichung Gateway Limmattal, Eintrag regionale Güterumschlaganlage		
• 4882c	4. Juli 2016	6. Mai 2019
Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum		
• 5180	13. März 2017	14. Dezember 2018
Teilrevision Kapitel Verkehr		
• 5179a Glattalautobahn	27. März 2017	15. Juni 2018
• 5179b Ausbau A1, Baltenswil-Töss	27. März 2017	15. Juni 2018
• 5179c Lückenschliessung Oberlandautobahn	29. Mai 2017	15. Juni 2018
• 5179d Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	7. Juli 2017	15. Juni 2018
• 5179e Depot Limmattalbahn	27. März 2017	15. Juni 2018
Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf		
• 5105	29. Juni 2015	31. August 2016
Universität Zürich, Plattenstrasse		
• 5155	24. August 2015	17. Dezember 2015
Flughafen Zürich		
• 4788	24. März 2014	18. September 2015
Neufestsetzung 2014 (Gesamtüberprüfung)		
• 4882	18. März 2014	29. April 2015

Die jeweils aktuelle Fassung des kantonalen Richtplans findet sich als digitales Dokument unter www.richtplan.zh.ch.

Mit der Festsetzung durch den Kantonsrat gilt der kantonale Richtplan für die Behörden auf Zürcher Kantonsgebiet. Für den Bund und die Nachbarkantone wird der Richtplan erst mit der Genehmigung durch den Bundesrat verbindlich.

Stellenwert des kantonalen Richtplans

Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern (vgl. § 18 PBG). Der kantonale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument des Kantons für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen und stellt die Abstimmung mit den Sachplänen des Bundes und den Richtplänen der Nachbarkantone sicher.

Die *Steuerung der Raumentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe* von Kanton, Regionen und Gemeinden. Der kantonale Richtplan entfaltet seine Wirkung daher erst im Zusammenspiel mit den regionalen und kommunalen Richtplänen (vgl. §§ 30 und 31 PBG), wobei die Planungen der unteren Stufen denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen haben (§ 16 Abs. 1 PBG).

- Der *kantonale* Richtplan definiert die Stossrichtungen der gewünschten räumlichen Entwicklung und legt das Siedlungsgebiet abschliessend fest. Er formuliert Mindestanforderungen für die regionalen Richtpläne. Er wird vom Regierungsrat erarbeitet und vom Kantonsrat beraten und festgesetzt. Durch die Genehmigung des Bundes werden die Festlegungen des kantonalen Richtplans auch für die Nachbarkantone und die Bundesstellen verbindlich.
- Die *regionalen* Richtpläne präzisieren und ergänzen die Festlegungen des kantonalen Richtplans und stellen dabei im Sinne des Gegenstromprinzips die überkommunale Abstimmung sicher. Sie übernehmen insbesondere eine wichtige Rolle bei der Strukturierung des Siedlungsgebiets. Sie machen Nutzungsvorgaben für bestimmte Gebiete, legen die aus regionaler Sicht anzustrebenden Dichten fest und machen Aussagen dazu, inwieweit für ein Gebiet Veränderungsprozesse angestossen werden sollen. Ein weiterer Schwerpunkt der regionalen Richtplanung bildet die Strukturierung der Landschaft mit ihren vielfältigen Funktionen als Produktions-, Erholungs- und Naturraum.

Die regionalen Richtpläne werden durch die regionalen Planungsverbände erarbeitet, nach erfolgter Vorprüfung durch das Amt für Raumentwicklung von der jeweiligen Delegiertenversammlung verabschiedet und auf Antrag der Baudirektion durch den Regierungsrat festgesetzt. Gegen den Beschluss der Delegiertenversammlung kann das Referendum ergriffen werden. Wenn erforderlich, kann der Regierungsrat bei der Festsetzung von Anträgen der Regionen abweichen und Anpassungen am regionalen Richtplan vornehmen. Der Entscheid des Regierungsrates ist abschliessend. Damit ist sichergestellt, dass keine Widersprüche zu den übergeordneten Vorgaben des kantonalen Richtplans entstehen können.

- Mit *kommunalen* Richtplänen können die Nutzungs- und Dichtevorgaben des regionalen Richtplans weiter konkretisiert und, wo erforderlich, mit Vorgaben zur Umsetzung ergänzt werden.

Der kantonale Richtplan ist eine *Momentaufnahme*, welche sich auf Grundlagen aus allen Fachbereichen stützt, diese aufeinander abstimmt und Prioritäten setzt. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weist einen Planungshorizont von mindestens 25 Jahren auf (vgl. § 21 Abs. 2 PBG). Die Tiefenschärfe der Festlegungen kann in Abhängigkeit der Bedeutung der Festlegungen für die gesamträumliche Entwicklung unterschiedlich ausfallen.

Der kantonale Richtplan besteht aus Karte und Text sowie einem Erläuterungsbericht. Im Richtplantext werden Ziele (richtungsweisende Festlegungen), Karteneinträge (objektbezogene Anordnungen; Übersichten, Prioritäten) und Massnahmen (Handlungsanweisungen an Kanton, Regionen und Gemeinden) verankert. Der Richtplan ist in die Bereiche «Raumordnungskonzept», «Siedlung», «Landschaft», «Verkehr», «Versorgung, Entsorgung» und «Öffentliche Bauten und Anlagen» gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes.

Der kantonale Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die *Behörden aller Stufen*, er ist jedoch weder parzellenscharf noch grundeigentümergebunden. Die für 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. Soweit Vorhaben keinen Abstimmungsstand einer Festsetzung gemäss Art. 15 Abs. 2 RPV erreichen, sind diese entsprechend gekennzeichnet.

Dem kantonalen Richtplan widersprechende Massnahmen sind im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. § 16 Abs. 1 PBG). Für die nachfolgenden Planungen besteht je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser *Anordnungsspielraum*. Dieser ergibt sich – unter Berücksichtigung der für die betreffende Planung geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom

kantonalen Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (vgl. § 16 Abs. 2 PBG).

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

- *Räumlich*: Die Standortfestlegung führt zu weit reichenden oder einschneidenden Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung, insbesondere auf Bodennutzung, Verkehr, Besiedlung oder Umwelt.
- *Organisatorisch*: Die Standortfestlegung weist Schnittstellen zu anderen raumwirksamen Tätigkeiten auf oder bedingt die Mitwirkung mehrerer Akteure mit unterschiedlichen Interessen.
- *Politisch*: Die Standortfestlegung ist längerfristiger Natur, bindet erhebliche finanzielle Ressourcen, kann in ihren Auswirkungen nicht sicher eingeschätzt werden oder erscheint aus weiteren Gründen politisch umstritten.

Kanton Zürich **Richtplan**

Inhalt

1	Raumordnungskonzept	1.1-1
1.1	Perspektive Metropolitanraum	1.1-1
1.2	Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich	1.2-1
1.3	Handlungsräume	1.3-1
1.3.1	Stadtlandschaft – Dynamik ermöglichen	1.3-1
1.3.2	Urbane Wohnlandschaft – massvoll entwickeln	1.3-2
1.3.3	Landschaft unter Druck – stabilisieren und aufwerten	1.3-2
1.3.4	Kulturlandschaft – Charakter erhalten	1.3-3
1.3.5	Naturlandschaft – schützen und bewahren	1.3-3
1.4	Grundlagen	1.4-1
2	Siedlung	2.1-1
2.1	Gesamtstrategie	2.1-1
2.1.1	Ziele	2.1-1
2.1.2	Massnahmen	2.1-2
2.2	Siedlungsgebiet	2.2-1
2.2.1	Ziele	2.2-1
2.2.2	Karteneinträge	2.2-1
2.2.3	Massnahmen	2.2-4
2.3	Zentrumsgebiet	2.3-1
2.3.1	Ziele	2.3-1
2.3.2	Karteneinträge	2.3-1
2.3.3	Massnahmen	2.3-5
2.4	Schutzwürdiges Ortsbild	2.4-1
2.4.1	Ziele	2.4-1
2.4.2	Karteneinträge	2.4-1
2.4.3	Massnahmen	2.4-4
2.5	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	2.5-1
2.5.1	Ziele	2.5-1
2.5.2	Massnahmen	2.5-1
2.6	Grundlagen	2.6-1

3	Landschaft	3.1-1
3.1	Gesamtstrategie	3.1-1
3.1.1	Ziele	3.1-1
3.1.2	Massnahmen	3.1-2
3.2	Landwirtschaftsgebiet	3.2-1
3.2.1	Ziele	3.2-1
3.2.2	Karteneinträge	3.2-1
3.2.3	Massnahmen	3.2-1
3.3	Wald	3.3-1
3.3.1	Ziele	3.3-1
3.3.2	Karteneinträge	3.3-1
3.3.3	Massnahmen	3.3-1
3.4	Gewässer	3.4-1
3.4.1	Ziele	3.4-1
3.4.2	Karteneinträge	3.4-2
3.4.3	Massnahmen	3.4-7
3.5	Erholung	3.5-1
3.5.1	Ziele	3.5-1
3.5.2	Karteneinträge	3.5-1
3.5.3	Massnahmen	3.5-3
3.6	Naturschutz	3.6-1
3.6.1	Ziele	3.6-1
3.6.2	Karteneinträge	3.6-1
3.6.3	Massnahmen	3.6-3
3.7	Landschaftsschutzgebiet und Park von nationaler Bedeutung	3.7-1
3.7.1	Ziele	3.7-1
3.7.2	Karteneinträge	3.7-1
3.7.3	Massnahmen	3.7-5
3.8	Landschaftsförderungsgebiet	3.8-1
3.8.1	Ziele	3.8-1
3.8.2	Karteneinträge	3.8-1
3.8.3	Massnahmen	3.8-5
3.9	Landschaftsverbindung	3.9-1
3.9.1	Ziele	3.9-1
3.9.2	Karteneinträge	3.9-1
3.9.3	Massnahmen	3.9-6
3.10	Freihaltegebiet	3.10-1
3.10.1	Ziele	3.10-1
3.10.2	Karteneinträge	3.10-1
3.10.3	Massnahmen	3.10-6

3.11 Gefahren	3.11-1
3.11.1 Ziele	3.11-1
3.11.2 Karteneinträge	3.11-1
3.11.3 Massnahmen	3.11-4
3.12 Grundlagen	3.12-1
 4 Verkehr	 4.1-1
4.1 Gesamtstrategie	4.1-1
4.1.1 Ziele	4.1-1
4.1.2 Karteneinträge	4.1-2
4.1.3 Massnahmen	4.1-2
4.2 Strassenverkehr	4.2-1
4.2.1 Ziele	4.2-1
4.2.2 Karteneinträge	4.2-1
4.2.3 Massnahmen	4.2-10
4.3 Öffentlicher Verkehr	4.3-1
4.3.1 Ziele	4.3-1
4.3.2 Karteneinträge	4.3-1
4.3.3 Massnahmen	4.3-7
4.4 Fuss- und Veloverkehr	4.4-1
4.4.1 Ziele	4.4-1
4.4.2 Karteneinträge	4.4-1
4.4.3 Massnahmen	4.4-3
4.5 Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen	4.5-1
4.5.1 Ziele	4.5-1
4.5.2 Karteneinträge	4.5-2
4.5.3 Massnahmen	4.5-2
4.6 Güterverkehr	4.6-1
4.6.1 Ziele	4.6-1
4.6.2 Karteneinträge	4.6-1
4.6.3 Massnahmen	4.6-4
4.7 Luftverkehr	4.7-1
4.7.1 Flughafen Zürich-Kloten	4.7-1
4.7.1.1 Ziele	4.7-1
4.7.1.2 Karteneinträge	4.7-1
4.7.1.3 Massnahmen	4.7-5
4.7.2 Weitere Flugplätze	4.7-6
4.7.2.1 Ziele	4.7-6
4.7.2.2 Karteneinträge	4.7-6
4.7.2.3 Massnahmen	4.7-7

4.8	Schifffahrt	4.8-1
4.8.1	Ziele	4.8-1
4.8.2	Karteneinträge	4.8-1
4.8.3	Massnahmen	4.8-1
4.9	Grundlagen	4.9-1
5	Versorgung, Entsorgung	5.1-1
5.1	Gesamtstrategie	5.1-1
5.1.1	Ziele	5.1-1
5.2	Wasserversorgung	5.2-1
5.2.1	Ziele	5.2-1
5.2.2	Karteneinträge	5.2-1
5.2.3	Massnahmen	5.2-4
5.3	Materialgewinnung	5.3-1
5.3.1	Ziele	5.3-1
5.3.2	Karteneinträge	5.3-1
5.3.3	Massnahmen	5.3-5
5.4	Energie	5.4-1
5.4.1	Ziele	5.4-1
5.4.2	Karteneinträge	5.4-1
5.4.3	Massnahmen	5.4-13
5.5	Kommunikation	5.5-1
5.5.1	Ziele	5.5-1
5.5.2	Karteneinträge	5.5-1
5.5.3	Massnahmen	5.5-1
5.6	Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung	5.6-1
5.6.1	Ziele	5.6-1
5.6.2	Karteneinträge	5.6-1
5.6.3	Massnahmen	5.6-1
5.7	Abfall	5.7-1
5.7.1	Ziele	5.7-1
5.7.2	Karteneinträge	5.7-1
5.7.3	Massnahmen	5.7-6
5.8	Belastete Standorte und belastete Böden	5.8-1
5.8.1	Ziele	5.8-1
5.8.2	Karteneinträge	5.8-1
5.8.3	Massnahmen	5.8-1
5.9	Grundlagen	5.9-1

6	Öffentliche Bauten und Anlagen	6.1-1
6.1	Gesamtstrategie	6.1-1
6.1.1	Ziele	6.1-1
6.1.2	Karteneinträge	6.1-1
6.1.3	Massnahmen	6.1-6
6.2	Gebietsplanung	6.2-1
6.2.1	Hochschulgebiet Zürich-Zentrum	6.2-1
6.2.2	Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf	6.2-6
6.2.3	Sihlquai, Zürich	6.2-7
6.2.4	Universität Zürich-Irchel	6.2-10
6.2.5	Hochschulstandort Winterthur	6.2-13
6.2.6	Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau	6.2-15
6.2.7	ETH Hönggerberg, Zürich	6.2-18
6.2.9	Kasernenareal, Zürich	6.2-21
6.2.10	Lengg, Zürich	6.2-24
6.3	Bildung und Forschung	6.3-1
6.3.1	Ziele	6.3-1
6.3.2	Karteneinträge	6.3-1
6.3.3	Massnahmen	6.3-4
6.4	Gesundheit	6.4-1
6.4.1	Ziele	6.4-1
6.4.2	Karteneinträge	6.4-1
6.4.3	Massnahmen	6.4-3
6.5	Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen	6.5-1
6.5.1	Ziele	6.5-1
6.5.2	Karteneinträge	6.5-1
6.5.3	Massnahmen	6.5-3
6.6	Weitere öffentliche Dienstleistungen	6.6-1
6.6.1	Ziele	6.6-1
6.6.2	Karteneinträge	6.6-1
6.6.3	Massnahmen	6.6-3
6.7	Grundlagen	6.7-1

Kanton Zürich **Richtplan**

Abbildungen

1.1:	Nachhaltige Raumplanung	1.2-3
1.2:	Handlungsräume im Grossraum Zürich	1.3-4
2.1:	Regionale Arbeitsplatzgebiete	2.2-3
2.2:	Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung	2.3-4
2.3:	Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung	2.4-3
3.1:	Schema zur Bestimmung des Raumbedarfs der Fliessgewässer	3.4-1
3.2:	Schwerpunkte für die Aufwertung von Gewässern	3.4-6
3.3:	Schwerpunktgebiete für die Förderung von gebiets- und landschaftsraumspezifischen Naturpotenzialen	3.6-2
3.4:	Landschaftsschutzgebiete und Park von nationaler Bedeutung	3.7-4
3.5:	Landschaftsförderungsgebiete	3.8-4
3.6:	Landschaftsverbindungen	3.9-5
3.7:	Freihaltegebiete	3.10-5
3.8:	Schutzzielmatrix für Hochwasser	3.11-1
3.9:	Hochwasserrückhaltebecken	3.11-3
4.1:	Übergeordnetes Strassennetz und Infrastrukturvorhaben	4.2-9
4.2:	Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr und Korridore für internationale Verbindungen	4.3-6
4.3:	Interkantonale und kantonale bedeutende Fusswege und Radrouten	4.4-2
4.4:	Anlagen für den Güterumschlag	4.6-3
4.5:	Koordinationshinweise bezüglich Flughafenanlagen gemäss SIL	4.7-4
5.1:	Infrastrukturanlagen für den kantonalen Trinkwasserverbund sowie Grundwasserschutzgebiete	5.2-3
5.2:	Materialgewinnungsgebiete	5.3-4
5.3:	Unterwerke sowie Hoch- und Höchstspannungsleitungen	5.4-3
5.4:	Gebiete und Infrastrukturen für rohrleitungsgebundene Energieträger	5.4-12
5.5:	Anlagen für die Abfallentsorgung	5.7-5
6.1:	Gebietsplanungen	6.1-5
6.2:	Hochschulgebiet Zürich-Zentrum	6.2-4
6.3:	Sihlquai, Zürich	6.2-9
6.4:	Universität Zürich-Irchel	6.2-12
6.5:	Hochschulstandort Winterthur	6.2-14

6.6:	Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau	6.2-17
6.7:	ETH Hönggerberg	6.2-20
6.9:	Kasernenareal, Zürich	6.2-23
6.10:	Lengg, Zürich	6.2-28

Kanton Zürich **Richtplan**

1 Raumordnungskonzept

1	Raumordnungskonzept	1.1-1
1.1	Perspektive Metropolitanraum	1.1-1
1.2	Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich	1.2-1
1.3	Handlungsräume	1.3-1
1.3.1	Stadtlandschaft – Dynamik ermöglichen	1.3-1
1.3.2	Urbane Wohnlandschaft – massvoll entwickeln	1.3-2
1.3.3	Landschaft unter Druck – stabilisieren und aufwerten	1.3-2
1.3.4	Kulturlandschaft – Charakter erhalten	1.3-3
1.3.5	Naturlandschaft – schützen und bewahren	1.3-3
1.4	Grundlagen	1.4-1

1 Raumordnungskonzept

Der kantonale Richtplan gibt Aufschluss über den Stand der Planung und hält die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest. Das kantonale Raumordnungskonzept entwirft eine *Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung im Kanton* (vgl. Art. 4 RVP und Art. 55 Abs. 2 Kantonsverfassung). Es ist Ergebnis einer Grundsatzdiskussion über die Raumordnungspolitik und bildet den strategischen Orientierungsrahmen für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten auf verschiedenen Massstabsebenen. Die Stossrichtungen des kantonalen Raumordnungskonzepts finden ihre Konkretisierung in den Kapiteln 2 bis 6, in denen auch die Massnahmen sowie die Regelung der Zuständigkeiten für deren Umsetzung festgelegt sind. Es wird auf regionaler Stufe in regionalen Raumordnungskonzepten weiter differenziert und präzisiert. Die regionalen Raumordnungskonzepte wiederum leisten einen Beitrag zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme.

Das kantonale Raumordnungskonzept betrachtet den Kanton Zürich zunächst im grösseren Kontext und führt die aus gesamtkantonalen Sicht bedeutsamen Leitlinien für die Raumentwicklung aus. Auf dieser Grundlage werden dann die für die Bewältigung der räumlichen Herausforderungen massgebenden Handlungsräume bezeichnet.

1.1 Perspektive Metropolitanraum

Der Metropolitanraum Zürich weist im internationalen Vergleich eine hohe Lebensqualität und eine grosse wirtschaftliche Leistungskraft auf. Letztere ist auf eine breit gefächerte, international ausgerichtete und wertschöpfungsstarke Branchenstruktur zurückzuführen. Entscheidende Faktoren für die Lebensqualität und die wirtschaftliche Leistungskraft sind – neben den spezifischen Stärken der Schweiz wie Sicherheit, politische Stabilität, Sozialpartnerschaft und Preisstabilität:

- die hohe Wohnqualität, das hochkarätige Kultur- und Freizeitangebot sowie das kulturgeschichtliche Erbe,
- die landschaftliche Qualität,
- die hervorragende Erreichbarkeit in internationaler, nationaler und regionaler Hinsicht,
- die hohe Konzentration von Entscheidungs- und Kontrollfunktionen in Wirtschaft und Politik sowie das fruchtbare Umfeld für Innovation und Wissenstransfer.

Für die Zukunft gilt es, diese Standortvorteile zu festigen und die Handlungsspielräume auch für künftige Generationen zu sichern. Für den Metropolitanraum Zürich ergeben sich daher folgende Ziele:

- Zwischen den Teilräumen unterschiedlichster Charakteristik soll weiterhin eine sachgerechte Funktioneinteilung ermöglicht werden. Dafür ist die *partnerschaftliche Zusammenarbeit* zu etablieren und zu intensivieren.
- Die Beziehungen zu anderen Regionen, die dem Metropolitanraum Zürich eng verbunden sind, sind zu pflegen. Durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit sollen die Metropolfunktionen sichergestellt und ein funktionales Netzwerk zwischen den Regionen geschaffen werden können.
- Die bestmögliche *Vernetzung mit internationalen Zentren und Märkten* ist anzustreben. Dafür ist die Integration in das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz voranzutreiben. Zudem ist der Betrieb des Interkontinentalflughafens Zürich sicherzustellen, wobei Synergien mit dem Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg erzielt werden sollen.
- Die *Hauptverkehrskorridore* der Schweiz in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung stellen höchste Anforderungen an die Kapazitäten der Strassen- und Schienenkorridore sowie an die Verkehrsknoten. Die Verlagerung der Personen- und Güterverkehrsströme auf untergeordnete Netze ist im Interesse der Siedlungsqualität zu vermeiden.
- Ein ausreichendes, ausgewogenes und erschwingliches Wohnungsangebot ist anzustreben. Die Erneuerung und Optimierung der bestehenden Siedlungsstrukturen ist voranzutreiben, ohne die *Siedlungsqualität* zu beeinträchtigen.
- Die *überwiegend freien Landschaften*, Hügelzüge sowie See- und Flusslandschaften sind zu erhalten und als vielfältige sowie attraktive Landschafts-, Natur-, Produktions- und Erholungsräume zu stärken.
- Der produzierenden Landwirtschaft kommt eine wichtige Rolle in Bezug auf die Versorgung mit einheimischen Lebensmitteln sowie der Gestaltung und Erhaltung der Kulturlandschaft zu.

1.2 Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich

Der Kanton Zürich soll – als Teil eines grösseren Ganzen (vgl. Pt. 1.1) – auch in Zukunft ein attraktiver Standort für Bevölkerung und Wirtschaft bleiben. Neben den Zielen und Grundsätzen des Raumplanungsgesetzes (RPG), des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie des Verfassungsgrundsatzes der Nachhaltigkeit sind für die Raumentwicklung im Kanton Zürich folgende *fünf Leitlinien* massgebend:

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern. Dies soll durch eine Siedlungsentwicklung nach innen, den Erhalt und die Steigerung der Siedlungsqualität, die Sicherstellung der Grundversorgung sowie den sparsamen Umgang mit Energie, Wasser und weiteren Ressourcen, insbesondere dem Boden, erfolgen.
2. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Die S-Bahn bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Der öffentliche Verkehr hat mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt.
3. Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern. Im Vordergrund stehen der Schutz der freien Landschaft und die Erhaltung und Aufwertung von Lebensräumen. Für die Produktion von Nahrungsmitteln sind ausreichend landwirtschaftliche Nutzflächen zu erhalten.
4. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen (Gemeinden, Regionen, benachbarte Kantone und Ausland) zu intensivieren und zu unterstützen. Dies soll vermehrt auch das Dimensionieren und Ausgestalten von Bau-, Freizeit- und Erholungszonen umfassen.
5. Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit. Sie strebt nach einem auf Dauer ausgewogenen Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits. Der Raumplanung fällt eine Schlüsselrolle zu.

Die Umsetzung und Konkretisierung dieser fünf Leitlinien erfolgt im Kontext der folgenden Entwicklungen. Diese sollen auch mit raumplanerischen Instrumenten im Sinne der Leitlinien gesteuert werden.

Gemäss kantonaler Bevölkerungsprognose ist mit einem anhaltenden Bevölkerungswachstum zu rechnen. Bis 2040 wird eine Zunahme der Wohnbevölkerung um über 280'000 Personen und eine entsprechende Zunahme der Beschäftigten um über 120'000 Personen erwartet. Insgesamt wird gemäss dieser Prognose die Bevölkerung von 1,4 Millionen (2014) bis ins Jahr 2040 auf über 1,7 Millionen Personen ansteigen. Die Bevölkerung wird dabei älter und internationaler. Die Komfortansprüche nehmen zu, Aspekte der Lebensqualität wie Ruhe gewinnen weiter an Bedeutung. Auch der anhaltende wirtschaftliche Strukturwandel wirkt sich auf die Flächennachfrage aus.

Die Beschäftigung im Kanton Zürich setzt sich wie folgt zusammen: Im 1. Sektor sind 2% der Beschäftigten tätig, rund 43% der Fläche des Kantons werden landwirtschaftlich genutzt. Der Anteil des 2. Sektors, des produzierenden Gewerbes, stagniert bei rund 18%. Insbesondere das kleinere und mittlere Gewerbe gerät durch die steigenden Bodenpreise unter Druck. Der 3. Sektor vereint 80% der Beschäftigten auf sich und seine Bedeutung dürfte künftig noch weiter zunehmen.

Die Nachfrage nach attraktivem Wohn- und Arbeitsraum wird aufgrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums sowie der ansteigenden Flächenbeanspruchung pro Person zu einer weiteren Zunahme des Geschossflächenbestands führen. Im Mittel ist mit einem Zuwachs von mehr als 1 Million m² pro Jahr zu rechnen. Unter der Bedingung, dass insgesamt eine Intensivierung der Bauzonennutzung stattfindet, kann jedenfalls der bis 2030 absehbare Bedarf an zusätzlichen Geschossflächen innerhalb des im kantonalen Richtplan festgelegten Siedlungsgebiets gedeckt werden. Von zunehmender Bedeutung ist auch der Schutz der Siedlungen und Infrastrukturen vor Naturgefahren. Die Koordination der teilweise widersprüchlichen Interessen stellt eine grosse Herausforderung dar.

Für die künftige Entwicklung ist die bestehende Siedlungsstruktur massgebend. In ausgewählten Gebieten ist mit einer beträchtlichen Erhöhung der baulichen Dichte zu rechnen. Zudem nimmt auch aus Gründen der Umweltvorsorge der Erneuerungsbedarf des Gebäudebestandes weiter zu.

Der Einfluss der Erschliessungsqualität auf die Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen wird grösser. Die Beeinträchtigung der Siedlungen durch Luft- und Lärmbelastung durch den Verkehr bleibt beträchtlich. Der Fuss- und Veloverkehr und der öffentliche Verkehr als Teile umweltfreundlicher Transportketten gewinnen an Bedeutung.

Bevölkerung und Beschäftigte werden künftig noch mobiler. Die Pendlerverflechtungen nehmen weiter zu, da immer mehr Beschäftigte längere Arbeitswege in Kauf nehmen. Ein wachsender Teil des Verkehrsaufkommens entfällt zudem auf den Freizeitverkehr. Da die für die nächsten Jahrzehnte prägenden Verkehrsinfrastrukturen bereits erstellt oder in Planung sind, rücken darüber hinaus vermehrt betriebliche sowie organisatorische Massnahmen wie Fahrplanoptimierungen und Verkehrsmanagement ins Zentrum. Daneben gewinnen auch nachfrageorientierte Massnahmen wie Mobilitätsmanagement an Bedeutung.

Der zunehmende Sanierungsbedarf der bestehenden Infrastrukturen in den Bereichen Verkehr sowie Ver- und Entsorgung begrenzt die für einen weiteren Ausbau zur Verfügung stehenden Mittel. Bei der Planung und Realisierung neuer Anlagen wird die Sicherstellung des späteren Werterhalts immer wichtiger. Energiesparende Raumstrukturen, Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und der vermehrte Einsatz erneuerbarer Energien gewinnen an Bedeutung. Der entsprechende Abstimmungsbedarf mit anderen Ansprüchen an Siedlung und Landschaft wird steigen.

Die intakte Landschaft wird zunehmend zu einem wichtigen Standortfaktor. Von besonderer Attraktivität sind grössere, zusammenhängende Landschaftskammern mit hohem Natur- und Erlebniswert und traditionelle Kulturlandschaften. Bei Pflege und Erhaltung dieser Landschaften kommt der Landwirtschaft eine Schlüsselrolle zu. Auch der Stellenwert der regionalen Nahrungsmittelproduktion wird einen Aufschwung erleben.

Grenzüberschreitende Aufgaben gewinnen weiter an Bedeutung. Die anstehenden Herausforderungen der räumlichen Entwicklung können nur in partnerschaftlicher Zusammenarbeit und unter Einbezug aller massgebenden, d.h. auch der privaten Akteure bewältigt werden. Sowohl in den dicht besiedelten Gebieten als auch in wenig bevölkerten Regionen ist eine verstärkte interkommunale Zusammenarbeit zu erwarten, möglicherweise werden sich auch Gemeindevereinigungen als zweckmässige Lösung erweisen.

Die für eine nachhaltige Raumplanung *wesentlichen Massnahmen* lassen sich zusammenfassend wie folgt von den Leitlinien für die wünschbare Entwicklung und den Umfeldentwicklungen ableiten (vgl. Abb. 1.1):



Abb. 1.1: Nachhaltige Raumplanung

1.3 Handlungsräume

Der Vielfalt der räumlichen Strukturen im Grossraum Zürich und den dadurch unterschiedlichen Aufgaben und Prioritäten ist Rechnung zu tragen. Im Vordergrund steht die Stärkung der sich ergänzenden Qualitäten von städtischen und ländlichen Räumen.

Das Erscheinungsbild eines Gebiets wird wesentlich durch das Verhältnis von bebautem Raum (Siedlung) und unbebautem Raum (Landschaft) geprägt. Von Bedeutung ist dabei, welche Dynamik in den Bereichen Wohnen und Arbeiten angestrebt wird (Quantität) und ob eher Aufwertungsmassnahmen oder der Erhalt bestehender Qualitäten im Vordergrund stehen (Qualität). Anhand dieser zwei Dimensionen der Entwicklung werden fünf Handlungsräume unterschieden (vgl. Abb. 1.2):

- Stadtlandschaft
- Urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

Die Bezeichnung von *Handlungsräumen* ermöglicht somit eine Perspektive, die Gemeinde-, Regions- und Kantons-grenzen überwindet, den heute bestehenden Realitäten Rechnung trägt, die angestrebte Raumordnung aufzeigt und den Umgang mit künftigen Veränderungen erleichtert. Eine Schlüsselrolle übernehmen dabei die Stadtlandschaften und die urbanen Wohnlandschaften, auf die künftig mindestens 80% des Bevölkerungswachstums entfallen sollen.

Charakteristisch für die Handlungsräume ist auch ihre Verkehrserschliessung. Der Kanton Zürich verfügt über ein dichtes Netz von Hochleistungsstrassen, das – mit Ausnahme des Töss- und des Wehntals – aus allen Kantonsteilen in kurzer Distanz erreichbar ist. Es leistet einen wichtigen Beitrag zur Erschliessungsqualität. Zur Verwirklichung der übergeordneten Ziele der Raumplanung – häusliche Bodennutzung und geordnete Besiedlung – kommt jedoch der S-Bahn die Schlüsselrolle zu. Sie stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung dar und verknüpft die inner- und ausserkantonalen Zentrumsgebiete miteinander (vgl. Abb. 1.2). Die Organisation des Gesamtverkehrssystems beeinflusst massgeblich die Struktur und die Qualität von Siedlung und Landschaft. Daher sind Ausbauten und betriebliche Massnahmen auf die erwünschte räumliche Entwicklung abzustimmen.

1.3.1 Stadtlandschaft – Dynamik ermöglichen

Die vier Stadtlandschaften Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche *Nutzungsichte* und eine hohe *Entwicklungsdynamik* aus. Sie werden durch die nationalen Ost-West-Achsen des Schienen- und Strassenverkehrs sowie durch die Verkehrsknoten Flughafen Zürich und Hauptbahnhof Zürich geprägt. Vergleichbare Gebiete bestehen in den angrenzenden Kantonen im Aargauer Limmattal sowie im Raum Baar-Zug-Rotkreuz.

In den Stadtlandschaften befinden sich bedeutende *Arbeitsplatzschwerpunkte*, die das Ziel grossräumiger Pendlerströme sind und damit zu einer positiven Pendlerbilanz führen. Zentralörtliche Versorgungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie Einkaufsschwerpunkte tragen zur grenzüberschreitenden Ausstrahlung bei.

Als Folge des Trends «zurück zur Stadt» haben Teile der Stadtlandschaften seit den 1990er-Jahren eine spürbare Bevölkerungszunahme verzeichnet. Für die Zukunft bestehen weitere beträchtliche Potenziale für urbane Wohnformen an hervorragend erschlossenen Lagen. Allerdings werden diese Möglichkeiten vielerorts durch unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen beeinträchtigt.

Der Umgang mit dem Lärm des Strassenverkehrs ist insbesondere für ältere, ursprünglich attraktive Wohngebiete eine grosse Herausforderung. Zum Teil bestehen auch Defizite bezüglich der Durchgrünung der Siedlungsgebiete und der Vernetzung mit Naherholungsgebieten.

Für die Stadtlandschaften ergibt sich damit insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Potenziale in Umstrukturierungsgebieten sowie im Umfeld der Bahnhöfe aktivieren
- Entwicklungsgebiete durch massgeschneiderte städtische Transportsysteme (u.a. Stadtbahnen) strukturieren
- Städtebauliche Qualität und ausreichende Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sowie bei der Erstellung grossmassstäblicher Bauten sicherstellen
- Sozialräumliche Durchmischung fördern
- Attraktive Freiraum- und Erholungsstrukturen, beispielsweise entlang von Gewässern, schaffen, sowie Gebiete für Freizeitaktivitäten bezeichnen

- Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens steigern
- Zentralörtliche und publikumsintensive Einrichtungen an durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossenen Lagen in die Siedlungsstruktur integrieren
- Unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete vermeiden, begrenzen und vermindern
- Gewerbe- und Industriegebiete erhalten, insbesondere für weniger wertschöpfungsintensive Betriebe wie die produzierende Industrie und das Handwerk

1.3.2 Urbane Wohnlandschaft – massvoll entwickeln

An den Ufern des Zürichsees, in Teilen des Zürcher Oberlandes sowie im direkten Umfeld von Gemeinden mit regionaler Zentrumsfunktion bestehen Raumstrukturen, die einen hohen Grad an Urbanität besitzen. Die Entwicklungsdynamik der hier lokalisierten Arbeitsplatzgebiete ist jedoch mit jener der Stadtlandschaften nicht vergleichbar, und die Zahl der *wegpendelnden Beschäftigten* überwiegt. Dies ist insbesondere auf die kurzen Reisezeiten in die Stadtlandschaften zurückzuführen. Diesem Umstand und den attraktiven Naherholungsgebieten in unmittelbarer Umgebung ist das in den 1990er-Jahren auch im nationalen Vergleich überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum zuzuordnen. Inzwischen wurden auch die urbanen Wohnlandschaften vom demographischen Wandel erfasst, ihre Bevölkerung wird älter und internationaler.

Auch künftig soll hier die Entwicklung im Bereich Wohnen im Vordergrund stehen. Für die urbanen Wohnlandschaften ergibt sich damit insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Siedlungen unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln
- Potenziale in den bereits überbauten Bauzonen, auf brachliegenden Flächen sowie im Bahnhofsumfeld aktivieren und erhöhen
- Sozialräumliche Durchmischung fördern
- Arbeitsplätze erhalten und deren Lageoptimierung fördern
- Öffentliche Begegnungsräume schaffen
- Klare Siedlungsränder erhalten und Übergänge zur offenen Landschaft gestalten
- Angebot im öffentlichen Verkehr zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens verdichten
- Unerwünschte Einwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen auf Wohngebiete vermeiden und vermindern
- Ausgewählte öffentliche Bauten und Anlagen zur Stärkung der Zentrumsgebiete von kantonaler und regionaler Bedeutung ansiedeln

1.3.3 Landschaft unter Druck – stabilisieren und aufwerten

Angrenzend an die dicht besiedelten Gebiete der Stadtlandschaft und der urbanen Wohnlandschaft hat sich der Druck auf die offene Landschaft in den letzten Jahren laufend erhöht. Im *Übergangsbereich* zwischen den städtisch und ländlich geprägten Gebieten werden verschiedene Ansprüche an die Landschaft gerichtet, die sich überlagern und oftmals in Konkurrenz zueinander stehen: Arbeits- und Lebensraum für die Landwirtschaft, Raum für Freizeit und Erholung oder Standort von Infrastrukturanlagen. Auch die Erstellung und Nutzung von Bauten ausserhalb der Bauzonen wird stark durch diese Einflüsse geprägt.

Der *Wohnungsbau* in diesen Gebieten hat eine ausserordentlich starke Entwicklung erlebt und die Bevölkerungszunahme lag deutlich über dem kantonalen Mittel. Als wesentliche Treiber haben sich dabei die immer kürzeren Reisezeiten in die städtischen Gebiete, die verfügbaren Bauzonenreserven sowie die moderaten Bodenpreise erwiesen. Der überwiegende Teil des Geschossflächenzuwachses entfiel auf bisher noch nicht überbaute Bauzonen insbesondere an den Siedlungsrändern und entlang der Verkehrsachsen.

Die Grenzen zwischen Siedlung und Landschaft werden dadurch unschärfer. Der Entwicklungsdruck im Bereich Wohnen hält an und es werden immer vielfältigere Ansprüche an die Landschaft gerichtet. Für die Landschaften unter Druck ergibt sich damit insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Potenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs aktivieren
- Bauzonenverbrauch verringern
- Attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Zersiedlung eindämmen und Übergänge zur offenen Landschaft so gestalten, dass sich die Siedlungen gut in die Umgebung einfügen
- Landschaftliche Qualitäten erhalten und wiederherstellen
- Eingriffe in die Landschaft auf ihre Notwendigkeit prüfen sowie vermehrt koordinieren und planen

- Landwirtschaftliche Produktionsflächen sichern
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten

1.3.4 Kulturlandschaft – Charakter erhalten

In Teilen der Regionen Knonaueramt, Oberland, Unterland, Weinland und Winterthur finden sich noch weitgehend intakte Landschaften. Die *Landwirtschaft* hat die Raumstruktur ganz wesentlich mitgeprägt, der anhaltende Strukturwandel verändert nun allerdings zunehmend den historischen Landschaftscharakter. Einerseits erlauben der höhere Mechanisierungsgrad und die mit der Zunahme der Betriebsgrösse verknüpften Arrondierungen eine effizientere Bodenbearbeitung. Andererseits gehen mit den gewandelten Anforderungen an die landwirtschaftlichen Betriebe Erweiterungen und Nutzungsänderungen von landwirtschaftlichen Ökonomiegebäuden einher, die sich nicht ohne weiteres in das Landschaftsbild einpassen lassen.

Prägend für die Kulturlandschaft sind sowohl kompakte Siedlungen mit einer klaren Trennung von Bau- und Nichtbaugelände als auch traditionelle Streusiedlungsgebiete in den Hügellagen. In den Dorfkernen liegen aufgrund des Wandels in der Landwirtschaft zum Teil beträchtliche Gebäudevolumen brach. Neben örtlichem Gewerbe und Einrichtungen für den täglichen Bedarf dominieren Wohnnutzungen. Die vergleichsweise tiefen Bodenpreise können vor allem mit der massgeblich durch den motorisierten Individualverkehr bestimmten Erschliessung und den längeren Reisezeiten in die Zentren begründet werden. Die Wohnflächenbeanspruchung liegt deutlich über dem kantonalen Mittel. In den zahlreichen *Kleinstgemeinden* wird das Angebot an öffentlichen Dienstleistungen vermehrt geprüft und reduziert. Die Aufgabenerfüllung erfordert eine Vielzahl funktionaler Verflechtungen zwischen den Gemeinden.

Für die Kulturlandschaften ergibt sich damit insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Raumverträglichkeit des Strukturwandels in der Landwirtschaft sicherstellen
- Nutzung brachliegender Gebäude, besonders in den Ortskernen und mit Rücksicht auf kulturgeschichtliche Objekte ermöglichen
- Noch verbliebene unverbaute Landschaftskammern erhalten und ausgeräumte Landschaften aufwerten
- Entwicklungsperspektiven konkretisieren, attraktive Ortszentren schaffen und Ortsdurchfahrten gestalten
- Auf eine weitergehende Steigerung der Erschliessungsqualität verzichten
- Möglichkeiten für die interkommunale Zusammenarbeit stärken
- Zusammenhängende Landwirtschafts-, Erholungs- und Naturräume sichern

1.3.5 Naturlandschaft – schützen und bewahren

Naturlandschaften werden durch die Topographie geprägt und zeichnen sich durch *zusammenhängende Landschaftskammern* und besonders wertvolle *Lebensräume* aus. Zu den Kernelementen zählen Fließgewässer, die durch naturnahe und ästhetische Gestaltung aufgewertet werden können. Die Konkretisierung der Schutz- und Nutzziele erfolgt mit Schutzverordnungen, die auch geeignete Regelwerke für die künftige Entwicklung dieser Handlungsräume sind.

Für die Naturlandschaften ergibt sich damit insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Schutzverordnungen partnerschaftlich erarbeiten und umsetzen
- Nachhaltige, auf landschaftliche Qualitäten ausgerichtete Bewirtschaftung fördern
- Bedürfnisse von Naturschutz, Erholung bzw. Tourismus und Landwirtschaft abstimmen
- Landschaftliche Qualitäten inwertsetzen
- Fließgewässer hochwertig gestalten und aufwerten
- Zurückhaltung beim Bauen ausserhalb der Bauzonen üben und für gestalterische Qualität sorgen

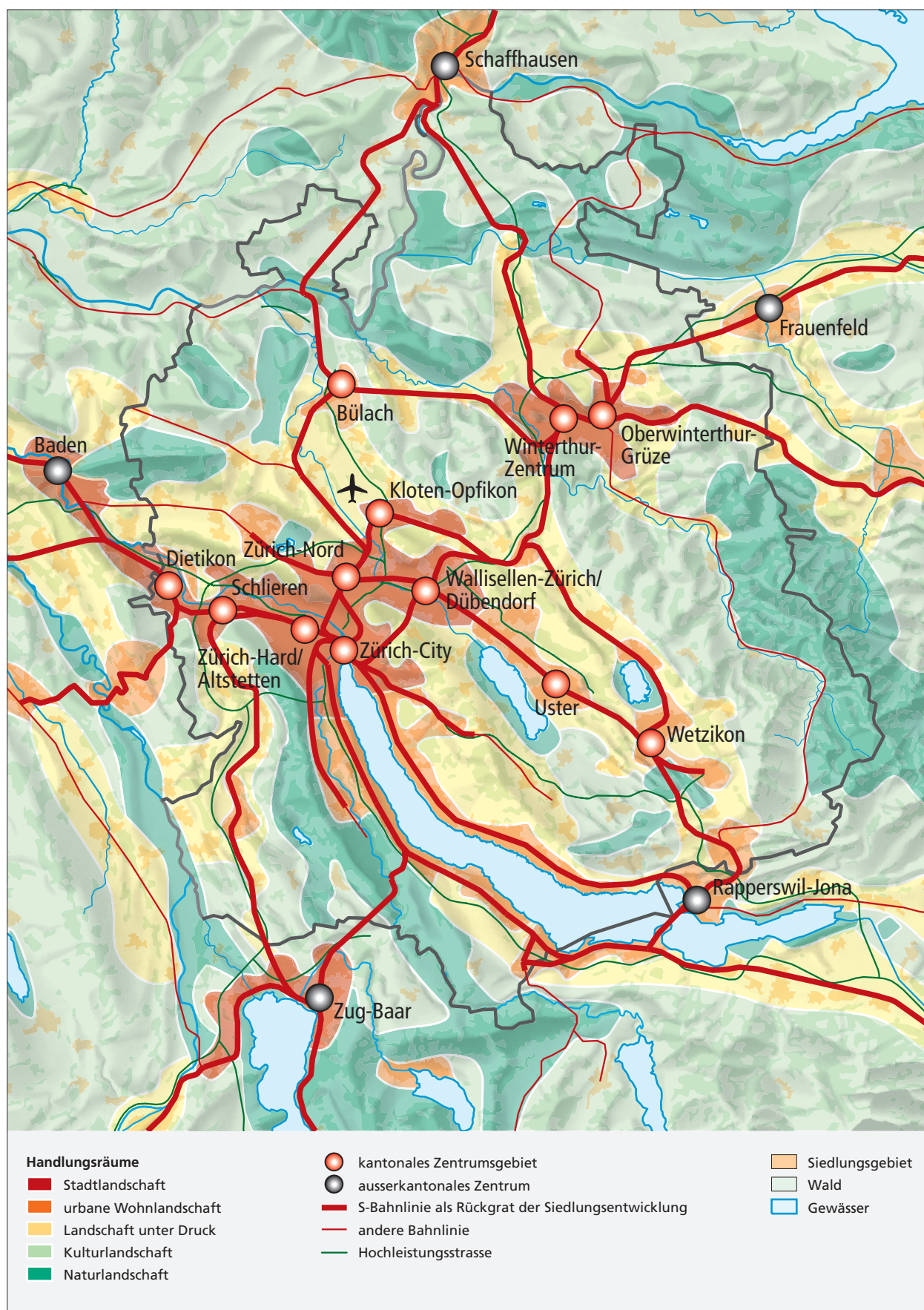


Abb. 1.2: Handlungsräume im Grossraum Zürich

1.4 Grundlagen

a) Rechtliche Grundlagen

- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) vom 18. April 1999 (SR 101)
- Verfassung des Kantons Zürich vom 27. Februar 2005 (SR 131.211)
- VBLN: Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler vom 10. August 1977 (SR 451.11)
- RPG: Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- RPV: Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- PBG: Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) vom 7. September 1975 (LS 700.1)

b) Weitere Grundlagen

- Richtplan des Kantons Zürich. Prüfungsbericht zuhanden des Bundesrates (Bern, 12. März 1996); Bundesamt für Raumplanung (BRP)
- Langfristige Raumentwicklungsstrategie des Kantons Zürich (vom 10. Dezember 2014); Regierungsrat Kanton Zürich, www.are.zh.ch
- Raumkonzept Schweiz (Überarbeitete Fassung 2012); Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV, Bern
- Trends und Planungsannahmen des KEF; Baudirektion Kanton Zürich
- Raumplanungsberichte 2001, 2005 und 2009; Regierungsrat Kanton Zürich, www.zh.ch/richtplan
- Raumberechnung Kanton Zürich, Heft 25 «Raumentwicklung» (2007); Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Baudirektion Kanton Zürich, www.are.zh.ch
- Bauzonenstatistik Kanton Zürich; Amt für Raumentwicklung (ARE); Baudirektion Kanton Zürich, www.are.zh.ch
- Bevölkerungsprognosen; Statistisches Amt des Kantons Zürich, www.statistik.zh.ch
- Umweltbericht Kanton Zürich – Zwischenbericht 2010; Baudirektion Kanton Zürich, www.umweltschutz.zh.ch
- Umweltbericht 2008 Kanton Zürich; Baudirektion Kanton Zürich, www.umweltschutz.zh.ch
- Eine Vision für den Metropolitanraum Zürich (2009); Metropolitantkonferenz Zürich
- Workshopverfahren Metrobild – Handlungsfeld Lebensraum, Projekt Entwicklungsräume (2011); Metropolitantkonferenz Zürich
- Metropolitanraum Zürich (Porträt, 2008); Metropolitantkonferenz Zürich
- Konzept Siedlung und Verkehr – Raumentwicklungsleitbild (2005); Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), www.rzu.ch
- Leitbild «Landschaft_RZU» (2008); Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), www.rzu.ch
- Charta 08 – 50 Jahre Regionalplanung Zürich und Umgebung; Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), www.rzu.ch
- Synthese Regio-ROK (2011); Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)
- RES – Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich (2010); Stadt Zürich
- Leitbild 2025 (2007); Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL)
- Agglomerationspark Limmattal – ein kantonsübergreifendes Freiraumkonzept (2009); Kanton Aargau, Kanton Zürich, Stadt Zürich, Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL), Baden Regio
- Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Limmattal, Beschluss der Delegiertenversammlung vom 1. November 2011; Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL)
- Räumliches Entwicklungskonzept Knonaueramt (REK) (2007); Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt (ZPK)
- Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Knonaueramt, Bearbeitungsstand 26. Oktober 2011; Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt (ZPK)
- Leitbild der räumlichen Entwicklung der Region Zimmerberg (2006); Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ)
- Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Zimmerberg, Bericht vom 8. September 2011; Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ)
- Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Pfannenstil; Beschluss der Delegiertenversammlung vom 11. Januar 2012; Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil (ZPP)
- Leitbild Glattal (2006); Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)
- Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Glattal, Bericht vom 26. Oktober 2011; Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)
- Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Furtal, Beschluss der Delegiertenversammlung vom 19. Oktober 2011; Zürcher Planungsgruppe Furtal (ZPF)
- Regionales Raumordnungskonzept Region Zürcher Oberland, Beschluss der Delegiertenversammlung vom 30. Juni 2011; Region Zürcher Oberland (RZO)

- *Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Winterthur und Umgebung, Beschluss der Delegiertenversammlung vom 22. Juni 2011, Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU)*
- *Zukunft Weinland – Positionspapier ZPW (2008); Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW)*
- *Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Weinland, Beschluss der Delegiertenversammlung vom 30. Juni 2011; Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW)*
- *Entwicklungsabsichten Zürcher Unterland – Forderungen zur Revision der Richtpläne (2008); Planungsgruppe Zürcher Unterland*
- *Regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Zürcher Unterland; Beschluss der Delegiertenversammlung vom 29. August 2011; Regionalplanungsgruppe Zürcher Unterland (PZU)*
- *Glattalstudie – Die Gruppe Krokodil plant eine neue Stadt neben Zürich (2011); Gruppe Krokodil*

Kanton Zürich **Richtplan**

2 Siedlung

2	Siedlung	2.1-1
2.1	Gesamtstrategie	2.1-1
2.1.1	Ziele	2.1-1
2.1.2	Massnahmen	2.1-2
2.2	Siedlungsgebiet	2.2-1
2.2.1	Ziele	2.2-1
2.2.2	Karteneinträge	2.2-1
2.2.3	Massnahmen	2.2-4
2.3	Zentrumsgebiet	2.3-1
2.3.1	Ziele	2.3-1
2.3.2	Karteneinträge	2.3-1
2.3.3	Massnahmen	2.3-5
2.4	Schutzwürdiges Ortsbild	2.4-1
2.4.1	Ziele	2.4-1
2.4.2	Karteneinträge	2.4-1
2.4.3	Massnahmen	2.4-4
2.5	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	2.5-1
2.5.1	Ziele	2.5-1
2.5.2	Massnahmen	2.5-1
2.6	Grundlagen	2.6-1

2 Siedlung

2.1 Gesamtstrategie

2.1.1 Ziele

Die Zürcher *Wohnbevölkerung* hat von 1995 bis 2012 um fast 20% zugenommen. Gleichzeitig ist auch die pro Kopf beanspruchte Wohnfläche angestiegen. Im Ergebnis ist die Siedlungsentwicklung somit durch eine deutliche Zunahme des Geschossflächenbestandes gekennzeichnet, wobei rund die Hälfte der zusätzlichen Geschossflächen innerhalb der bereits überbauten Bauzonen geschaffen werden konnte. In absehbarer Zukunft ist weiterhin mit einer Bevölkerungszunahme und einer steigenden Flächenbeanspruchung pro Kopf zu rechnen (vgl. Pt. 1.2). Durch das zweckmässige Nutzen der Reserven im bestehenden Siedlungsgebiet kann dieses Wachstum bewältigt werden.

Das *Siedlungsgebiet* im Kanton Zürich umfasst rund 30'000 ha bzw. 17% der Kantonsfläche. Es ist Lebens- und Arbeitsraum und nimmt einen Grossteil der Bildungs-, Kultur-, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen sowie der entsprechenden Infrastrukturen auf (vgl. Pt. 2.2).

Gemäss den Grundsätzen des kantonalen Raumordnungskonzepts (vgl. Pt. 1) werden folgende Ziele für die Siedlungsentwicklung festgelegt:

a) Mit dem Boden haushälterisch umgehen

Aufgrund der vielfältigen Funktionen auf vergleichsweise engem Raum ist ein haushälterischer Umgang mit dem Boden unabdingbar (vgl. Pt. 1.2 Leitlinie 1). Damit die bereits getätigten Investitionen in die öffentlichen Infrastrukturen bestmöglich genutzt werden können, ist die Siedlungsentwicklung auf die bestehenden Infrastrukturen auszurichten (vgl. Pte. 4 und 5). Die abschliessende Festlegung des Siedlungsgebiets (vgl. Pt. 2.2) und dessen zweckmässige räumliche Organisation sind auch Voraussetzungen dafür, dass das übrige Kantonsgebiet von störenden Bauten und Anlagen freigehalten und die offene Landschaft als Produktionsstandort für die Landwirtschaft sowie als Natur- und Erholungsraum erhalten werden können (vgl. Pt. 3).

b) Siedlungen nach innen entwickeln

Der Bedarf an Geschossflächen für Wohnungen und Arbeitsplätze ist vorrangig durch bauliche *Erneuerung und Entwicklung* innerhalb des Siedlungsgebiets an mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen zu decken. Die Siedlungsentwicklung nach innen ist mit Massnahmen zur Gestaltung und Aufwertung der Freiräume und gut erreichbaren Angeboten für die Naherholung zu verbinden. Besondere Sorgfalt erfordert dabei der Umgang mit kulturgeschichtlichen Objekten (vgl. Pt. 2.4). Zur Sicherung der Nahversorgung sind die Detailhandelsstrukturen in den Orts- und Quartierzentren zu stärken und die Verdrängung durch günstige Rahmenbedingungen zu stoppen. Einkaufszentren, grössere Freizeiteinrichtungen und Arbeitsplatzgebiete sind auf regionaler Ebene zu koordinieren und an geeigneten Standorten zusammenzufassen.

Die bestehende Bausubstanz ist an die heutigen und künftigen Bedürfnisse anzupassen. Das Potenzial der unternutzten Bauten und Baulücken ist gezielt für die Stärkung der Ortskerne zu nutzen (vgl. Pt. 2.1.2 c).

c) Zentrumsgebiete und Bahnhofbereiche stärken

In *Zentrumsgebieten* (vgl. Pt. 2.3) sowie in *Bahnhofbereichen* mit überörtlicher Bedeutung ist eine der besonderen Lagegunst angemessene, überdurchschnittlich dichte Nutzung anzustreben. Standorte mit hervorragender Erschliessungsqualität eignen sich zudem in besonderem Masse für verkehrsintensive Einrichtungen (vgl. Pt. 4.5.1 a).

d) Siedlungsqualität erhöhen

Vorab in der Stadtlandschaft, der urbanen Wohnlandschaft und der Landschaft unter Druck (vgl. Pt. 1.3) erfordert die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen besondere Anstrengungen zur Bewahrung und Steigerung der *Siedlungsqualität*. Lärmarme Siedlungsflächen sind in diesem Zusammenhang eine knappe Ressource. Sie sind als solche zu erhalten und gezielt für das Wohnen zu nutzen. Der Lärm des *Strassenverkehrs* bildet insbesondere für ältere Wohnquartiere mit hoher Bevölkerungsdichte eine grosse Herausforderung. Zur Aufwertung dieser Gebiete ist eine Bündelung der Verkehrsströme auf dem übergeordneten Strassennetz anzustreben. Dieses ist mit gezielten Lärmschutzmassnahmen zu sanieren (vgl. Pt. 4.2.2).

Wohngebiete im Bereich von Bahnlinien sind insbesondere auch nachts stark von Lärm betroffen. Die Belastung durch Bahnlärm ist durch die Beschaffung von lärmarmem Rollmaterial und, wo dies nicht ausreicht, durch geeignete bauliche Lärmschutzmassnahmen wirksam zu reduzieren (vgl. Pt. 4.3.3 a).

Ein besonderes Problem stellt die Beeinträchtigung der Wohnqualität durch *Fluglärm* dar. Mit den Festlegungen im kantonalen Richtplan soll Rechtssicherheit und ein verlässlicher Rahmen für die Optimierung der Siedlungsstruktur im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung geschaffen werden (vgl. Pt. 4.7.1).

e) Gewerbe stärken

Durch die laufende und künftig noch vermehrt anzustrebende Siedlungserneuerung und -verdichtung können lokal verankerte und überwiegend regional tätige Betriebe des produzierenden Gewerbes in ihren Entwicklungsmöglichkeiten übermässig eingeschränkt oder sogar verdrängt werden. Die Planungsträger aller Stufen sind dafür besorgt, dass solche Betriebe im Kanton Zürich erhalten bleiben.

2.1.2 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt die regionalen Richtpläne fest und genehmigt die kommunalen Richt- und Nutzungspläne (vgl. §§ 32 und 89 PBG). Er sorgt dabei für die haushälterische Bodennutzung sowie für eine zukunftsgerichtete Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen (vgl. Pte. 1.2 und 2.1.1).

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, namentlich zur Bauzonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, zur Sicherung der Fruchtfolgeflächen (vgl. Pt. 3.2), zum Schutz archäologischer Bodendenkmäler und Baudenkmäler, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie zur Umsetzung von Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV), und macht diese den Planungsträgern aller Stufen zugänglich. Als Teil der Raumbesichtigung überprüft der Kanton periodisch die Markttauglichkeit raumplanerischer Massnahmen.

Der Kanton kann in Zusammenarbeit mit Regionen und Gemeinden im Rahmen von fachübergreifenden Gebietsplanungen Grundlagen für allfällige Richtplanänderungen erarbeiten. Diese machen Aussagen über Entwicklungspotenziale, Auswirkungen sowie den nötigen Koordinationsbedarf im jeweiligen Gebiet.

Der Kanton Zürich setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit (vgl. Art. 7 und 11 f. RPG) dafür ein, dass im gesamten Metropolitanraum Zürich dieselben Massstäbe bezüglich der haushälterischen Nutzung des Bodens angewandt werden (vgl. Pt. 1.2).

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsberichts (vgl. § 10 PBG) alle vier Jahre Bericht über den erreichten Stand der Siedlungsentwicklung sowie über die gegebenenfalls erforderlichen Steuerungsmassnahmen.

b) Regionen

Die Regionen erarbeiten Grundlagen für eine auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Nutzung und Strukturierung des Siedlungsgebiets sowie zur Sicherung der Naherholung. Sie legen ihre Entwicklungsziele auf der Grundlage von regionalen Raumordnungskonzepten fest. Sie sorgen durch entsprechende Festlegungen in den regionalen Richtplänen für die gemeindeübergreifende Koordination in aufgabenbezogenen Bezugsräumen, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden insbesondere auch für geeignete Standorte und ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten für das produzierende Gewerbe (vgl. Pt. 2.2.2).

c) Gemeinden

Die Gemeinden richten ihre langfristige Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet aus und sorgen mit den Nachbargemeinden für die Abstimmung ihrer Planungen. Sie pflegen eine enge interkommunale Zusammenarbeit, insbesondere bei der Planung grösserer öffentlicher Vorhaben.

Die Gemeinden erlassen Nutzungsvorschriften, die einen haushälterischen Umgang mit dem Boden sowie eine gute Wohn- und Siedlungsqualität und ein funktionierendes Gewerbe unterstützen. Sie fördern die Siedlungsentwicklung nach innen, die Schliessung von Baulücken sowie eine angemessene Ausnutzung bestehender Gebäude und schaffen die Voraussetzungen für die Sanierung von Ortsteilen und für Arealüberbauungen. Sie legen im Rahmen ihrer Berichterstattung (vgl. Art. 47 RPV) dar, welche Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet bestehen und wie diese Reserven haushälterisch genutzt werden sollen.

2.2 Siedlungsgebiet

2.2.1 Ziele

Voraussetzung für die angestrebte Raumentwicklung gemäss Pt. 1 ist eine langfristig ausgerichtete *Trennung des Siedlungs- vom Nichtsiedlungsgebiet*. Mit der Bezeichnung des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan, dessen Strukturierung in den regionalen Richtplänen und der nachfolgenden Umsetzung in der Nutzungsplanung wird der Flächenbedarf für die vielfältigen Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft an geeigneten, mit dem öffentlichen und – je nach Nutzungsart – auch mit dem individuellen Verkehr gut erschlossenen Lagen und unter geringstmöglicher Bodenbeanspruchung langfristig sichergestellt.

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

Die Bebauung am Zürichseeufer ist sorgfältig weiterzuentwickeln. Die Bauvorschriften für den Uferbereich haben sich grundsätzlich am Bestand zu orientieren und auf die jeweilige konkrete Situation Rücksicht zu nehmen. Als Uferbereich gelten Bauzonen, die in der Regel zwischen der Seestrasse bzw. Bahnlinie und dem Ufer liegen.

Mit der Überdeckung von Verkehrsinfrastrukturen an geeigneten Lagen kann ein Beitrag zur Siedlungsreparatur geleistet und das angrenzende Siedlungsgebiet aufgewertet werden. Die Verwirklichung entsprechender Vorhaben liegt daher im kantonalen Interesse. Voraussetzung ist, dass die aufgewerteten bzw. zusätzlich realisierbaren Nutzungspotenziale einen direkten Siedlungszusammenhang aufweisen und die bestehende Siedlungsstruktur zweckmässig ergänzen.

2.2.2 Karteneinträge

Die Ausscheidung des Siedlungsgebiets orientiert sich an den Handlungsräumen des kantonalen Raumordnungskonzepts (vgl. Pt. 1.3). Es ist in der Richtplankarte festgelegt und für die regionale und kommunale Stufe bindend.

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

In begründeten Fällen kann mit nachgeordneten Planungen durch Ausscheidung einer Freihaltezone, einer Erholungszone oder einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen das Landwirtschaftsgebiet *durchstossen* werden (vgl. Pt. 3.2.2).

Bestehende *Kleinsiedlungen* (Weiler), die nicht oder nur noch teilweise landwirtschaftlich genutzt werden, gelten als Siedlungsgebiet, auch wenn sie in der Richtplankarte nicht als solches dargestellt sind. Voraussetzungen sind ein historischer Siedlungsansatz sowie ein geschlossenes Siedlungsbild, das mindestens fünf bis zehn bewohnte Gebäude umfasst und von der Hauptsiedlung klar getrennt ist.

Zur Erhaltung können bestehende Kleinsiedlungen einer Kernzone zugewiesen werden. Die Zonengrenzen haben dabei die Kleinsiedlung eng zu umgrenzen (vgl. Art. 33 RPV); eine über den bestehenden Siedlungsumfang hinausgreifende Entwicklung darf nicht ermöglicht werden. Die im Einzelfall zweckmässige baurechtliche Ordnung ist mit einem detaillierten Kernzonenplan zu bestimmen. Bei den Kernzonen im Zusammenhang mit Kleinsiedlungen (Weiler) im Sinne von Art. 33 RPV handelt es sich um Nichtbauzonen. Neubauten sind nicht zulässig. Für Baubewilligungen muss die zuständige kantonale Behörde zumindest ihre Zustimmung geben.

In Ausnahmefällen können auch ausserhalb des in der Karte bezeichneten Siedlungsgebiets bestehende grössere *Fabrik- und Gewerbekomplexe* einer Bauzone zugewiesen werden, wenn entweder ihr Weiterbestand sichergestellt oder die Verwendung der bestehenden Bausubstanz zu Wohn- oder zu kulturellen Zwecken ermöglicht werden soll. Mit der Einzonung darf keine über die genannten Zielsetzungen hinausgehende Entwicklung ermöglicht werden. Zonenabgrenzung sowie Bau- und Nutzungsvorschriften sind entsprechend zielgerichtet festzulegen. Dabei dürfen die baulichen Massnahmen und Zweckänderungen insgesamt die Grenzen gemäss Art. 37a RPG und Art. 43 RPV nicht sprengen.

Für die Ansiedlung von *Industrie- und Gewerbebetrieben* sind geeignete Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets freizuhalten und überkommunal abzustimmen (vgl. Pte. 2.2.3 b und 2.2.3 c). Zur Sicherung von ausgewählten Flächen, welchen aus kantonomer oder regionaler Perspektive eine Schlüsselrolle zukommt, werden *Koordinationshinweise* festgelegt (vgl. Abb. 2.1):

Nr.	Region	Gebiet	Koordinationshinweis Richtplanung	Koordinationshinweis Nutzungsplanung	Weitere Anforderungen
1	Zimmerberg	Wädenswil, Neubühl	Raumsicherung Arbeitsplatzgebiet	Ausschluss verkehrs- intensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungen	Abstimmung mit Deponiestand- orten (vgl. Pt. 5.7.2 Nr. 12); Beteiligung mehrerer Gemeinden vorsehen; Verfügbarkeit sicherstellen
2	Zimmerberg	Langnau a.A., Sihlhof	Raumsicherung Arbeitsplatzgebiet	Voraussetzung für die Einzonung ist die Einschränkung der Nutzweise auf Betriebe der Produktion, der Gütergrossverteilung, der Lagerhaltung und des Transports	Zulässig ist höchstens eine Wohnung für standortgebundene Betriebsangehörige
3	Furttal	Regensdorf, Rietli	Raumsicherung Arbeitsplatzgebiet	Ausschluss verkehrs- intensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungen	–
4	Winterthur und Umgebung	Effretikon, Riet	Raumsicherung Arbeitsplatzgebiet	Ausschluss verkehrs- intensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungen	Beteiligung mehrerer Gemeinden vorsehen; Verfügbarkeit sicherstellen
5	Winterthur und Umgebung	Wiesendangen, Feldsiech- Unterstrass	Raumsicherung Arbeitsplatzgebiet	Ausschluss verkehrs- intensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungen	Beteiligung mehrerer Gemeinden vorsehen; Verfügbarkeit sicherstellen
6	Weinland	Henggart, Grund	Raumsicherung Arbeitsplatzgebiet	Ausschluss verkehrs- intensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungen; Synergien mit produzie- render Landwirtschaft nutzen	Beteiligung mehrerer Gemeinden vorsehen; Verfügbarkeit sicherstellen
7	Weinland	Marthalen, Seeben Nord	Raumsicherung Arbeitsplatzgebiet	Ausschluss verkehrs- intensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungen; Synergien mit produzie- render Landwirtschaft nutzen	Beteiligung mehrerer Gemeinden vorsehen; Verfügbarkeit sicherstellen
8	Weinland	Kleinandel- fingen, Schihüeter	Raumsicherung Arbeitsplatzgebiet	Ausschluss verkehrs- intensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungen	–
9	Unterland	Bülach/ Hochfelden, Jakobstal	Raumsicherung Arbeitsplatzgebiet	Ausschluss verkehrs- intensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungen	–
10	Unterland	Rafz, Rütenen	Raumsicherung Arbeitsplatzgebiet	Ausschluss verkehrs- intensive Einrichtungen, Wohnnutzungen und Dienstleistungen	–

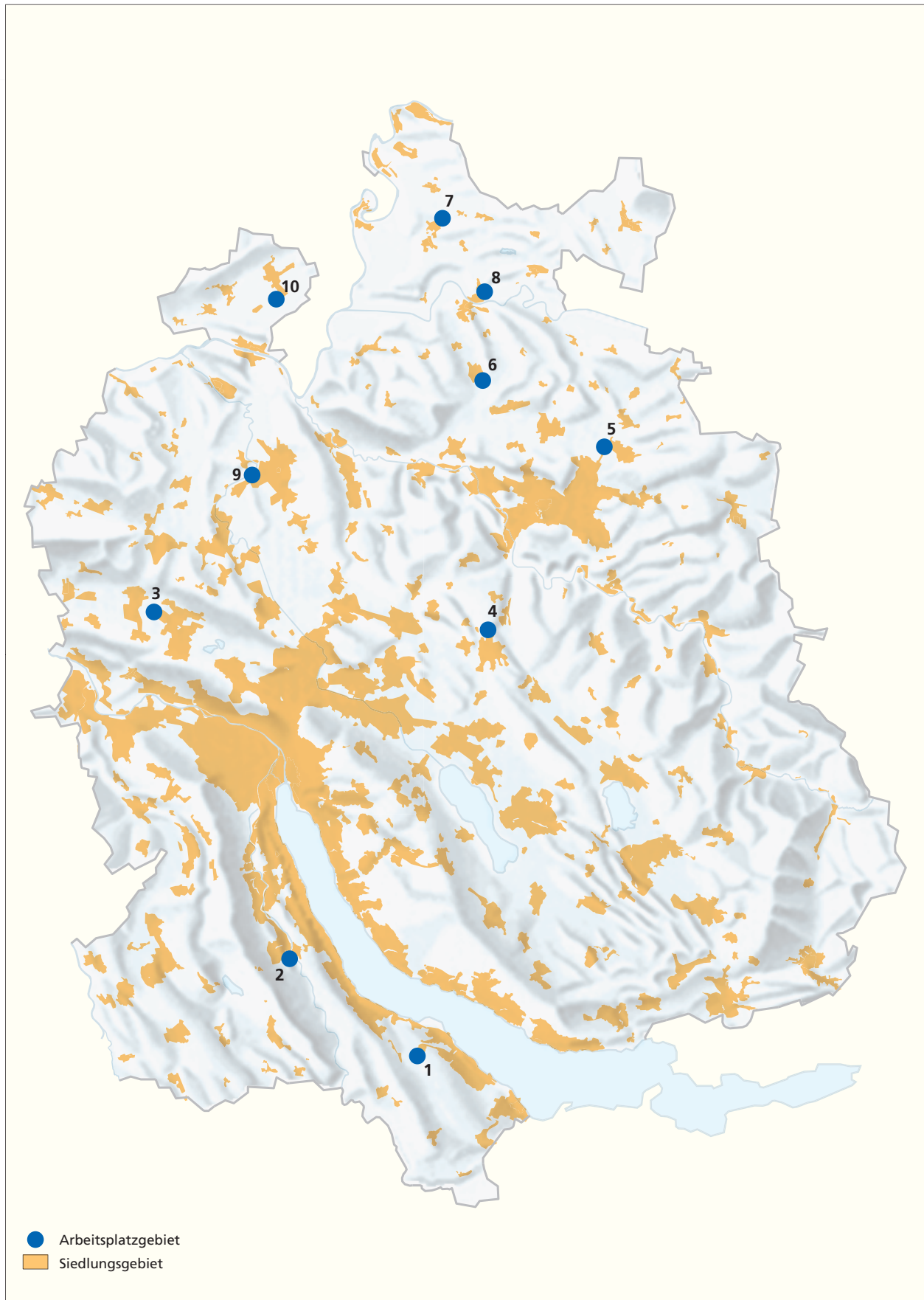


Abb. 2.1: Regionale Arbeitsplatzgebiete
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

2.2.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton richtet die Erschliessungswirkung der Verkehrsinfrastrukturen sowie die Fahrplangestaltung im öffentlichen Verkehr (vgl. Pt. 4) auf die angestrebte räumliche Entwicklung (vgl. Pt. 1) und auf das im Richtplan festgelegte Siedlungsgebiet aus.

Im Rahmen der Vorprüfung und Genehmigung von Bau- und Zonenordnungen, Sonderbauvorschriften und Gestaltungsplänen gemäss § 89 PBG stellt der Kanton sicher, dass die Vorgaben des Bundes zur gesamtkantonalen Dimensionierung der Bauzonen eingehalten werden.

Der Kanton prüft den Abbau der Regelungsdichte und sorgt so für günstige Rahmenbedingungen für den Wohnungsbau.

Der Kanton schafft für die nachgelagerten Planungsträger Anreizsysteme zur möglichst optimalen Ausnutzung der Bauzonen.

Die kantonale Fachstelle für Raumplanung unterstützt die Regionen bei der Einführung der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung gemäss Pt. 2.2.3 b).

Der Kanton unterstützt die Überdeckung von Verkehrsinfrastrukturen gemäss Pt. 2.2.1 durch Beiträge an die Planungskosten entsprechender Vorhaben. Er dokumentiert das kantonale Interesse und erleichtert, wo möglich und sinnvoll, die Verhandlungen zwischen Projektträgerschaft und Eigentümern der Verkehrsinfrastruktur durch fachliche Unterstützung.

b) Regionen

Die Regionen gliedern und differenzieren die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Siedlungsgebiets durch gebietsweise Nutzungs- und Dichtevorgaben in den regionalen Richtplänen sowie durch die Bezeichnung von Gebieten, die umzustrukturieren, weiterzuentwickeln oder zu bewahren sind (vgl. § 30 PBG). Sie orientieren sich dabei an den Handlungsräumen des kantonalen Raumordnungskonzepts (vgl. Pt. 1.3) sowie den ergänzenden Festlegungen in den regionalen Raumordnungskonzepten.

Die Regionen bezeichnen regional abgestimmte Arbeitsplatzgebiete an geeigneten, mit dem öffentlichen und – je nach Nutzungsart – auch individuellen Verkehr gut erschlossenen Standorten und tragen dabei den Koordinationshinweisen gemäss Pt. 2.2.2 sowie den Erschliessungsanforderungen gemäss Pt. 4.5.1 b) Rechnung. Sie entwickeln Konzepte zur angemessenen baulichen Entwicklung von Bahnhofsbereichen, die eine überörtliche Bedeutung aufweisen, und bezeichnen bei Bedarf Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen, die namentlich den Standortanforderungen in Bezug auf die Erschliessung mit dem öffentlichen und – je nach Nutzungsart – auch individuellen Verkehr genügen (vgl. Pte. 4.5.1 a und 4.5.3 b).

Die Regionen stellen für ihr Gebiet die regionale Arbeitszonenbewirtschaftung gemäss Art. 30a Abs. 2 RPV sicher und sorgen damit für eine haushälterische Nutzung der Arbeitszonen.

Entlang des Zürichseeufers ist in den betreffenden regionalen Richtplänen räumlich konkret festzulegen, welche Grundsätze zur Bebauung des Uferbereichs gemäss Pt. 2.2.1 in den kommunalen Nutzungsplanungen zu berücksichtigen sind bzw. welche Strassenraumgestaltung der Seestrasse anzustreben ist.

Die Regionen können Eignungsgebiete für Hochhäuser bezeichnen.

In Absprache mit den Gemeinden können landschaftlich besonders exponierte Gebiete, Gebiete mit hoher Fluglärmbelastung sowie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ungenügend erschlossene oder erschliessbare Lagen bezeichnet werden, in welchen im überörtlichen Interesse von den generellen Ausnützungsminima (vgl. § 49a Abs. 1 PBG) abgewichen werden soll.

c) Gemeinden

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

Die Gemeinden organisieren und strukturieren das Siedlungsgebiet gemäss den kantonalen und regionalen Festlegungen sowie den Vorgaben des kommunalen Richtplans mit Bauzonen, Freihaltezonen und Reservezonen. Bau- und Reservezonen sind innerhalb des in der Richtplankarte bezeichneten Siedlungsgebiets anzuordnen.

Die Gemeinden tragen bei der Ausscheidung von Arbeitszonen den Koordinationshinweisen (vgl. Pt. 2.2.2) Rechnung. Arbeitszonen ausserhalb der in den regionalen Richtplänen bezeichneten Arbeitsplatzgebiete müssen einem auf regionaler Stufe festgelegten Bedarf entsprechen (vgl. Pt. 2.2.3 b). Die Gemeinden erbringen den entsprechenden Nachweis.

Hochhäuser haben hohe Qualitätsanforderungen zu erfüllen und sind bevorzugt in Eignungsgebieten gemäss Pt. 2.2.3 b) anzuordnen. Bei Planungen auf kommunaler Stufe, die Hochhäuser ausserhalb dieser Eignungsgebiete ermöglichen, ist die Region anzuhören.

Die Gemeinden prüfen Möglichkeiten zur Siedlungsentwicklung nach innen. Diese umfassen insbesondere das Ausschöpfen des Potenzials, das in den überbauten Bauzonen gemäss Bau- und Zonenordnung theoretisch noch möglich wäre, sowie die Erhöhung der Dichte in bestehenden Bauzonen, beispielsweise durch Aufzonung an gut erschlossenen Lagen. Sie achten dabei auf eine hohe Qualität der Bauten und der Aussenräume. Sie entwickeln orts- bzw. städtebauliche Konzepte für Neubaugebiete sowie insbesondere auch für Gebiete, die umgenutzt, erneuert oder verdichtet werden sollen. Sie achten dabei auf den Erhalt geeigneter Flächen für das produzierende Gewerbe, auf die Sicherung der Nahversorgung und auf ein ausgewogenes Wohnungsangebot, das auch preisgünstigen Wohnraum umfasst.

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

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

Die Gemeinden gewährleisten, dass im Rahmen der Nutzungsplanung die Qualität der zu beanspruchenden Böden in die Interessensabwägung miteinbezogen wird. Einzonungen und andere flächenverzehrende Tätigkeiten sollen vorrangig auf belasteten Böden erfolgen (vgl. Pt. 5.8).

2.3 Zentrumsgebiet

2.3.1 Ziele

Zentrumsgebiete umfassen sowohl Siedlungsteile, denen bereits heute die Funktion als *Siedlungsschwerpunkte* von kantonaler Bedeutung in den Bereichen Bildung, Kultur und Wirtschaft zukommt, als auch Gebiete mit hohem *Veränderungspotenzial*, die durch eine langfristig ausgerichtete Neuorientierung solche Aufgaben übernehmen sollen.

Bei Planungen in den Zentrumsgebieten sind die folgenden Grundsätze begleitend:

- Dichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität sollen erhalten bleiben bzw. neu geschaffen werden. Zu diesem Zweck sind in der Regel Mischnutzungen anzustreben.
- Die baulichen Dichten sind, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten, für Zentrumsgebiete deutlich über den in § 49a Planungs- und Baugesetz (PBG) vorgesehenen Ausnützungen festzulegen. Mit Nutzungs- und Dichtevorgaben in den regionalen Richtplänen sind die Zentrumsgebiete, auch im Hinblick auf die Freiraumgestaltung, bedarfsgerecht zu strukturieren.
- Der Wirtschaft sind optimale Standorte zur Verfügung zu stellen, insbesondere solche mit hoher Erschliessungsqualität durch den öffentlichen und – je nach Nutzungsart – auch individuellen Verkehr. Die bereits vorhandenen infrastrukturellen Vorleistungen der öffentlichen Hand sind optimal zu nutzen.
- Für bestehende Fachmarkt- und Einkaufszentren sowie für das publikumsorientierte Gewerbe ist die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr sicherzustellen.
- Die Zentrumsgebiete sollen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten (vgl. Pt. 4.1.1 b). Die Erschliessung der Zentrumsgebiete ist daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten (vgl. Pt. 4.1.3 a).
- Die Verkehrs- und die übrige Infrastruktur sind so zu planen und zu projektieren, dass eine zweckmässige Etappierung der Entwicklung der einzelnen Gebiete ermöglicht wird.
- Zur Förderung energiesparender Raumstrukturen, zur Steigerung der Energieeffizienz und mit Blick auf den vermehrten Einsatz erneuerbarer Energien sind entsprechende Energiekonzepte zu erarbeiten (vgl. Pt. 5.4).
- Als Entwicklungsimpulse oder zur funktionalen Optimierung sind öffentliche Einrichtungen zielgerichtet auszubauen bzw. anzusiedeln (vgl. Pt. 6).
- Die Umsetzung von massgeblichen Vorhaben in Zentrumsgebieten geschieht unter Einbezug der Öffentlichkeit und privater Akteure wie Infrastrukturträger, der Grundeigentümer- und Investorenschaft insbesondere im Rahmen kooperativer Planungsverfahren. Im Bereich von Gemeinde- oder Regionsgrenzen sind die Entwicklungskonzepte grenzüberschreitend zu erarbeiten.

2.3.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden folgende Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung festgelegt (vgl. Abb. 2.2):

Nr.	Gebiet	Zentrumsfunktion	Entwicklungsziele
1	Zürich-City	City-Gebiet	Weiterentwicklung City-Gebiet mit Ausschöpfung der baulichen Potenziale entsprechend der hohen Erschliessungsqualität Erhalt und Aufwertung der Freiflächen sowie Ausbau der Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr Weiterentwicklung der Bildungs- und Kulturinstitutionen sowie weiterer öffentlicher Nutzungen in Abstimmung mit GBP Nr. 3, 4, 6
2	Zürich-Hard/Altstetten	Entwicklungsgebiet	Weiterentwicklung und Verdichtung mit Ausrichtung auf die S-Bahn-Stationen sowie in Abstimmung mit dem Westast Zürich (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 5) und der Limmattalbahn (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 16) Standortsicherung für öffentliche Bauten in Abstimmung mit GBP Nr. 2
3	Zürich-Nord/Opfikon	Entwicklungsgebiet	Weiterentwicklung der Gebiete Oerlikon, Leutschenbach und Glattpark zu durchmischten städtischen Quartieren mit hoher baulicher Dichte Aufwertung des Umsteigezentrums Oerlikon sowie der Gleisquerung im Bereich des Bahnhofs Oerlikon für den Fuss- und Veloverkehr
4	Kloten/Opfikon	Entwicklungsgebiet	Weiterentwicklung der Pole «Stadtzentrum Kloten», «Flughafenkopf» und «Balsberg» in Abstimmung mit der nationalen Infrastruktur des Flughafens Zürich (vgl. Pt. 4.7.1) und unter Vernetzung der drei Pole über die bestehenden Verkehrsachsen Aufwertung und aktive Gestaltung des Freiraums Butzenbühl Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze über den Flughafenkopf sowie in Koordination mit der geplanten Glattalautobahn (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 22) und der Erweiterung der Glattalbahn (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 11)
5	Wallisellen/Zürich/Dübendorf-Stettbach	Entwicklungsgebiet	Weiterentwicklung in Abstimmung mit der künftigen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf (vgl. Pt. 4.7.2) und mit der Erweiterung der Glattalbahn (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 11)
6	Winterthur-Zentrum	City-Gebiet	Weiterentwicklung City-Gebiet sowie Umstrukturierung ehemaliges Sulzerareal zu einem durchmischten städtischen Quartier mit hoher baulicher Dichte, abgestimmt auf die Verkehrsträger Aufwertung der Gleisquerung im Bereich Hauptbahnhof für den Fuss- und Veloverkehr Weiterentwicklung der Bildungsinstitutionen in Abstimmung mit GBP Nr. 12
7	Oberwinterthur/Grüze	Entwicklungsgebiet	Entwicklung und Verdichtung der bestehenden Strukturen vorwiegend für Industrie und Gewerbe Umstrukturierung des Nahbereichs der drei Bahnhöfe Hegi, Oberwinterthur und Grüze zu durchmischten städtischen Quartieren
8	Bülach	Regionalzentrum	Erhalt und Entwicklung gemischter Nutzungen in den Bereichen Altstadt und Bülach Nord, Industrie im Bereich nördlich der Autobahn Umstrukturierung der Areale Vetropack und Bülachguss zu einem städtischen Quartier mit gemischten Nutzungen, in Koordination mit bestehendem Güterumschlag (vgl. Pt. 4.6.2 Nr. 17) Aufwertung der Gleisquerung zwischen Altstadt und Bülach Nord für den Fuss- und Veloverkehr
9	Dietikon	Regionalzentrum	Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Erschliessung durch die S-Bahn sowie die geplante Limmattalbahn (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 16) Abstimmung der Entwicklungsplanungen auf die Verkehrsinfrastruktur, die entsprechend der Nachfrage und im Einklang mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept auszubauen ist

Nr.	Gebiet	Zentrumsfunktion	Entwicklungsziele
10	Uster	Regionalzentrum	Weiterentwicklung als Wohnstadt und als Versorgungs-, Kultur- und Bildungszentrum mit guter Erreichbarkeit Aufwertung des öffentlichen Raums (Stadtpark) sowie des Aabachs (Erholung, Ökologie, Hochwasserschutz)
11	Wetzikon	Regionalzentrum	Weiterentwicklung als Regionalzentrum für Wohnen und Arbeiten sowie als Sport- und Veranstaltungszentrum Entwicklung des Stadtzentrums Oberwetzikon mit Anbindung an die S-Bahn unter Einbezug von Unterwetzikon
12	Schlieren	Entwicklungsgebiet	Weiterentwicklung und Neugestaltung des Zentrumsbereichs für Wohnen und Dienstleistungen Aufwertung des öffentlichen Raums in Koordination mit der geplanten Limmattalbahn (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 16)
<i>Abkürzungen</i> GBP: Gebietsplanung			

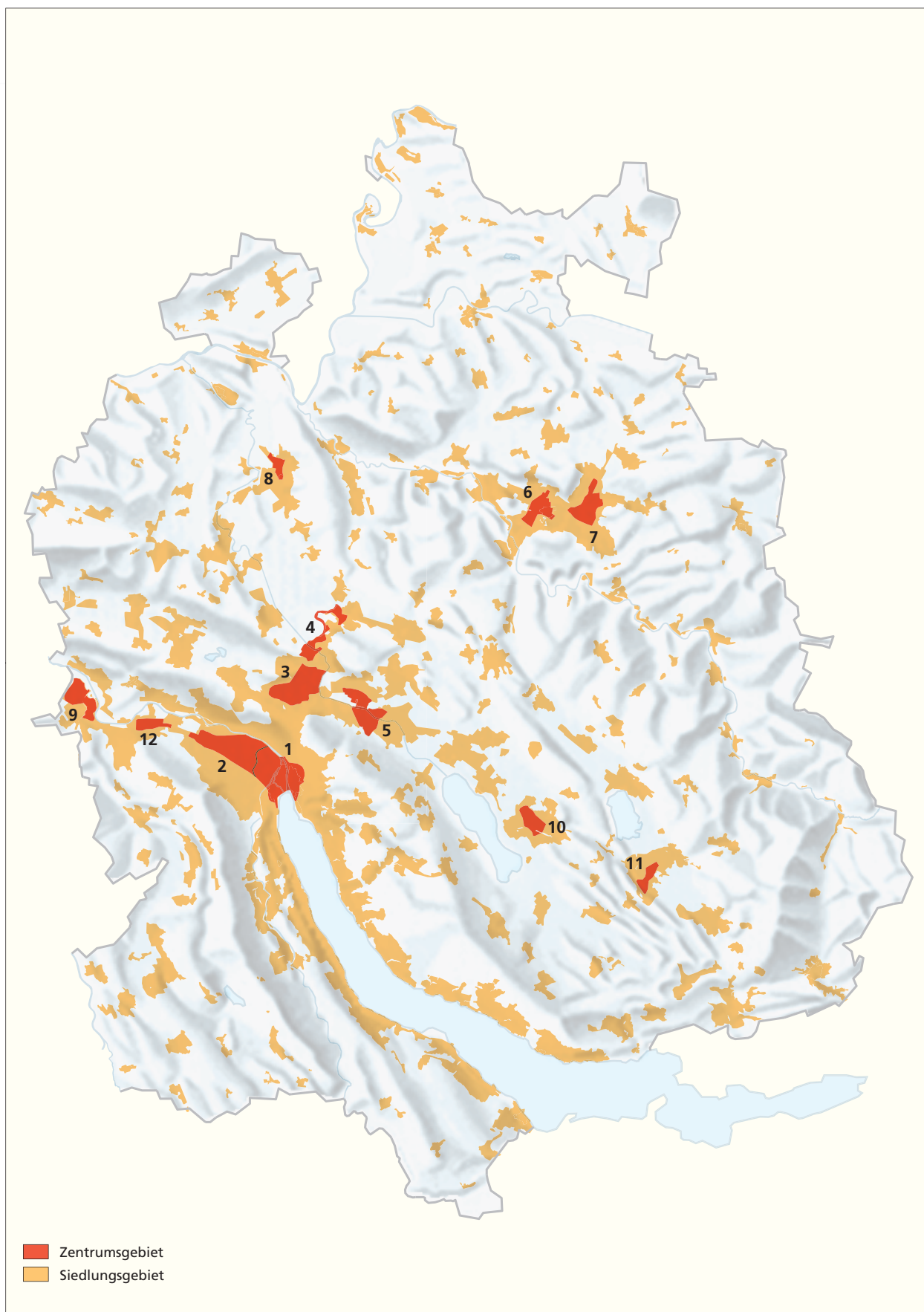


Abb. 2.2: Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

2.3.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton unterstützt die Entwicklung der Zentrumsgebiete durch seine Verkehrspolitik (vgl. Pt. 4) sowie die Planung und Realisierung öffentlicher Bauten und Anlagen (vgl. Pt. 6).

Der öffentliche Personenverkehr ist im Einzugsbereich, innerhalb und zwischen den verschiedenen Zentrumsgebieten sachgerecht auszubauen (vgl. Pte. 4.3 und 4.4). Die für die einzelnen Zentrumsgebiete massgeblichen Modalsplit-Ziele tragen dem bestehenden und geplanten Verkehrsangebot sowie den jeweiligen Verhältnissen bezüglich Stausituation, Lärm- und Luftbelastung Rechnung (vgl. Pt. 4.1.3 a).

b) Regionen

Die kantonalen Gebietsausscheidungen sind in den regionalen Richtplänen zu berücksichtigen und bei Bedarf durch differenzierte Nutzungs- und Dichtevorgaben zu ergänzen (vgl. Pt. 2.2.3 b).

Ergänzend können Zentrumsgebiete von regionaler Bedeutung ausgeschieden werden.

c) Gemeinden

Die Zentrumsgebiete sind gemäss den örtlichen Gegebenheiten und Planungsabsichten zu strukturieren und zu etappieren (vgl. Pt. 2.2.3 c).

Bei der Anpassung von Nutzungsplänen sind als Regelfall Lösungen anzustreben, die das Bauen gestützt auf die Grundordnung ermöglichen. Aufgrund des wesentlichen überörtlichen Interesses an der Entwicklung der Zentrumsgebiete sind aber auch die Voraussetzungen für die Ausarbeitung von Sonderbauvorschriften und von Gestaltungsplänen (vgl. §§ 79 ff. und 83 ff. PBG) gegeben.

2.4 Schutzwürdiges Ortsbild

2.4.1 Ziele

Ortsbildschutz will das kulturelle Erbe, soweit es sich in der Gestaltung von Siedlungen niedergeschlagen hat, erhalten. Ziel ist einerseits, Ortsbilder zu erhalten, die in ihrer Art einzigartig sind. Andererseits sind auch aus kantonaler Sicht besonders wertvolle Beispiele häufig vertretener Typen zu schützen. Dies trifft insbesondere für ausgewählte Dorfkerne in ländlich geprägten Gemeinden zu.

Objekte des Ortsbildschutzes sind in der Regel Baugesamtheiten wie Ortskerne, Quartiere und Strassenzüge mit ihrer typischen Bebauungs- und Aussenraumstruktur, die als wichtige Zeugen einer politischen, wirtschaftlichen, sozialen oder baukünstlerischen Epoche erhaltenswert sind (vgl. § 203 Abs. 1 lit. c PBG).

In überkommunal geschützten Ortsbildern stellt die Umsetzung des Ziels der Siedlungsentwicklung nach innen besonders hohe Anforderungen. Die Nutzung der vorhandenen Potenziale ist sowohl in qualitativer als auch quantitativer Hinsicht auf die Schutzziele abzustimmen. Dabei ist den geänderten Ansprüchen der heutigen Gebäudenutzer, der modernen Gebäudebautechnik und den Interessen der Eigentümerschaft gebührend Beachtung zu schenken.

Solaranlagen auf Kultur- und Naturdenkmälern von kantonaler oder nationaler Bedeutung bedürfen gemäss Art. 18a Abs. 3 RPG stets einer Baubewilligung. Sie dürfen solche Denkmäler nicht wesentlich beeinträchtigen. Als Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung im Sinne von Art. 18a Abs. 3 RPG in Verbindung mit Art. 32b Bst. f RPV gelten alle Einzelobjekte gemäss Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte und der archäologischen Denkmäler von überkommunaler Bedeutung. In den Perimetern der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung richtet sich die Baubewilligungspflicht nach der Bauverfahrensverordnung (BVV; LS 700.6).

2.4.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die schutzwürdigen Ortsbilder von kantonaler Bedeutung dargestellt. In der nachstehenden Abbildung sind zum besseren Verständnis auch die Ortsbilder von regionaler Bedeutung sowie darüber hinaus sämtliche ISOS-Objekte von nationaler Bedeutung abgebildet. Letztere umfassen neben den schutzwürdigen Ortsbildern, die im kantonalen Richtplan bzw. in den regionalen Richtplänen dargestellt sind, zusätzlich auch Einzelobjekte, welche auf kantonaler Ebene mit Instrumenten der Denkmalpflege geschützt werden (vgl. Abb. 2.3):

Nr.	Ortsbild	Koordinationshinweise
1	Stadt Zürich (Altstadt mit Bahnhofstrasse; Seefront mit Quaianlagen; Bereich zwischen Bahnhofstrasse, Bahnhof Enge und Sihl; Gebiet Stadelhofen, Hohe Promenade; Siedlung Neubühl)	ISOS ID: 5800
2	Weiningen	–
3	Kappel a.A. (Klosteranlage, Näfenhäuser)	ISOS ID: 5496
4	Hausen (Husertal, Tüfenbach)	ISOS ID: 5486 und 5718
5	Maschwanden	ISOS ID: 5532
6	Rifferswil (Unter- und Oberrifferswil)	ISOS ID: 5591
7	Richterswil (Dorfkern)	ISOS ID: 5629
8	Hombrechtikon (Feldbach)	ISOS ID: 5387
9	Stäfa (Oetikon)	ISOS ID: 5607
10	Otelfingen	ISOS ID: 5612
11	Bauma (Wellenau)	ISOS ID: 5767
12	Greifensee (Städtchen)	ISOS ID: 5422
13	Grüningen (Städtchen)	ISOS ID: 5426
14	Wald (alter Dorfkerne, Industriedorf)	ISOS ID: 5751
15	Elgg (Städtchen)	ISOS ID: 5372
16	Kyburg (Dorf)	ISOS ID: 5510
17	Winterthur (Altstadt)	ISOS ID: 5791
18	Andelfingen	ISOS ID: 5279
19	Benken	ISOS ID: 5300
20	Berg a.l.	ISOS ID: 5303
21	Marthalen (Dorfkerne)	ISOS ID: 5531
22	Oberstammheim	ISOS ID: 5597
23	Unterstammheim	ISOS ID: 5743
24	Ossingen (Dorf, Hausen)	ISOS ID: 5611 und 5482
25	Rheinau (Kloster, Mittelstadt, Oberstadt, Salmenquartier)	ISOS ID: 5628
26	Trüllikon (Rudolfingen)	ISOS ID: 5648
27	Waltalingen (Dorfkerne Waltalingen und Guntalingen)	ISOS ID: 5754 und 5431
28	Bülach (Altstadt)	ISOS ID: 5332
29	Eglisau (Altstadt)	ISOS ID: 5367
30	Glattfelden	ISOS ID: 5414
31	Regensberg (Altstadt)	ISOS ID: 5624

Abkürzungen

ISOS: Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung

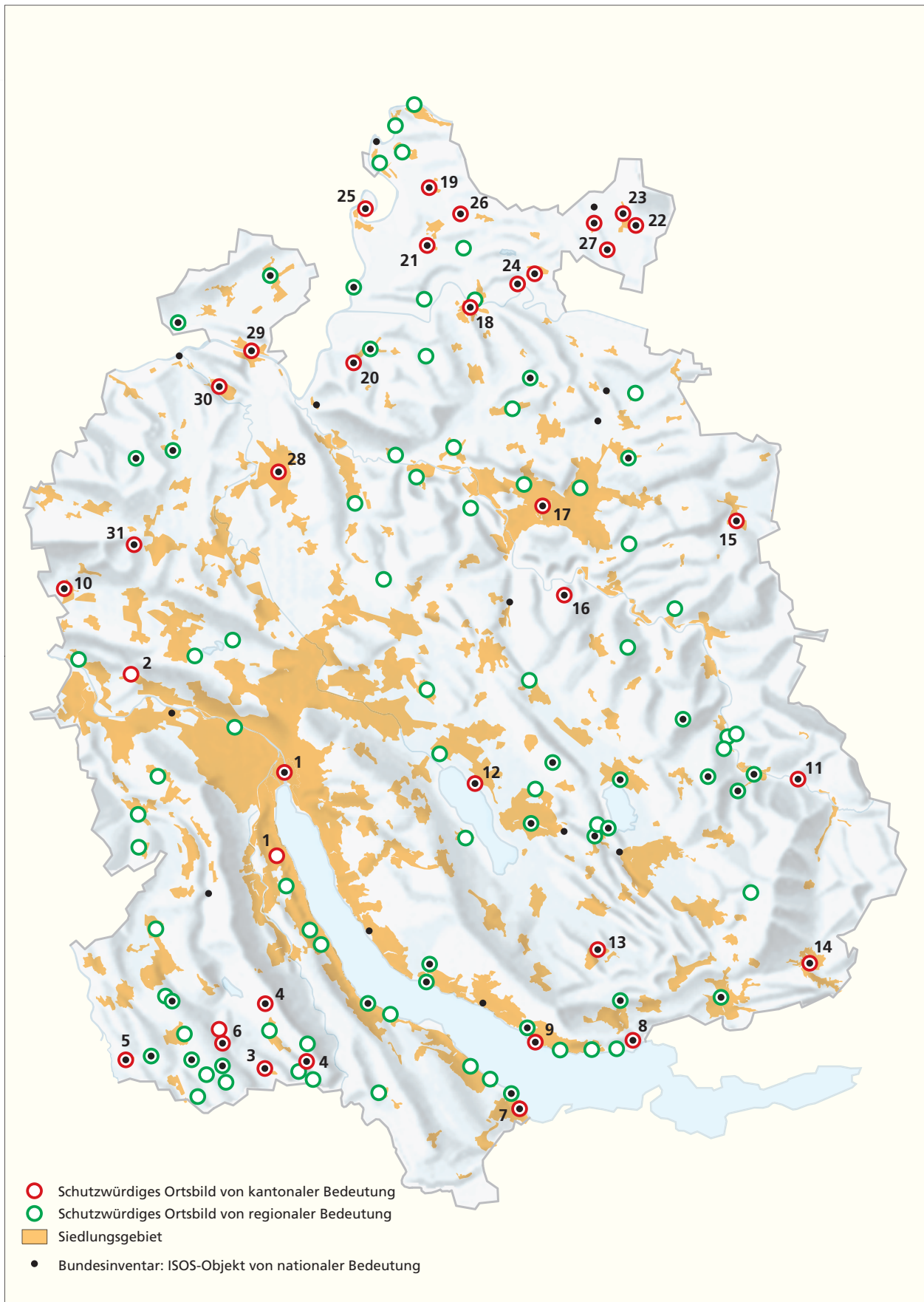


Abb. 2.3: Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

2.4.3 Massnahmen

Die Bezeichnung als schutzwürdiges Ortsbild bezieht sich auf die Gesamtheit des betreffenden Siedlungsteils. Der Schutz des Ortsbildes als Ganzes, d.h. seiner typischen Struktur bezüglich Bebauung und Aussenräumen, erfolgt in erster Linie durch Massnahmen des Planungsrechts (Kernzone, Gestaltungsplan). Damit das Schutzziel erreicht werden kann, müssen für Gebäude und Gebäudegruppen, die das Ortsbild prägen, zusätzlich substanz-erhaltende Massnahmen getroffen werden; der integralen oder zumindest teilweisen Unterschutzstellung von Gebäuden, Plätzen und Gärten kommt somit im Rahmen des Ortsbildschutzes grosse Bedeutung zu.

a) Kanton

Der Kanton führt ein Inventar der aus überkommunaler Sicht für das Ortsbild wichtigen Gebäude und Gebäudegruppen gemäss Pt. 2.4.2 und 2.4.3 b) und gewährleistet die Abstimmung mit dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS). Einzelobjekte von kantonaler Bedeutung sind durch Verfügung oder Vertrag unter Schutz zu stellen.

Kanton und Gemeinden tragen beim Bau und der Sanierung von Strassen im schutzwürdigen Ortsbild den besonderen Gestaltungsanforderungen Rechnung.

b) Regionen

Die Regionen stellen die Ortsbilder von regionaler Bedeutung in den regionalen Richtplänen dar und bezeichnen bei Bedarf Gebiete zur Erhaltung der Siedlungsstruktur.

Wo schutzwürdige Ortsbilder in Zentrumsgebieten liegen, ist dies bei den entsprechenden Nutzungs- und Dichtevorgaben zu berücksichtigen (vgl. Pt. 2.3.3 b).

c) Gemeinden

Die Gemeinden tragen im Rahmen der Nutzungsplanung dem kantonalen Inventar gemäss Pte. 2.4.2 und 2.4.3 b) sowie dem ISOS Rechnung. Auf kommunaler Stufe erfolgt der Schutz von Ortsbildern in erster Linie durch Kernzonen und detaillierte Kernzonenpläne. Die wichtigen Freiräume gemäss Inventar sind in der Regel durch Festlegung in den Kernzonenplänen oder, in speziellen Fällen, durch Freihaltezonen zu sichern.

Mit der Erstellung von Gestaltungsplänen, der Ausscheidung von Quartiererhaltungszonen und mit der Verkehrs- und Parkraumplanung werden bei Bedarf in der Umgebung eines geschützten Ortsbildes von kantonaler Bedeutung die Schutzziele unterstützt.

Im Baubewilligungsverfahren ist zu beachten, dass Bauvorhaben im Bereich des Ortsbildes bezüglich ihrer gestalterischen Qualität den Anforderungen von § 238 Abs. 2 PBG zu genügen haben; dies gilt für Bauvorhaben innerhalb und ausserhalb der Bauzonen.

2.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

2.5.1 Ziele

Den Fahrenden ist für die Ausübung ihrer traditionellen Lebensweise ausreichend Platz an geeigneten Lagen und in genügender Qualität zur Verfügung zu stellen (Niederlassungsfreiheit und Minderheitenschutz gemäss BV; Art. 3 RPG). Dazu sind im Kanton Zürich die gemäss den Standberichten der Stiftung «Zukunft für Schweizer Fahrende» bestehenden *vier Standplätze und acht Durchgangsplätze* planungsrechtlich zu sichern, und es sind zusätzlich ein Standplatz sowie fünf Durchgangsplätze zu bezeichnen.

2.5.2 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton erarbeitet ein Konzept «Fahrende Kanton Zürich» und bezeichnet eine kantonale Fachstelle. Er unterstützt die Fahrenden, die Regionen und die Gemeinden bei der Suche nach geeigneten Flächen für Stand- und Durchgangsplätze und prüft insbesondere, inwiefern disponible Areale von Bund, Kanton oder Gemeinden zur Verfügung gestellt werden können. Er erlässt gestützt auf die regionalen Richtpläne kantonale Gestaltungspläne und sorgt für die Information der Gemeinden sowie der Bevölkerung.

Der Kanton gewährleistet den Bau der zusätzlich benötigten Stand- und Durchgangsplätze und die Finanzierung der zusätzlich erforderlichen Infrastruktur. Er übernimmt Betriebskosten der Gemeinden, die die Einnahmen aus der Platzvermietung übersteigen.

b) Regionen

Die Regionen Zürich, Limmattal, Glattal sowie Winterthur und Umgebung bezeichnen die bestehenden Standplätze in den regionalen Richtplänen. Die Region Oberland bezeichnet zudem einen zusätzlichen Standplatz im regionalen Richtplan.

Die Regionen Limmattal, Knonaueramt, Zimmerberg, Pfannenstil, Oberland und Unterland bezeichnen die bestehenden Durchgangsplätze in den regionalen Richtplänen. Die Regionen Zürich, Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Unterland bezeichnen zudem zusätzliche Durchgangsplätze in den regionalen Richtplänen.

Sollte darüber hinaus ein Bedarf für zusätzliche Stand- und Durchgangsplätze bestehen, sind die entsprechenden Festlegungen ebenfalls in den regionalen Richtplänen zu treffen.

c) Gemeinden

Die Gemeinden betreiben die Stand- und Durchgangsplätze und erstellen ein kostendeckendes Betriebskonzept.

2.6 Grundlagen

a) Rechtliche Grundlagen

- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) vom 18. April 1999 (SR 101)
- Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS) vom 9. September 1981 (SR 451.12)
- RPG: Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- RPV: Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- PBG: Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) vom 7. September 1975 (LS 700.1)

b) Weitere Grundlagen

- Kantonaler Richtplan: Beschlüsse des Kantonsrates vom 31. Januar 1995 (Gesamtrevision), 18. November 2002 (Teilrevision Probstei, Zürich) und 23. August 2004 (Teilrevision Wangen-Brüttisellen), www.zh.ch/richtplan
- Regionale Richtpläne: Beschlüsse des Regierungsrates Nrn. 2659/1997 (Region Limmattal), 2660/1997 (Region Unterland), 2661/1997 (Region Weinland), 2662/1997 (Region Winterthur und Umgebung), 1250/1998 (Region Furttal), 1251/1998 (Region Knonaueramt), 1252/1998 (Region Pfannenstil), 2256/1998 (Region Glattal), 2257/1998 (Region Oberland), 2258/1998 (Region Zimmerberg), 894/2000 (Region Stadt Zürich)
- Agglomerationsprogramme 2. Generation des Kantons Zürich: Agglomerationsprogramme Limmattal, Stadt Zürich-Glattal, Winterthur und Umgebung, Zürcher Oberland sowie das übergeordnete Dachkonzept, Beschluss der Regierungsrates Nr. 576/2012 vom 30. Mai 2012, www.afv.zh.ch
- Umsetzung der Festlegung Siedlungsgebiet, Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Schreiben an die Planungsträger vom 7. Juni 2011, www.are.zh.ch
- Studie «Gewerblich-industrielle Areale im Kanton Zürich», Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, März 2013, www.are.zh.ch
- Studie «Logistikstandortkonzept Kanton Zürich», Amt für Verkehr, Amt für Wirtschaft und Arbeit sowie Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, März 2013, www.are.zh.ch
- Fachbericht «Immigration und Bevölkerungswachstum im Metropolitanraum Zürich», erstellt im Auftrag der Metropolitankonferenz Zürich, Mai 2013, www.metropolitanraum-zuerich.ch
- Merkblätter des Amtes für Raumentwicklung Kanton Zürich zu den Themen «Siedlungsqualität», «Weilerkernzone», «Gestaltungsplan», «Solaranlagen», «Quartierplan», www.are.zh.ch
- Datengrundlagen und Faktenblätter «Raumbeobachtung Kanton Zürich», Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, www.raumbeobachtung.zh.ch
- Kartengrundlage mit Darstellung der ÖV-Güteklassen, GIS-Browser Kanton Zürich, maps.zh.ch
- Raumplanungsbericht 2009; Regierungsrat des Kantons Zürich, www.zh.ch/richtplan
- Raumbeobachtung Kanton Zürich, Heft 24 «Siedlungsentwicklung» (2004); Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Baudirektion Kanton Zürich, www.are.zh.ch
- Raumbeobachtung Kanton Zürich, Heft 25 «Raumentwicklung» (2007); Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Baudirektion Kanton Zürich, www.are.zh.ch
- Raumbeobachtung Kanton Zürich, Statistik über Bauzonenentwicklung, Überbauungsstand, 15-Jahresverbrauch sowie Geschossflächenreserven in den überbauten bzw. nicht überbauten Bauzonen nach Gemeinden und Regionen; Amt Raumentwicklung (ARE), Baudirektion Kanton Zürich, www.are.zh.ch
- Berechnungsgrundlagen Geschossflächenreserven in Bauzonen; Abteilung Raumplanung, Amt für Raumentwicklung (ARE), Baudirektion Kanton Zürich
- Schreiben an die Gemeinden vom 7. Juni 2011: Kantonaler Richtplan – Umsetzung der Festlegung Siedlungsgebiet
- Kantonaler Richtplan, Neufestsetzung 2014, Ergänzender Erläuterungsbericht vom 18. September 2014, Amt für Raumentwicklung, www.are.zh.ch
- Kreisschreiben der Baudirektion vom 23. Januar 2014 über planungsrechtliche Massnahmen im Nahbereich des Zürichsees sowie über den vorläufigen Umgang mit Bauvorhaben auf Landanlagen und im Uferstreifen gemäss Gewässerschutzverordnung, www.are.zh.ch
- Planen und Bauen am Zürichseeufer, Synthese Workshopverfahren, Amt für Raumentwicklung, Mai 2015, www.are.zh.ch
- Mehrfachnutzung von Verkehrsinfrastrukturen, Studie im Rahmen der langfristigen Raumentwicklungsstrategie Kanton Zürich (LaRES), April 2014, Amt für Verkehr und Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, www.are.zh.ch/lares

- *Mehrfachnutzung von Nationalstrassen – Potenzial für Wohnnutzungen*, Oktober 2014, Bundesamt für Wohnungswesen BWO, www.bwo.admin.ch
- *Qualitätsvolle innere Verdichtung. Anregungen für die Praxis* (2008); Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), www.rzu.ch
- *Vorstellungen der Regionen in Bezug auf die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans* (2008); Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)
- *Umnutzungs- und Verdichtungspotential in ländlichen Gemeinden* (2009); Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Baudirektion Kanton Zürich, www.are.zh.ch
- *Massnahmen zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum* (2011); raumdaten GmbH und KEEAS Raumkonzepte, Zürich
- *Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge* (2013), Bundesamt für Raumentwicklung et al., www.are.admin.ch
- *Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS)*, www.isos.ch
- *Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung des Kantons Zürich*, www.gis.zh.ch
- *Liste der Kulturdenkmäler von kantonalen Bedeutung. Provisorische Festlegung im Sinne von Art. 52a Abs. 6 Raumplanungsverordnung, RRB Nr. 458 vom 29. April 2015*, www.rrb.zh.ch
- *Bundesgerichtsentscheid (BGE) 129 II 321 (Standplatz für Fahrende)*
- *Fahrende und Raumplanung – Gutachten* (2001); Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende
- *Fahrende und Raumplanung – Standbericht 2010* (2010); Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende

Kanton Zürich **Richtplan**

3 Landschaft

3	Landschaft	3.1-1
3.1	Gesamtstrategie	3.1-1
3.1.1	Ziele	3.1-1
3.1.2	Massnahmen	3.1-2
3.2	Landwirtschaftsgebiet	3.2-1
3.2.1	Ziele	3.2-1
3.2.2	Karteneinträge	3.2-1
3.2.3	Massnahmen	3.2-1
3.3	Wald	3.3-1
3.3.1	Ziele	3.3-1
3.3.2	Karteneinträge	3.3-1
3.3.3	Massnahmen	3.3-1
3.4	Gewässer	3.4-1
3.4.1	Ziele	3.4-1
3.4.2	Karteneinträge	3.4-2
3.4.3	Massnahmen	3.4-7
3.5	Erholung	3.5-1
3.5.1	Ziele	3.5-1
3.5.2	Karteneinträge	3.5-1
3.5.3	Massnahmen	3.5-3
3.6	Naturschutz	3.6-1
3.6.1	Ziele	3.6-1
3.6.2	Karteneinträge	3.6-1
3.6.3	Massnahmen	3.6-3
3.7	Landschaftsschutzgebiet und Park von nationaler Bedeutung	3.7-1
3.7.1	Ziele	3.7-1
3.7.2	Karteneinträge	3.7-1
3.7.3	Massnahmen	3.7-5
3.8	Landschaftsförderungsgebiet	3.8-1
3.8.1	Ziele	3.8-1
3.8.2	Karteneinträge	3.8-1
3.8.3	Massnahmen	3.8-5
3.9	Landschaftsverbindung	3.9-1
3.9.1	Ziele	3.9-1
3.9.2	Karteneinträge	3.9-1
3.9.3	Massnahmen	3.9-6
3.10	Freihaltegebiet	3.10-1
3.10.1	Ziele	3.10-1
3.10.2	Karteneinträge	3.10-1
3.10.3	Massnahmen	3.10-6

3.11 Gefahren	3.11-1
3.11.1 Ziele	3.11-1
3.11.2 Karteneinträge	3.11-1
3.11.3 Massnahmen	3.11-4
3.12 Grundlagen	3.12-1

3 Landschaft

3.1 Gesamtstrategie

3.1.1 Ziele

Unter dem Begriff Landschaft werden nachfolgend die offene Landschaft und der Wald als Ergänzung zum Siedlungsgebiet verstanden. Die Landschaft ist Produktionsraum für Land- und Forstwirtschaft, Erholungs- und Identifikationsraum der Bevölkerung, Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Raum für Infrastrukturanlagen, Materialabbau und Deponien, kulturgeschichtlicher Raum und trägt wesentlich zur Standortattraktivität des Kantons bei.

An die Landschaft im Kanton Zürich werden vielfältige Ansprüche gestellt, die sich in ihrer Intensität und Gewichtung von denen in ländlich geprägten Gebieten der Schweiz unterscheiden. Im dicht besiedelten Kanton Zürich mit seiner dynamischen Wirtschaftsentwicklung ist der Druck auf die Landschaft besonders stark. Vor allem durch die Ausdehnung der Siedlung, die Zerschneidung durch Bauten und Anlagen sowie den immer noch steigenden Erholungsdruck besteht Gefahr, dass ein Teil der landschaftlichen Qualitäten unwiederbringlich verloren geht und damit auch die Umweltqualität insgesamt sinkt.

In diesem Spannungsfeld und vor dem Hintergrund des kantonalen Raumordnungskonzepts (vgl. Pt. 1) strebt der Kanton Zürich an, die multifunktionale Nutzung der Landschaft zu gewährleisten und ihre Werte zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln.

Die folgenden Ziele bilden die Basis für den Umgang mit der Landschaft im Kanton Zürich:

a) Produktionsgrundlagen sichern

Der Kanton Zürich strebt eine nachhaltige Land- und Forstwirtschaft an, die neben einer konkurrenzfähigen Produktion einen wichtigen Beitrag für die Erhaltung und Gestaltung einer lebendigen Landschaft leistet. Der Kanton schützt die natürlich gewachsenen Böden und insbesondere die hochwertigen Landwirtschaftsböden (vgl. Pt. 3.2.3 a), die die unvermehrte Grundlage für die Nahrungsmittelproduktion bilden, sowie den Wald als Quelle des nachwachsenden Rohstoffs Holz.

b) Landschaft insgesamt erhalten und aufwerten

Der Kanton Zürich zeichnet sich durch eine grosse landschaftliche Vielfalt aus, die von nahezu unberührten Naturräumen bis hin zur Agglomerationslandschaft reicht. Diese Vielfalt soll durch eine differenzierte Landschaftsentwicklung insgesamt erhalten, gefördert und aufgewertet werden. Der Erhalt offener, unverbauter Landschaften und zusammenhängender Landschaftsräume ist dabei besonders zu beachten. Die Basis hierfür ist der zurückhaltende Ausbau der Siedlungen (vgl. Pt. 2), der Bauten im Landwirtschaftsgebiet (vgl. Pt. 3.2) und der Infrastruktur (vgl. Pte. 4 und 5). Durch die Ausscheidung von Landschaftsförderungsgebieten werden Rahmenbedingungen für die nachhaltige Nutzung und Förderung von Eigenart, Vielfalt, Natürlichkeit und Erholungswert von ausgewählten Landschaften geschaffen (vgl. Pt. 3.8). Freihaltegebiete und Landschaftsverbindungen (vgl. Pte. 3.9 und 3.10) leisten einen grossen Beitrag zur Vernetzung von Landschaftsräumen, deren ökologische und erholungsbezogene Aufwertung im ganzen Kanton angestrebt wird. Die Gewässer und ihre Ufer als prägende Landschaftselemente dienen – neben anderen Funktionen – ebenfalls der ökologischen Vernetzung und bieten attraktiven Raum für Freizeit und Erholung (vgl. Pt. 3.4).

c) Ausserhalb der Bauzonen nur landschaftsverträglich bauen

Offene, wenig zerschnittene Räume sollen ungeschmälert erhalten bleiben; das Landschaftsbild ist generell zu schonen. Beim Bauen ausserhalb der Bauzonen wird grosser Wert auf eine zurückhaltende Bewilligungspraxis, landschaftsverträgliche Einordnung, anspruchsvolle Gestaltung sowie Schonung natürlich gewachsener Böden gelegt (vgl. Pt. 3.2.3 a). Gleichzeitig ist vermehrt auf den Rückbau von Bauten und Anlagen im Landwirtschaftsgebiet zu achten.

d) Besonders wertvolle Landschaftsteile schützen und vernetzen

Besonders wertvolle Landschaftskammern und Lebensräume werden als Natur- und Landschaftsschutzgebiete oder Pärke langfristig gesichert (vgl. Pte. 3.6 und 3.7). Durch die Vernetzung von Lebensräumen sollen die wertvollen Landschaftsteile zu einem Lebensraumverbund erweitert werden, der die Erhaltung und Förderung der Biodiversität gewährleistet.

e) Erholungsnutzung landschaftsverträglich gestalten und Erlebbarkeit der Landschaft stärken

Im dicht besiedelten Kanton Zürich erfüllt die Landschaft eine wichtige Erholungsfunktion für die Bevölkerung. Die Erlebbarkeit der Landschaft soll gestärkt werden, indem Erholungsräume in der Landschaft angemessen erreichbar sind, vor belastenden Immissionen geschützt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds vermieden werden. Deshalb sind Anlagen und Einrichtungen für die Erholung, unter grösstmöglicher Wahrung der Ästhetik, gut in das Landschaftsgefüge einzupassen. Zur Vermeidung von Überlastungen sind die Erholungssuchenden gezielt zu lenken. Konflikträchtige, sich überlagernde Nutzungen sind zu entflechten (vgl. Pt. 3.5).

3.1.2 Massnahmen**a) Kanton**

Der Kanton fördert *Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK)*, um die Ziele der oben genannten Gesamtstrategie auf lokaler und regionaler Ebene zu koordinieren und umzusetzen. Landschaftsentwicklungskonzepte haben die gesamte Landschaft einschliesslich des Siedlungsraumes zum Gegenstand. Ihre Erarbeitung ist freiwillig und erfolgt in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, der Grundeigentümerschaft, den Bewirtschaftenden sowie weiteren Interessensgruppen. Landschaftsentwicklungskonzepte sind einerseits umsetzungsorientiert, andererseits der Richt- und Nutzungsplanung sowie anderen raumrelevanten Planungen vorgelagert und liefern diesen Grundlagen. Im Wald sind Landschaftsentwicklungskonzepte mit dem Waldentwicklungsplan (WEP) abzustimmen. Der Perimeter eines Landschaftsentwicklungskonzepts kann gesamte Planungsregionen, Gemeindegebiete oder Landschaftsräume umfassen.

Der Kanton unterstützt Landschaftsentwicklungskonzepte mit Beiträgen, Beratung und der Bereitstellung von Grundlagen. Landschaftswirksame Massnahmen, die durch den Kanton finanziell unterstützt werden, sind mit den Landschaftsentwicklungskonzepten zu koordinieren und Synergien bestmöglich zu nutzen.

Der Kanton berücksichtigt bei seinen Planungen und Entscheidungen die *Bundesinventare*.

Der Kanton konkretisiert auf der Basis des Naturschutzgesamtkonzepts den zur langfristigen *Erhaltung der Biodiversität* notwendigen Raumbedarf und leitet daraus die erforderlichen Massnahmen ab.

Der Kanton stellt für die Planung und Projektierung von Vorhaben ausserhalb der Bauzonen (wie z.B. Golfplätze, Anlagen für erneuerbare Energien etc.) Grundlagen und Arbeitshilfen zur Verfügung.

Der Kanton kann bei mehreren Vorhaben in einem Gebiet, die erhebliche Auswirkungen auf die Landschaft haben, von den beteiligten Planungsträgern eine fachübergreifende *Gebietsplanung* verlangen oder diese initiieren (vgl. Art. 2 RPV). Diese wird in partnerschaftlicher Zusammenarbeit der Planungsträger aller Stufen und weiterer betroffener Akteure erarbeitet. Eine Gebietsplanung koordiniert Einzelvorhaben, macht Synergien nutzbar und entwickelt Massnahmen zur Minimierung von negativen Auswirkungen. Für jede Gebietsplanung ist ein geeignetes Verfahren festzulegen.

Der Kanton richtet für besondere, freiwillig erbrachte ökologische Leistungen *kantonale Beiträge* entsprechend den finanziellen Möglichkeiten prioritär und zielgerichtet in den Landschaftsschutzgebieten und den Landschaftsförderungsgebieten sowie in biologisch wertvollen Gebieten aus. Zudem sind alle weiteren landschaftswirksamen Massnahmen, die durch den Kanton finanziell unterstützt werden, zu koordinieren und Synergien bestmöglich zu nutzen. Der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit der Grundeigentümerschaft und den Bewirtschaftenden kommt daher ein hoher Stellenwert zu. Bei sämtlichen planerischen Festlegungen ist die Eigentumsgarantie zu gewährleisten.

b) Regionen und Gemeinden

Regionen und Gemeinden können Landschaftsentwicklungskonzepte erarbeiten und beteiligen sich an den Kosten.

Die Regionen und Gemeinden berücksichtigen bei ihren Planungen und Entscheidungen die *Bundesinventare*.

3.2 Landwirtschaftsgebiet

3.2.1 Ziele

Der Kanton Zürich strebt eine *nachhaltige Landwirtschaft* an, die neben einer konkurrenzfähigen Produktion auch einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung und Gestaltung einer lebendigen Kulturlandschaft mit hohem Erholungs- und Erlebniswert für die Zürcher Bevölkerung leistet. Dazu sind der Landwirtschaft die geeigneten Flächen zu sichern.

Das *Landwirtschaftsgebiet* dient der langfristigen Sicherung der Ernährungsbasis, der Erhaltung der Landschaft und des Erholungsraums sowie als Lebensraum für Flora und Fauna und soll von Überbauungen weitgehend freigehalten werden.

Von grosser Bedeutung ist der *Schutz der unvermehrbaaren und kaum erneuerbaren Ressource Boden*, die in ihrer Quantität, Qualität und Vielfalt zu erhalten ist. Besonderen Schutz geniessen die natürlich gewachsenen Böden. Um das landwirtschaftliche Produktionspotenzial langfristig zu sichern, sind die Fruchtfolgeflächen (vgl. Art. 6 Abs. 2 RPG und Art. 26 RPV) in ihrem Gesamtumfang dauernd zu erhalten.

In *Gebieten mit historisch gewachsener Streubauweise* sind die Dauerbesiedlung und die Erhaltung der bestehenden Bausubstanz zu sichern.

3.2.2 Karteneinträge

Die gesamte offene Landschaft ausserhalb des Siedlungsgebiets wird dem *Landwirtschaftsgebiet* zugewiesen. Für das in der Richtplankarte festgelegte Landwirtschaftsgebiet gilt – im Gegensatz zum Siedlungsgebiet – kein zeitlich beschränkter Planungshorizont. Als Wald oder Gewässer werden die in der Landeskarte als solche dargestellten Flächen bezeichnet (vgl. Pte. 3.3.2 und 3.4.2).

Die Nutzung des Landwirtschaftsgebiets wird durch verschiedene Anordnungen des kantonalen Richtplans differenziert:

- Durch Erholungsgebiete, Naturschutzgebiete sowie Gebiete für die Materialgewinnung und Deponien wird die landwirtschaftliche Nutzung dauernd oder vorübergehend eingeschränkt bzw. ausgeschlossen. In diesen Fällen ist darauf zu achten, dass Beeinträchtigungen der näheren und weiteren Umgebung bestmöglich in Grenzen gehalten werden können.
- Bei den Landschaftsförderungsgebieten, den Landschaftsschutzgebieten, den Freihaltegebieten und teilweise auch bei den Festlegungen des Naturschutzes handelt es sich um überlagernde Anordnungen. Bei der Umsetzung dieser Festlegungen sind die Interessen der Landwirtschaft sachgerecht zu berücksichtigen.

Das Landwirtschaftsgebiet kann für öffentliche Aufgaben und andere spezielle Nutzungen durch Festlegungen in überkommunalen Richtplänen oder durch die Festsetzung von Freihaltezonen, Erholungszonen oder Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen in der Nutzungsplanung «*durchstossen*» werden. Hierfür sind die unter Pt. 3.2.3 a) genannten Kriterien zu erfüllen.

In der Richtplankarte werden die *Fruchtfolgeflächen* festgelegt. Durch Kompensationsmassnahmen kann sich die Lage einzelner Fruchtfolgeflächen ändern. Gebietsveränderungen werden in geeigneter Weise erfasst und bilanziert. Der Gesamtumfang der Fruchtfolgeflächen (Böden der Nutzungseignungsklassen (NEK) 1–5 sowie NEK 6 gewichtet) beträgt rund 44'500 Hektaren. Fruchtfolgeflächen in Erholungsgebieten werden in der Richtplankarte nicht dargestellt. Bei einer Beanspruchung sind sie ebenfalls durch eine flächengleiche Aufwertung (vgl. Pt. 3.2.3) zu kompensieren.

Mit der Bezeichnung von Gebieten mit traditioneller Streubauweise wird die Grundlage für die Anwendbarkeit von Art. 39 Abs. 1 Raumplanungsverordnung (RPV) geschaffen. Dies betrifft Gebiete in den Gemeinden Bäretswil, Bauma, Fischenthal, Hinwil, Sternenbergr, Turbenthal, Wald und Wila, die in der Richtplankarte festgelegt werden.

3.2.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton gewährleistet, dass die *Fruchtfolgeflächen* ausserhalb des Siedlungsgebiets in der Regel der kantonalen Landwirtschaftszone (vgl. § 36 PBG) zugewiesen werden.

Der Kanton sorgt dafür, dass Fruchtfolgeflächen nur in Anspruch genommen werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt und grundsätzlich durch den Verursacher eine flächengleiche Aufwertung der Nutzungseignung durch Verbesserung des Bodenaufbaus eines geeigneten Gebietes erfolgt. Im Zuge der Bewilligung werden entsprechende Auflagen festgelegt. Der Kanton sorgt dafür, dass *Kompensationsmassnahmen* auf anthropogenen oder bereits belasteten Böden stattfinden und überwacht deren Umsetzung. Er erfasst Lage, Umfang und Qualität der Fruchtfolgeflächen und bilanziert die entsprechenden Veränderungen in einer Karte im Massstab 1:5'000. Bei landwirtschaftlichen, zonenkonformen Bauten gilt keine Kompensationspflicht.

Der Kanton stellt eine flächendeckende Karte der Bodenqualität zur Verfügung, die für Kompensationsmassnahmen grundsätzlich in Frage kommende Böden mit Aufwertungspotenzial aufzeigt sowie die Grundlage für die Interessensabwägung bildet.

Der Kanton gewährleistet, dass im Rahmen der Genehmigung von Planungsmassnahmen zur *Durchstossung* des Landwirtschaftsgebietes hohe Anforderungen an die Interessensabwägung gestellt werden. Es ist darzulegen, weshalb die betreffenden Nutzungen nicht zweckmässig innerhalb des Siedlungsgebietes untergebracht werden können. Werden Fruchtfolgeflächen beansprucht, so sind diese zu kompensieren.

Der Kanton erarbeitet Grundlagen für die Abstimmung von intensiver landwirtschaftlicher Bodenbewirtschaftung mit dem Boden- und Gewässerschutz (vgl. Pte. 3.4 und 5.2.1).

Der Kanton sorgt dafür, dass bei der Ausscheidung von *Speziallandwirtschaftszonen* (vgl. Art. 16a Abs. 3 RPG) folgende Grundsätze beachtet werden:

- In Landschaftsschutzgebieten (vgl. Pt. 3.7) dürfen entsprechende Zonen nur ausgeschieden werden, wenn diese Nutzung gemäss überkommener Schutzverordnung ausdrücklich zulässig ist.
- Auf die landschaftliche Eingliederung der Bauten und Anlagen ist besonderer Wert zu legen. Wenn möglich und soweit es die lufthygienischen Vorgaben zulassen, sollen Bauten und Anlagen zur Schonung des Landschaftsbildes und der Erholungsräume an bestehende Siedlungen industriell-gewerblicher Art angegliedert werden.
- Erholungsräume in dicht besiedelten Gebieten dürfen in ihrem Erholungswert nicht wesentlich beeinträchtigt werden.
- Werden Fruchtfolgeflächen beansprucht, so sind diese zu kompensieren.
- Bei der Ausscheidung entsprechender Zonen sind möglichst anthropogene oder bereits belastete Standorte gemäss Altlastenverordnung (AltIV) und belastete Böden gemäss Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBo) zu nutzen (vgl. Pt. 5.8.1).
- Erfolgt die Ausscheidung einer Speziallandwirtschaftszone für den Pflanzenbau, bei welchem der bestehende Boden als natürlicher Produktionsfaktor eingesetzt wird (keine bodenunabhängige Hors-sol-Produktion), so ist die Beanspruchung von minderwertigen Böden kein Kriterium bei der Interessenabwägung. Für die Kompensation von Fruchtfolgeflächen ist der effektiv zusätzlich versiegelte Boden (Zufahrtswege, Flächen für Fundamente der Gewächshäuser) massgebend.

Bei Speziallandwirtschaftszonen im Zusammenhang mit dem Pflanzenbau ist zusätzlich folgender Grundsatz zu beachten:

- Bauten und Anlagen für Nutzungen mit hohem Energieverbrauch sollen vorhandene ortsgebundene Abwärme (Abwasserreinigungsanlagen, Kehrriechverbrennungsanlagen usw.) verwenden. Sie sind daher in der Nähe solcher Abwärmequellen vorzusehen, sofern die benötigte Energie nicht aus erneuerbaren Energien gewonnen werden kann.

Die Umsetzung einer Speziallandwirtschaftszone erfordert ein Planungsverfahren; dies erfolgt über einen Gestaltungsplan in der Nutzungsplanung.

b) Gemeinden

Die Gemeinden gewährleisten, dass im Rahmen der Nutzungsplanung die Qualität der zu beanspruchenden Böden in die Interessensabwägung einbezogen wird. Einzonungen sollen vorrangig auf anthropogenen oder bereits belasteten Standorten gemäss Altlastenverordnung (AltIV) und belasteten Böden gemäss Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBo) stattfinden.

3.3 Wald

3.3.1 Ziele

Der Wald im Kanton Zürich ist in seiner Fläche, seiner Qualität sowie seiner räumlichen Verteilung zu erhalten (vgl. Art. 1 WaG). Die Waldfläche soll im gesamten Kantonsgebiet nicht zunehmen (vgl. Art. 10 Abs. 2 WaG sowie Art. 12a WaV). Die Erhaltung und Förderung der Schutz-, Wohlfahrts- und Nutzfunktion sind als gleichwertige Funktionen zu berücksichtigen: Der Wald soll den nachwachsenden Rohstoff Holz produzieren, vor Naturereignissen schützen, dem Menschen als Erholungsraum dienen, Pflanzen und wildlebenden Tieren einen Lebensraum bieten und dadurch ökologischen und wirtschaftlichen Nutzen bringen.

3.3.2 Karteneinträge

Als Wald werden die in der Landeskarte als solche dargestellten Flächen bezeichnet; im Einzelfall richtet sich aber die Frage, ob eine bestimmte Fläche als Wald im rechtlichen Sinne zu qualifizieren ist, nicht nach dem Richtplan, sondern nach den einschlägigen Bestimmungen der eidgenössischen und kantonalen Waldgesetzgebung (Waldfeststellung, vgl. Pt. 3.3.3; vgl. Art. 18 Abs. 3 RPG). Die Bewirtschaftung des Waldes erfolgt unter Aufsicht der Forstorgane nach den einschlägigen Bestimmungen des Bundes und des Kantons (vgl. Art. 20 Abs. 2 WaG), wobei sich Pflege und Gestaltung von Waldflächen insbesondere auf den kantonalen Waldentwicklungsplan (WEP) sowie auf regionale Waldentwicklungspläne abstützen.

3.3.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt die Waldgrenzen im ganzen Kantonsgebiet gemeindeweise statisch fest. Er setzt die Rahmenbedingungen für die Waldbewirtschaftung in einem Waldentwicklungsplan (WEP) fest und sorgt für eine frühzeitige Koordination der forstlichen Planung mit nicht oder nicht ausschliesslich der Waldgesetzgebung unterstehenden, raumwirksamen Tätigkeiten (Bau und Unterhalt von Strassen, Erstellung und Einrichtungen der Wasserversorgung, Massnahmen des Naturschutzes und der Landschaftsplanung, Revitalisierung von Gewässern, Einrichtung von Materialgewinnungsgebieten und Deponien usw.).

b) Regionen und Gemeinden

Die Regionen und Gemeinden stimmen die Erarbeitung und Umsetzung von Landschaftsentwicklungskonzepten (vgl. Pt. 3.1.2) und Waldentwicklungsplänen aufeinander ab.

c) Gemeinden

Die Gemeinden tragen ausserhalb des Waldareals den Anliegen der Waldgesetzgebung insbesondere durch sachgerechte Abgrenzung von Bauzonen und mit der Festlegung von Waldabstandslinien sowie bei der Situierung von Freihalte- und Erholungszonen Rechnung.

Bei Erlass und Revision von Nutzungsplänen sind nicht nur in jenen Bereichen Waldfeststellungen vorzunehmen zu lassen, wo Bauzonen an Wald grenzen, sondern auf dem ganzen Gemeindegebiet (vgl. Art. 10 Abs. 2 WaG). Ist noch keine Waldfeststellung erfolgt, und sind die Waldgrenzen entsprechend noch nicht im Zonenplan eingetragen, gilt der dynamische Waldbegriff.

3.4 Gewässer

3.4.1 Ziele

Gewässer sind einerseits Ressourcen für Trink-, Brauch- und Löschwasser. Andererseits sind sie auch Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Elemente einer vielfältigen Landschaft, dienen der ökologischen Vernetzung und bieten Raum für Freizeit und Erholung. Sowohl den ober- als auch unterirdischen Gewässern ist deshalb in ihrer natürlichen Form Sorge zu tragen.

a) Oberflächengewässer

Bei Oberflächengewässern sind angemessene Abflusskapazitäten für Hochwasser sowie die Grundwasserneubildung zu gewährleisten. Zudem sind vielfältige und biologisch wertvolle Lebensräume, die Zugänglichkeit für Erholungssuchende und die naturnahe landschaftliche Einordnung sicherzustellen. Dazu ist für ausreichenden Gewässerraum zu sorgen, einem naturnahen Abflussregime und Geschiebehaushalt sowie der Wasserqualität besondere Beachtung zu schenken.

Der erforderliche Raum für Fliessgewässer ergibt sich aus der Gerinne- und Uferbereichsbreite und soll die schadlose Ableitung von Hochwasser sowie eine vielfältige, standortgerechte Tier- und Pflanzenwelt ermöglichen. Dabei sind die bestehende und gewünschte Siedlungsstruktur, die landwirtschaftliche Bewirtschaftung, die Anliegen der Erholungssuchenden und des Naturschutzes zu berücksichtigen (vgl. Pte. 1.2, 3.2, 3.5 und 3.6). Der Raumbedarf richtet sich grundsätzlich nach der Hochwasserschutzkurve gemäss Abb. 3.1.

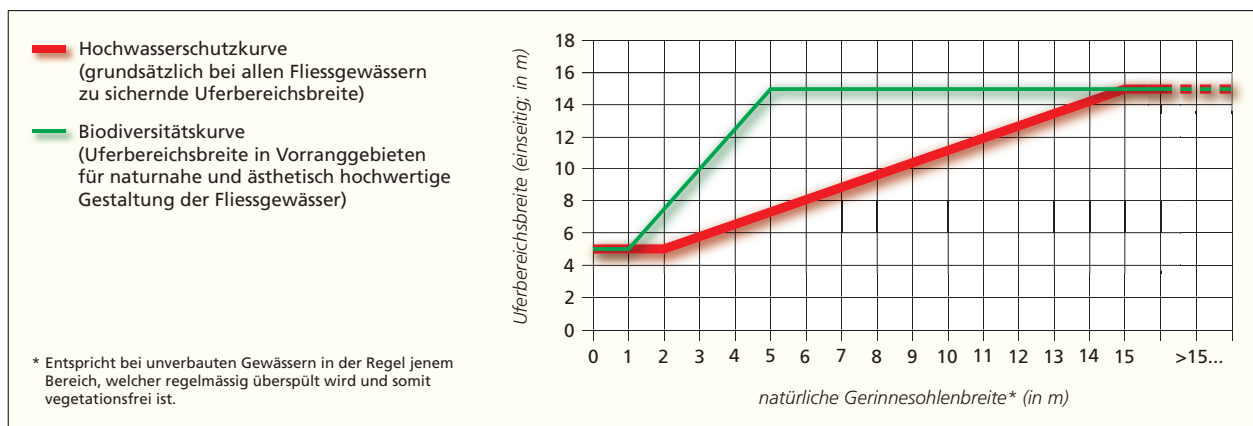


Abb. 3.1: Schema zur Bestimmung des Raumbedarfs der Fliessgewässer

In den in Abb. 3.2 bezeichneten Vorranggebieten (BLN-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete und Gewässersysteme der Reppisch und des Oberlaufs der Töss) ist zur Bestimmung des Raumbedarfs der Fliessgewässer die Anwendung der Biodiversitätskurve gemäss Abb. 3.1 anzustreben. Werden ökologische oder landschaftsplanerische Vorhaben sowie landwirtschaftliche Strukturverbesserungen in diesen Vorranggebieten umgesetzt, so sind Massnahmen zur Sicherung des Raumbedarfs der Fliessgewässer damit zu koordinieren und zu realisieren.

Insbesondere innerhalb der in Abb. 3.2 bezeichneten Aufwertungsbereiche sind räumlich differenzierte und attraktive Erholungs-, Natur- und Landschaftsräume zu schaffen. Am Ufer des Zürichsees sind zudem die öffentlich zugänglichen Flächen auszuweiten (vgl. Pte. 3.5.3 c und 4.4.2), sofern die Eigentumsgarantie nicht tangiert wird.

Die Renaturierung der Gewässer ist zu fördern (vgl. Art. 105 Abs. 3 Verfassung des Kantons Zürich), wobei Gewässeraufwertungen und Ausdolungen primär dort erfolgen sollen, wo der Nutzen für die Ökologie oder die Erholungssuchenden am grössten ist.

b) Unterirdische Gewässer

Grundwasser muss langfristig in ausreichender Menge und hoher Qualität zur Verfügung stehen und ohne Aufbereitung als Trinkwasser verwendet werden können. Zudem ist der natürliche Wasserhaushalt von Böden, oberirdischen Gewässern, Feuchtgebieten und Lebensräumen zu schonen.

3.4.2 Karteneinträge

a) Oberflächengewässer

In der Richtplankarte werden die in der Landeskarte enthaltenen Fliess- und Stillgewässer dargestellt. Die öffentlichen Oberflächengewässer – sowohl offene als auch eingedolte – werden im kantonalen Übersichtsplan festgehalten (vgl. § 7 Wasserwirtschaftsgesetz).

b) Gewässerrevitalisierung

An verschiedenen Flüssen im Kanton Zürich werden Abschnitte bezeichnet, die zu revitalisieren sind. Sie beinhalten die in der kantonalen Revitalisierungsplanung der Fliessgewässer gemäss Gewässerschutzgesetz als prioritär bezeichneten Abschnitte sowie die zu revitalisierenden Abschnitte innerhalb der Konzessionsstrecken der Kraftwerke an Rhein und Limmat. Diese Gewässerrevitalisierungen dienen dem Hochwasserschutz sowie räumlich differenziert der ökologischen Aufwertung und der Erholungsnutzung und schliessen eine extensive landwirtschaftliche Nutzung nicht generell aus. Die bezeichneten Flächen sollen schrittweise durch geeignete Massnahmen in einen naturnahen, arten- und strukturreichen Zustand gebracht werden. Bei Gewässerrevitalisierungen werden die Anforderungen des Moorschutzes berücksichtigt.

c) Unterirdische Gewässer

In der Grundwasserkarte des Kantons Zürich werden die nutzbaren unterirdischen Gewässer abgebildet (vgl. Art. 58 Abs. 2 GSchG). Der erforderliche Raumbedarf und die Massnahmen zum Schutz der unterirdischen Wasservorkommen sind auf der Grundlage der Grundwasser- und Gewässerschutzkarte zu berücksichtigen (vgl. Art. 19 und 43 GSchG und Art. 31 GSchV).

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Gewässer	Funktion	Koordinationshinweise
1	Zürich, Allmend Brunau	Sihl	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
2	Wallisellen/Zürich/ Dübendorf	Glatt	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
3	Dietlikon/Dübendorf/ Wangen-Brüttisellen	Chriesbach/ Altbach	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
4	Dübendorf/Schwerzenbach/ Fällanden, Abflussbereich Greifensee	Glatt, Chimlibach	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.10.2 Nr. 33 Fällanden/Schwerzenbach FM Nr. 2188
5	Rümlang/Oberglatt	Glatt	Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.7.2 Nr. 13 Altläufe der Glatt Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
6	Buchs/Dänikon	Furtbach	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
7	Dietikon/Unterengstringen/ Oberengstringen/ Schlieren	Limmat	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.5.2 Nr. 3 Limmattal–Schlieren–Lachen– Geroldswil
8	Ottenbach/Obfelden	Reuss	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	AG Nr. 92, 95 FM (diverse) ML Nr. 251 BLN Nr. 1305
9	Affoltern am Albis	Jonen	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
10	Hausen am Albis/ Kappel am Albis/ Rifferswil	Jonen	Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.7.2 Nr. 4 Kappel a.A.–Hausen a.A.–Rifferswil Pt. 3.8.2 Nr. 3 Knonaueramt Pt. 3.10.2 Nr. 12 Rifferswil/Oberrifferswil
11	Aeugst am Albis	Reppisch	Revitalisierung	Pt. 3.7.2 Nr. 2 Uetliberg–Albis
12	Thalwil/Oberrieden/Horgen	Sihl	Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	FM Nr. 51 BLN Nr. 1306 BLN Nr. 1307
13	Horgen	Sihl	Revitalisierung	FM Nr. 51 BLN Nr. 1306 BLN Nr. 1307
14	Rüti	Jona	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.8.2 Nr. 13 Wald-Rüti

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Gewässer	Funktion	Koordinationshinweise
15	Wetzikon	Wildbach	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
16	Mönchaltorf	Aabach- Mönchaltorf	Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.7.2 Nr. 11 Greifensee
17	Uster	Aabach	Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.8.2 Nr. 11 Uster–Seegräben–Gossau– Grünungen–Dürnten
18	Kyburg/Zell/Winterthur	Töss	Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.8.2 Nr. 17 Erztal–Schauenberg– Neubrunnental
19	Zell/Wila	Töss	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.8.2 Nr. 17 Erztal–Schauenberg– Neubrunnental Pt. 3.8.2 Nr. 15 Tösstal West
20	Wila/Bauma/Fischenthal	Töss	Revitalisierung	Pt. 3.8.2 Nr. 14 Tössbergland Pt. 3.8.2 Nr. 15 Tösstal West
21	Illnau-Effretikon/Lindau	Kempt	Hochwasserschutz, Revitalisierung	Pt. 3.8.2 Nr. 16 Freudwil–Illnau-Effretikon
22	Illnau-Effretikon/Fehraltorf	Kempt	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
23	Winterthur, Leisental	Töss	Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.8.2 Nr. 18 Rumstal–Chomberg– Leisental–Kyburg
24	Pfungen/Dättlikon	Töss	Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.8.2 Nr. 20 Unteres Tösstal–Irchel– Flaach–Schwerzenberg
25	Pfungen/Neftenbach	Töss	Hochwasserschutz Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
26	Winterthur	Töss, Eulach	Hochwasserschutz Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
27	Thalheim an der Thur/ Ossingen, Asperhof, Binnenkanal	Thur	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.5.2 Nr. 7 Thur Pt. 3.8.2 Nr. 21 Thur- und Rheinlandschaft– Niederholz
28	Ossingen/Adlikon	Thur	Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.5.2 Nr. 7 Thur Pt. 3.8.2 Nr. 22 Stammheim–Trüllikon–Cholfirst BLN Nr. 1403
29	Flaach/Kleinandelfingen/ Andelfingen/Marthalen	Thur	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.5.2 Nr. 7 Thur Pt. 3.7.2 Nr. 21 Thurmündung AG Nr. 5

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Gewässer	Funktion	Koordinationshinweise
30	Flaach/Ellikon am Rhein/ Rheinau	Rhein	Revitalisierung	Pt. 3.8.2 Nr. 21 Thur- und Rheinlandschaft- Niederholz BLN Nr. 1411
31	Glattfelden	Glatt	Revitalisierung	Pt. 3.8.2 Nr. 23 Dättenberg–Laubberg– Strassberg
32	Glattfelden/Bülach	Glatt	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	Pt. 3.8.2 Nr. 23 Dättenberg–Laubberg– Strassberg
33	Höri/Niederglatt	Fischbach	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
34	Flaach	Flaacherbach	Hochwasserschutz, Revitalisierung, Aufwertung für naturbezogene Erholung	
<i>Abkürzungen</i> AG: Auengebiete von nationaler Bedeutung (vgl. Anhang Auenverordnung) BLN: Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung FM: Flachmoor von nationaler Bedeutung (vgl. Anhang Flachmoorverordnung) ML: Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (vgl. Anhang Moorlandschaftsverordnung)				

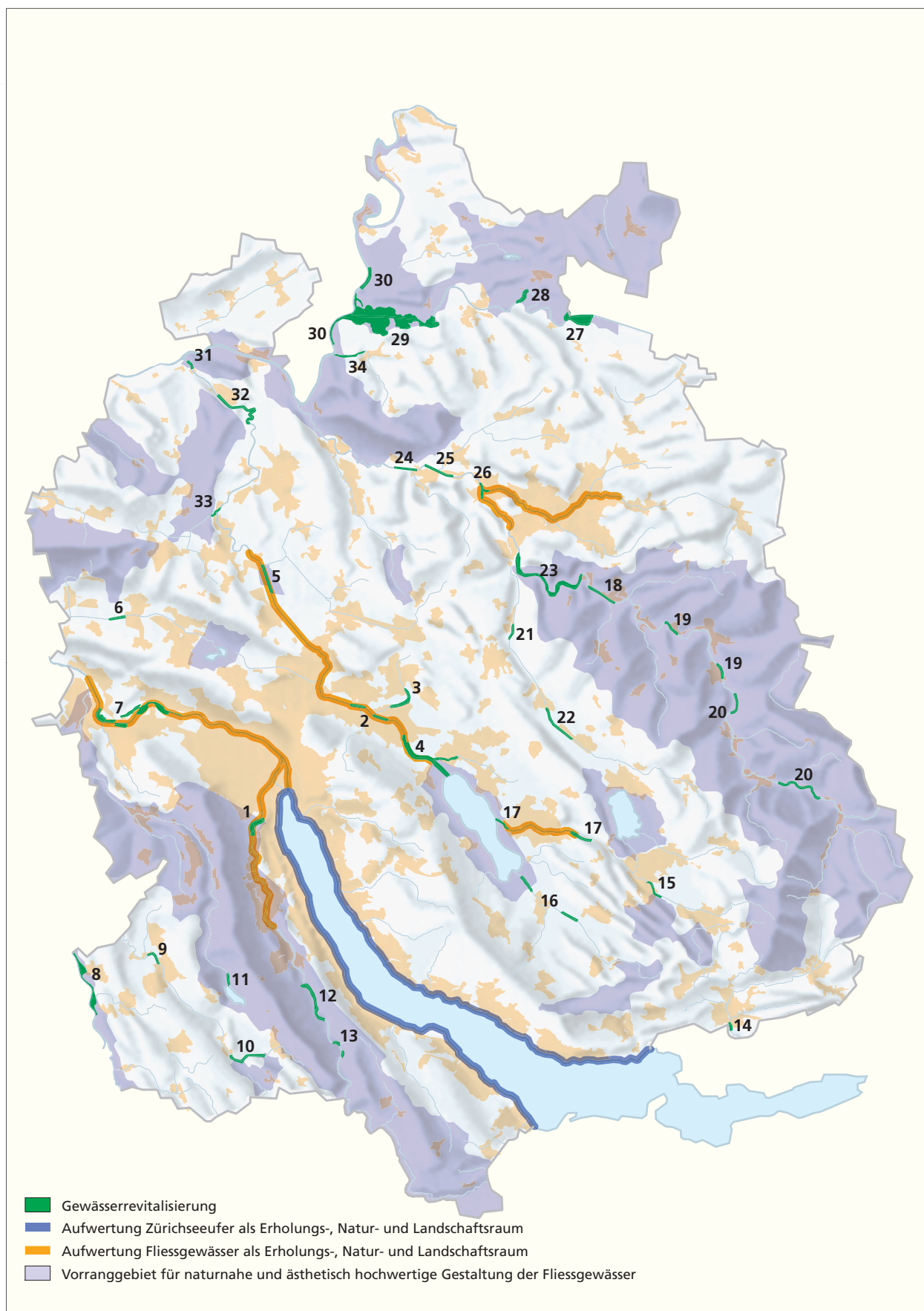


Abb. 3.2: Schwerpunkte für die Aufwertung von Gewässern
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

3.4.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton erarbeitet die Grundlagen, die für die Planung der Revitalisierung der Gewässer notwendig sind und stimmt diese soweit erforderlich mit den Nachbarkantonen ab.

Der Kanton sorgt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Nachbarkantonen, den Regionen und den Gemeinden für attraktive Erholungs-, Natur- und Landschaftsräume insbesondere innerhalb der in Abb. 3.2 bezeichneten Aufwertungsbereiche. Er fördert zudem in den Vorranggebieten (vgl. Abb. 3.2) die Renaturierung von ökologisch und ästhetisch unbefriedigenden Gewässerabschnitten einschliesslich ihrer Ufer. Dabei sind die sich ergebenden Potenziale für Erholungssuchende zu nutzen. In den in Abb. 3.2 bezeichneten Gewässerrevitalisierungen sorgt der Kanton für eine ökologische und erholungsfunktionale Aufwertung sowie ausreichenden Hochwasserschutz.

Der Kanton legt den Raumbedarf der oberirdischen Gewässer gemäss den Vorgaben des Bundes fest, der für die Gewährleistung der natürlichen Funktionen der Gewässer, des Schutzes vor Hochwasser und der Gewässernutzung erforderlich ist.

Der Kanton erarbeitet die nötigen Grundlagen für den planerischen Schutz und die Sicherung des Raumbedarfs von unterirdischen Gewässern (Grundwasserkarte) und erlässt die erforderlichen Schutzmassnahmen (Gewässerschutzkarte). Zur Raumsicherung für die umfassende Umgestaltung von Fließgewässern trifft er geeignete, auf die verschiedenen Nutzungsbedürfnisse abgestimmte Massnahmen (vgl. Pte. 3.4.2 b und 3.10.2).

Der Kanton erhebt laufend Daten über die chemischen, physikalischen, biologischen und ökomorphologischen Eigenschaften der Gewässer und betreibt ein Netz von Abfluss- und Pegelmessstationen sowie Wasserqualitätsstationen. Er trifft geeignete Massnahmen zur Minimierung von Schadstoffbelastungen aus direkten oder diffusen Quellen (vgl. Pt. 5.6).

Zur zeit- und sachgerechten Abstimmung der gewässerbezogenen Tätigkeiten erarbeitet der Kanton zusammen mit den Regionen und den Gemeinden die erforderlichen Grundlagen (Massnahmenplan Wasser). Dabei sind innerhalb eines Gewässereinzugsgebiets die Handlungsschwerpunkte und Massnahmen hinsichtlich der Abflusskapazität für Hochwasser, der ökologischen Funktionen der Gewässer, der Siedlungsentwässerung, der Wassernutzung, der Wasserversorgung, des stofflichen Gewässerschutzes sowie der Erholungsnutzung zu bestimmen. Die Erkenntnisse aus Landschaftsentwicklungskonzepten (vgl. Pt. 3.1.2), Vernetzungsprojekten nach Öko-Qualitätsverordnung des Bundes (ÖQV), Waldentwicklungsplanungen (vgl. Pt. 3.3), Gefahrenkarten (vgl. Pt. 3.11) Revitalisierungsplanungen (vgl. Pt. 3.4.2 b) und aus den generellen Entwässerungsplanungen (vgl. Pt. 5.6.3 c) sind frühzeitig einzubeziehen.

b) Regionen

Die Regionen berücksichtigen bei ihren Planungen den Raumbedarf der Gewässer sowie deren erholungsbezogene und ökologische Aufwertung, insbesondere bei der Erarbeitung von Landschaftsentwicklungskonzepten (vgl. Pt. 3.1.2), bei der Erholungsplanung (vgl. Pt. 3.5) sowie bei überkommunalen Bestrebungen zum Erhalt und zur Förderung der biologischen Vielfalt (vgl. Pt. 3.6).

In den regionalen Richtplänen können in Abstimmung mit der kantonalen Revitalisierungsplanung gemäss Gewässerschutzgesetz weitere Gewässerabschnitte bezeichnet werden, die zu revitalisieren sind.

Entlang des Zürichseeufers bezeichnen die Regionen in Abstimmung mit dem Kanton diejenigen Uferabschnitte, die sich schwerpunktmässig für die Erholung bzw. zur ökologischen Aufwertung eignen.

c) Gemeinden

In der Bau- und Zonenordnung sind die nötigen Festlegungen zur Sicherung des Raumbedarfs der ober- und unterirdischen Gewässer zu treffen. Die Gemeinden sorgen zudem für den sachgerechten Unterhalt der öffentlichen Oberflächengewässer, soweit dies nicht vom Kanton gewährleistet wird.

3.5 Erholung

3.5.1 Ziele

Im dicht besiedelten Kanton Zürich erfüllt die Landschaft eine wichtige *Erholungsfunktion* für die Bevölkerung. Ihre Vielfalt, Erlebbarkeit und Nutzungsmöglichkeiten für Erholungs- und Freizeitaktivitäten sind wichtige Faktoren im internationalen Standortwettbewerb und für die Lebensqualität. Die Erhaltung und Förderung prägender Landschaftselemente, der vielfältigen Kulturlandschaft und artenreicher Biotope sowie ein sorgfältiger Umgang mit dem Landschaftsbild sind daher für eine vielfältige und naturnahe Landschaft von grundlegender Bedeutung.

In der Landschaft finden zahlreiche Erholungs- und Freizeitaktivitäten statt, die mit sehr unterschiedlichen Flächen- und Nutzungsanforderungen einhergehen. Diese grosse Bandbreite an Erholungsnutzungen soll insgesamt natur- und landschaftsverträglich gestaltet werden.

Die *Erlebbarkeit der Landschaft* soll gestärkt werden, indem

- die Landschaft angemessen mit Wegen für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen bleibt,
- an geeigneten Standorten Bauten und Anlagen für die Erholungsnutzung ermöglicht werden,
- grössere Erholungsräume und Erholungsanlagen mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erreichbar gemacht werden (vgl. Pt. 4.3.1),
- Beeinträchtigungen der Erholungsgebiete so weit wie möglich vermieden werden,
- die Freihaltung und öffentliche Zugänglichkeit von See- und Flussufern verbessert wird.

Die *Überbeanspruchung der Landschaft* durch Erholungsnutzungen ist zu vermeiden. Hierzu sind die Erholungssuchenden mittels geeigneter Vorkehrungen gezielt zu lenken. Konflikträchtige, sich überlagernde Nutzungen sind zu entflechten.

3.5.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden Erholungsgebiete von kantonaler Bedeutung bezeichnet. Erholungsgebiete sind zum einen ausgewählte Bereiche innerhalb grösserer Erholungsräume. Zum anderen sind es Bereiche mit speziellen Erholungsnutzungen, die nicht mit anderen planungsrechtlichen Mitteln gesichert werden können. Fruchtfolgeflächen in Erholungsgebieten werden in der Richtplankarte nicht dargestellt. Bei einer Beanspruchung sind sie dennoch durch eine flächengleiche Aufwertung (vgl. Pt. 3.2.3) zu kompensieren.

In den im Richtplan bezeichneten Erholungsgebieten ist der Erholungsnutzung gegenüber anderen Nutzungen im Rahmen der Interessensabwägung besondere Bedeutung beizumessen. Wenn Bauten und Anlagen für die Erholungsnutzung erstellt werden sollen, bildet der Richtplaneintrag «Erholungsgebiet von kantonaler Bedeutung» ein wichtiges Argument für deren Standortgebundenheit (vgl. Art. 24 Abs. 1 RPG).

Die folgende Tabelle umfasst die Erholungsgebiete, die mehrere Gemeinden bzw. Regionen betreffen und die mit weiteren Festlegungen im kantonalen Richtplan und Festlegungen des Bundes abzustimmen sind. Sie können im Rahmen von kantonalen Konzepten und Planungen konkretisiert und differenziert werden. In der Richtplankarte sind darüber hinaus weitere Erholungsgebiete von kantonaler Bedeutung festgelegt, deren Funktionen auf regionaler Ebene zu konkretisieren sind.

In der Richtplankarte werden zudem *Aussichtspunkte* von kantonaler Bedeutung bezeichnet. In ausgewählten Fällen wird die Aussicht mit der Festlegung «Freihaltegebiet» als Umgebungsschutz im kantonalen Richtplan zusätzlich geschützt (vgl. Pt. 3.10).

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Funktion	Koordinationshinweise
1	Zürichseeufer	Allgemeines Erholungsgebiet	Pt. 4.4.2 Seeuferweg Pt. 3.4.1 Aufwertung Zürichseeufer als Erholungs-, Natur- und Landschaftsraum Pt. 3.10.2 Freihaltegebiete am Zürichsee
2	Zürichseeufer, Zürich, Bürkliplatz	Restaurant auf Plattform im Seebecken (ca. 900 m ²) mit Aussichtsterrasse und Schiffsanlegestelle	Pt. 3.4.1 Aufwertung Zürichseeufer als Erholungs-, Natur- und Landschaftsraum
3	Limmattal–Schlieren– Lachen–Geroldswil	Allgemeines Erholungsgebiet	Pt. 3.4.2 b) Nr. 7 Gewässerrevitalisierung Limmat
4	Stallikon–Uetliberg	Ausflugsrestaurant mit Aussichtspunkt (Turm, Sporn, Känzeli)	Pt. 3.7.2 Nr. 2 Uetliberg–Albis BLN Nr. 1306
5	Reppischtal	Allgemeines Erholungsgebiet	Pt. 3.9.2 Nr. 10 Birmensdorf, Reppischtal
6	Unteres Tösstal– Pfungen– Tössriederen	Allgemeines Erholungsgebiet	Pt. 3.8.2 Nr. 20 Unteres Tösstal–Irchel–Flaach–Schwerzenberg Pt. 3.7.2 Nr. 22 Rheinknie bei Tössegg BLN Nr. 1411 AG Nr. 343
7	Thur	Allgemeines Erholungsgebiet	Pt. 3.8.2 Nr. 21 Thur- und Rheinlandschaft–Niederholz Pt. 3.7.2 Nr. 21 Thurmündung Pt. 3.4.2 b) Nr. 29 Gewässerrevitalisierung Thur BLN Nr. 1411 AG Nr. 5

Abkürzungen:

AG: Auengebiet von nationaler Bedeutung

BLN: Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung

3.5.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton scheidet gestützt auf den Richtplaneintrag für Erholungsgebiete von kantonaler Bedeutung kantonale Freihaltezonen aus (vgl. § 39 Abs. 1 PBG). Diese sind nötigenfalls entsprechend auszustatten (Sitzgelegenheiten, Feuerstellen, WC-Anlage etc.).

Der Kanton kann zur Entflechtung von Erholungsnutzungen und weiteren Nutzungsinteressen in Erholungsgebieten Konzepte erarbeiten und Gestaltungspläne festsetzen.

Für den Uto Kulm setzt er einen kantonalen Gestaltungsplan fest, der die öffentlichen Interessen an der Nutzung des Aussenraums (Wanderweg, Ausflugsrestaurant, dauernd öffentlich zugänglicher und grosszügiger Aussichtspunkt, Erhaltung des Lebensraums von Tier- und Pflanzenwelt, Waldpflegekonzept, archäologische Fundstätte, Einhaltung der Schutzziele des BLN-Gebiets) sichert, die zulässigen Bauten und Anlagen und deren Nutzung festlegt sowie die notwendigen verkehrlichen Regelungen (Fahrtenkontingent, Controlling) trifft.

Am Standort Bürkliplatz kann ein Seerestaurant errichtet werden. Wenn das Seerestaurant realisiert werden soll, setzt der Kanton einen kantonalen Gestaltungsplan fest.

Unabhängig vom Verfahren gelten für die Standortbeurteilung von Erholungsanlagen mit besonders grossen Auswirkungen auf die Landschaft – z.B. Golfplätze, Pferdesportanlagen, Fussballplätze, Campingplätze u.ä. – folgende Kriterien:

- Bei der Realisierung von Erholungsanlagen ist der Schonung von Natur und Landschaft besonderes Gewicht beizumessen. Sie sind daher möglichst an bestehende Siedlungen anzugliedern.
- Bisher noch weitgehend unverbaute Landschaftskammern und solche mit speziellem Charakter, die durch die örtliche landwirtschaftliche Nutzung geprägt wurden, sind von grossflächigen Anlagen bzw. Anlagen mit wesentlichen baulichen Eingriffen freizuhalten (vgl. Pte. 1.3.4 und 1.3.5).
- In Landschaftsschutzgebieten dürfen Erholungsanlagen nur realisiert werden, wenn diese gemäss überkommunaler Schutzverordnung oder überkommunaler Richtplanung ausdrücklich zulässig sind.
- Sofern keine baulichen Veränderungen vorgesehen sind oder eine Rückführung innerhalb eines Jahres möglich ist, ist bezüglich Fruchtfolgeflächen keine flächengleiche Aufwertung erforderlich. Dauerhafte Beanspruchungen von Fruchtfolgeflächen sind hingegen zu kompensieren (vgl. Pt. 3.2.3 a). Für die Beurteilung der Standorteignung von Erholungsanlagen mit einem grossen Flächenbedarf ist insbesondere auch der Anteil bester, uneingeschränkt für die Landwirtschaft nutzbarer Böden am Projektperimeter relevant. Dieser soll in der Regel den kantonalen Durchschnitt von 40% nicht überschreiten.
- Bereits belastete Standorte und Böden sind wenn möglich vorrangig zu nutzen (vgl. Pt. 5.8.1).

b) Regionen

In den regionalen Richtplänen werden Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung insbesondere für die Naherholung sowie zur planungsrechtlichen Festlegung von Erholungsanlagen, wie z.B. Golfplätzen, Reitsportzentren, Poloplätzen, Hundeschulen oder Skisportanlagen bezeichnet.

c) Regionen und Gemeinden

In den regionalen Richtplänen und kommunalen Nutzungsplänen werden in Abstimmung mit dem Kanton die grossflächig bezeichneten Erholungsgebiete von kantonaler Bedeutung lokal differenziert und kleinräumige Nutzungsentflechtungen, insbesondere zwischen Erholungsnutzung und Natur- und Landschaftsschutz, vorgenommen (vgl. Pte. 3.6 und 3.7).

Regionen und Gemeinden verbessern in Abstimmung mit dem Kanton die Freihaltung und Zugänglichkeit des Zürichseeufers und statten dieses, soweit zweckmässig, mit Anlagen für die Erholung an und im Wasser aus (vgl. Pt. 3.4).

In den regionalen und kommunalen Richtplänen sind weitere Aussichtspunkte festzulegen. Durch geeignete Waldpflege und Rücksichtnahme im Rahmen der Ortsplanung ist die Freihaltung der Aussicht zu gewährleisten.

3.6 Naturschutz

3.6.1 Ziele

Die im Kanton Zürich heimischen *Tier- und Pflanzenarten* sollen so erhalten und gefördert werden, dass seltene und heute bedrohte Arten in langfristig gesicherten Beständen vorkommen, häufige Arten weiterhin verbreitet vorkommen sowie dass die genetische Vielfalt gesichert wird (Artenschutz). Biologisch wertvolle Lebensräume sollen so behandelt und gefördert werden, dass ihre Anzahl und Fläche vergrössert und ihre Qualität gesteigert wird, der biologische Zusammenhang gewährleistet ist, ihre räumliche Verteilung den topografischen Gegebenheiten entspricht, die standörtlichen gewachsenen Potenziale berücksichtigt werden sowie dass ihre typische Artenvielfalt gesichert bleibt oder sich wieder entwickeln kann (Lebensraumschutz).

Dazu sind die wertvollen *Schutzobjekte* zu erhalten, vor Beeinträchtigungen zu schützen und bei sich bietender Gelegenheit aufzuwerten und zu ergänzen. Um den biologischen Zusammenhang zu gewährleisten, sind Lebensräume und Landschaftskammern zu vernetzen. Wo möglich und sinnvoll sind Gebiete ökologisch oder als naturnahe Erholungsgebiete aufzuwerten. Bei der Planung und Umsetzung von Naturschutzmassnahmen ist der Erfolg der Umsetzung zu beobachten.

Naturschutzgebiete sind attraktive und für die Bevölkerung wichtige Erholungs- und Erlebnisräume. Damit die Erholungsnutzung nicht langfristige Schutzziele und damit auch ihre eigene Grundlage gefährdet, muss sie naturverträglich sein und wo nötig eingeschränkt oder ausgeschlossen werden. Dazu ist in den meisten Fällen eine differenzierte Steuerung oder Trennung von Schutz und Erholung notwendig (vgl. Pt. 3.5).

Um die oben genannten Ziele zu erreichen, sind *Gebietsergänzungen und Neuschaffungen* nötig. Die Schwerpunktgebiete Naturschutz (vgl. Abb. 3.3) bezeichnen gebiets- und landschaftsraumspezifische Naturpotenziale. Aufwertungen und Neuschaffungen von Lebensräumen sollen in erster Linie angrenzend an bestehende Schutzobjekte und in den Schwerpunktgebieten sowie auf anthropogenen Böden oder Böden der Nutzungseignungsklassen 7 bis 10 mit geeigneten Massnahmen erfolgen.

3.6.2 Karteneinträge

Im kantonalen Richtplan werden die aus kantonalen Sicht besonders wertvollen bzw. bedrohten Biotope, die aufgrund ihrer Qualitäten Schutz verdienen oder aufgewertet werden sollen, als «Naturschutzgebiete» und «Gruben- und Ruderalbiotope» bezeichnet.

a) Naturschutzgebiet

Naturschutzgebiete werden für kantonal bedeutende Naturschutzobjekte ausgewiesen, deren naturnaher Zustand mittels Schutzmassnahmen erhalten und gefördert werden soll. Es betrifft dies Naturschutzgebiete mit rechtskräftiger Schutzverordnung bzw. kantonal bedeutende Objekte (vgl. § 203 PBG). Darin enthalten sind auch die Objekte von nationaler Bedeutung (Hoch- und Flachmoore, Amphibienstandorte, Auen, Trockenwiesen und -weiden, Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung). Naturschutzgebiete werden in der Richtplankarte mit einer gewissen Unschärfe dargestellt. Nicht in der Richtplankarte dargestellt werden Schutzobjekte im Wald.

b) Gruben- und Ruderalbiotop

Als Gruben- und Ruderalbiotope von kantonaler Bedeutung werden Objekte gemäss Inventar und Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung festgelegt sowie solche, die sich innerhalb eines Schwerpunktgebiets für Grubenbiotope befinden (vgl. Abb. 3.3). Gruben- und Ruderalbiotope werden ohne Perimeterabgrenzung in die Karte aufgenommen: Die Symbole geben an, dass sich die Anordnung unabhängig vom jeweiligen konkreten Stand der Materialgewinnung oder -ablagerung auf die ganze Grube bzw. auf die gesamte – sich stets verändernde – Pionier- und Ruderalfläche beziehen kann.

Bei den bezeichneten Flächen, auf die sich die Symbole beziehen, handelt es sich in der Regel entweder um offene Gruben oder um Materialgewinnungsgebiete, die erst noch ausgebeutet werden sollen. In jedem Falle sind nach abgeschlossenem Abbau bzw. bei der Endgestaltung dieser Gruben für die Erhaltung der Arten genügend grosse Flächen dauernd als naturnaher Lebensraum auszugestalten. In den künftig für eine Ausbeutung vorgesehenen Materialgewinnungsgebieten sind bereits während des Abbaus dynamische Grubenbiotope zur Verfügung zu stellen. Diese Anforderungen gelten auch für die in den regionalen Richtplänen bezeichneten Materialgewinnungsgebiete.

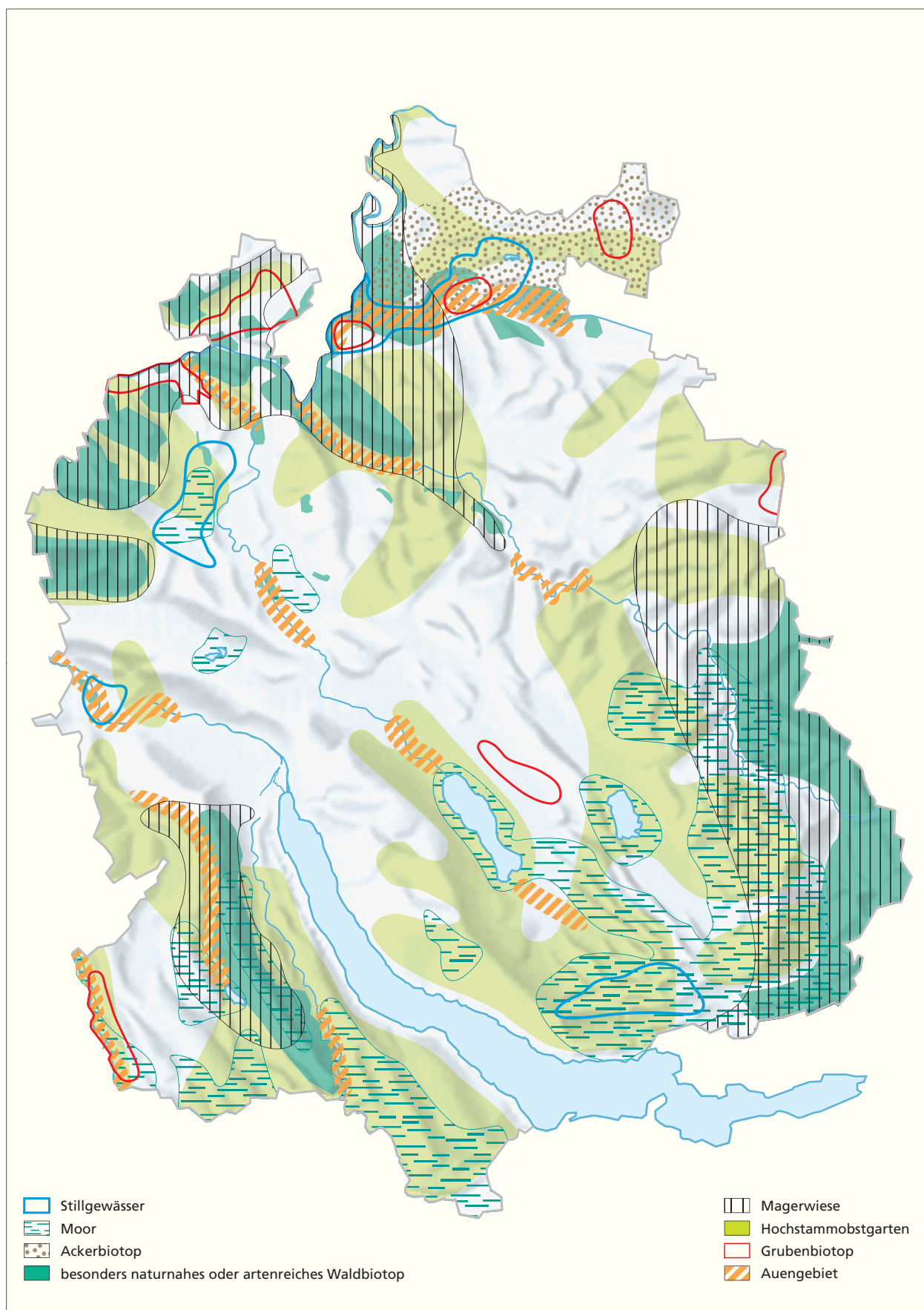


Abb. 3.3: Schwerpunktgebiete für die Förderung von gebiets- und landschaftsraumspezifischen Naturpotenzialen

3.6.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton führt eine Übersichtskarte mit allen überkommunalen Schutzobjekten (vgl. § 203 PBG) und sorgt für deren Unterhalt und Pflege. Die Erarbeitung und Umsetzung von Schutzverordnungen für die überkommunalen Objekte hat erste Priorität.

Der Kanton führt eine Potenzialkarte für die Umsetzung von Massnahmen für ökologische Aufwertung und ökologische Ersatzflächen. Der Kanton orientiert sich bei der Umsetzung von Massnahmen am Naturschutzgesamtkonzept.

Der Kanton erarbeitet ein kantonales Vernetzungskonzept, das die Bedürfnisse von Wildtieren, den Lebensraumverbund generell sowie die ökologischen Potenziale berücksichtigt.

b) Regionen

Die Regionen bezeichnen im regionalen Richtplan die Naturschutzobjekte von regionaler Bedeutung. Sie unterstützen die Gemeinden bei der Koordination ihrer Aufgaben sowie mit der Bereitstellung von geeigneten, die einzelnen Gemeinden übergreifenden Grundlagen.

Die Regionen können in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Vernetzungsprojekte erarbeiten (vgl. Pt. 3.1.2).

c) Gemeinden

Die Gemeinden bezeichnen Naturschutzobjekte von kommunaler Bedeutung und treffen die notwendigen Massnahmen für deren ungeschmälerte Erhaltung und Aufwertung. Sie koordinieren ihre Aufgaben wo nötig mit den umliegenden Gemeinden, den übergeordneten Planungsträgern und informieren den Kanton über ihre Schutzobjekte, Inventare und wichtigen Naturschutzmassnahmen.

Die Gemeinden können Vernetzungsprojekte erarbeiten oder sich an überkommunalen Projekten beteiligen (vgl. Pt. 3.1.2).

3.7 Landschaftsschutzgebiet und Park von nationaler Bedeutung

3.7.1 Ziele

Landschaftsschutzgebiete dienen der Erhaltung und nachhaltigen Entwicklung *besonders wertvoller Landschaften*. Der Landschaftsschutz umfasst die Bewahrung von Vielfalt, Schönheit, Naturnähe, Ökologie und Eigenart der verschiedenen Landschaften. Landschaftsschutzgebiete sollen vielfältige Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen sein.

Der Wildnispark Zürich Sihlwald (Nr. 5) ist ein *Naturerlebnispark – Park von nationaler Bedeutung* (vgl. Art. 27 PÄV), der dazu dient, der Tier- und Pflanzenwelt einen unberührten Lebensraum zu bieten. Gleichzeitig werden der Bevölkerung in unmittelbarer Agglomerationsnähe Naturerlebnisse ermöglicht. Weitere Parkprojekte können durch regionale Initiativen entstehen.

3.7.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden *Landschaftsschutzgebiete* von kantonaler Bedeutung bezeichnet (vgl. Abb. 3.4). Landschaftsschutzgebiete sind ausgewählte Flächen, die in erster Linie aus ästhetischer und kulturgeographischer Sicht sowie wegen ihrer geologischen und geomorphologischen Qualitäten erhalten werden sollen (vgl. § 19 kantonale NHV). Weitere Flächen wurden aufgrund übergeordneter Festlegungen (Moorlandschaften und Auengebiete von nationaler Bedeutung, Kernbereiche der BLN-Gebiete) sowie einer umfassenden Landschaftsbewertung aufgenommen. Dies schliesst nicht aus, dass sich im Einzelfall die Ziele der Landschaftsschutzgebiete mit Zielen zur Förderung und Erhaltung der Erholungseignung sowie zum Naturschutz überschneiden können und diese ergänzen (vgl. Pte. 3.5 und 3.6).

Nr.	Gebiet	überkommunale Erlasse	Koordinationshinweise	Handlungsbedarf
1	Katzenseen	SVO Katzenseen 2003	BLN Nr. 1407	–
2	Uetliberg–Albis	Pflanzenschutzgebiet Uetliberg 1959 SVO Albispass 1953 SVO Stallikon 1995/97 SVO Türlensee 2001	BLN Nr. 1306 Pt. 3.5.2 Nr. 4 Stallikon– Uetliberg	Teilrevisionen in Bearbeitung; Überprüfung erforderlich
3	Reusstal	SVO zürcherisches Reusstal 1993	BLN Nr. 1305 ML Nr. 251 AG Nrn. 92 und 95	–
4	Kappel a.A.– Hausen a.A.– Rifferswil	SVO Kappel a.A. 1997 SVO Rifferswil 1997 SVO Hausen a.A. 1999	–	–
5	Wildnispark Zürich Sihlwald	Naturerlebnispark gemäss Art. 27 der Verordnung über die Pärke von nationaler Bedeutung SVO Sihlwald 2008	BLN Nr. 1306 Pt. 4.2.2 Nr. 17 Hirzeltunnel	–
6	Sihlschlucht	–	BLN Nr. 1307	Schutzmassnahmen ausstehend; in Koordination mit Kt. ZG
7	Moorlandschaft Hirzel	SVO Moorlandschaft Hirzel 2003 SVO Hirzel/Schönenberg 2003	BLN Nr. 1307 ML Nr. 37	–
8	Hüttnersee	SVO Hütten/Richterswil 1993	BLN Nr. 1307	–
9	Oberer Zürichsee	–	(Kt. SZ: ML Nr. 351)	Schutzmassnahmen ausstehend; in Koordination mit Kt. SG u. SZ
10	Lützelsee	SVO Lützelseegebiet 1997 SVO Stäfa 1998	BLN Nr. 1417 ML Nr. 385	–
11	Greifensee	SVO Greifensee 1994/1998/2003/2006	BLN Nr. 1408 WZVV Nr. 121 Pt. 3.4.2 b) Nr. 4 Dübendorf/ Schwerzenbach/Fällanden, Abflussbereich Greifensee	–
12	Eigental	SVO Eigental 1967 SVO Kloten/Bassersdorf/Nürens Dorf 1995	–	Überprüfung erforderlich
13	Altläufe der Glatt	SVO Altläufe der Glatt 1970	AG Nr. 345 Pt. 3.4.2 b) Nr. 5 Rümlang/ Oberglatt	Überprüfung erforderlich
14	Lägeren	SVO Regensberg 1946/2003 SVO Boppelsen/Otelfingen 1991	BLN Nr. 1011	Überprüfung erforderlich; in Koordination mit Kt. AG
15	Drumlinlandschaft Zürcher Oberland	SVO Drumlinlandschaft Zürcher Oberland 1998	BLN Nr. 1401 ML Nr. 106	–
16	Bachtel–Allmen	SVO Bachtel und Allmen 1967	–	Überprüfung erforderlich
17	Tössquellgebiet	Schongebiet Tössstock 1958	BLN Nr. 1420	Schutzmassnahmen ausstehend; in Koordination mit Kt. SG
18	Pfäffikersee	SVO Pfäffikersee 1999/2004/2007	BLN Nr. 1409 ML Nr. 5 WZVV Nr. 120	–
19	Husemersee	SVO Ossingen/Trüllikon 1988	BLN Nr. 1403	–
20	Rheinfall	SVO Rheinfall 1954	BLN Nr. 1412	Überprüfung erforderlich; in Koordination mit Kt. SH

Nr.	Gebiet	überkommunale Erlasse	Koordinationshinweise	Handlungsbedarf
21	Thurmündung	SVO Ellikon am Rhein 1970 SVO Marthalen 1991/92 SVO Auengebiet Eggrank-Thurspitz 2011	BLN Nrn. 1403 und 1411 AG Nr. 5 Pt. 3.4.2 b) Nr. 29 Flaach/ Kleinandelfingen/ Andelfingen/Marthalen	–
22	Rheinknie bei Tössegg	–	BLN Nrn. 1410 und 1411 AG Nr. 343	Schutzmassnahmen ausstehend; in Koordination mit Kt. SH
23	Neeracherried	SVO Neeracherried 1956	BLN Nrn. 1404 ML Nr. 378 WZVV Nr. 122	Überprüfung erforderlich
24	Bachsertal	SVO Bachsertal 1969	–	Überprüfung erforderlich; in Koordination mit Kt. AG
25	Unteres Tösstal	SVO Freienstein-Teufen 1994 SVO Dättlikon 1992	BLN Nrn. 1410 und 1411 AG Nrn. 343 und 344	Erarbeitung Schutzverordnung

Abkürzungen:

SVO: überkommunale Schutzverordnung

BLN: Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung

ML: Moorlandschaften von nationaler Bedeutung

AG: Auengebiete von nationaler Bedeutung

WZVV: Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung

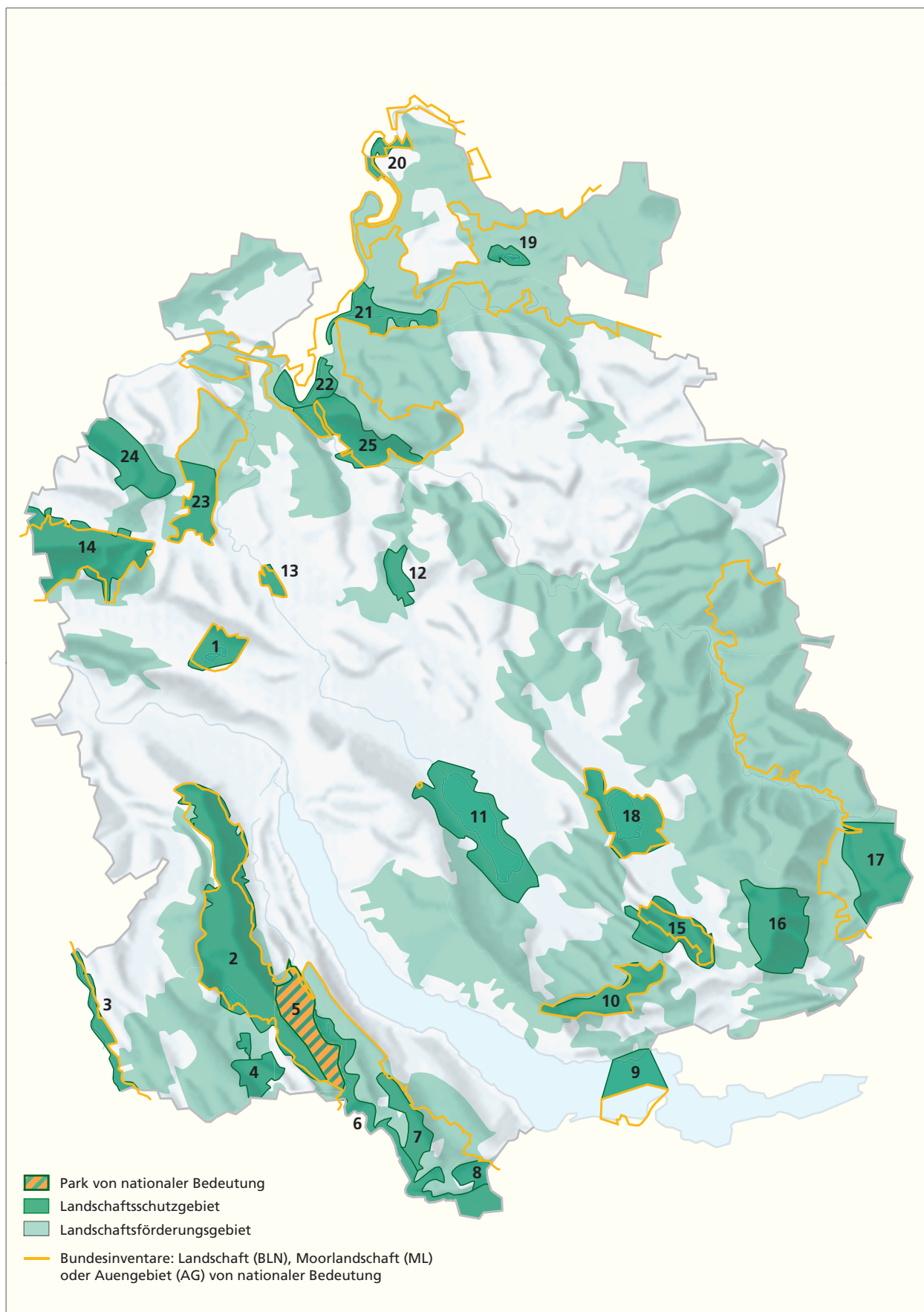


Abb. 3.4: Landschaftsschutzgebiete und Park von nationaler Bedeutung
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

3.7.3 Massnahmen

Die Beurteilung von raumwirksamen Vorhaben in Landschaftsschutzgebieten erfolgt aufgrund der Zonenbestimmungen der *Schutzverordnungen*. Bei fehlenden oder vor dem 1. Juli 1978 erlassenen Schutzverordnungen gelten zumindest die Gestaltungsanforderungen nach § 238 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz (PBG).

a) Kanton

Der Kanton erlässt für Landschaftsschutzgebiete von kantonaler Bedeutung Schutzverordnungen bzw. überprüft die bestehenden Schutzverordnungen und passt sie wenn nötig an. Dies erfolgt unter frühzeitigem Einbezug und in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden, der Grundeigentümerschaft, den Bewirtschaftenden, verschiedenen Interessengruppen und der Bevölkerung. Dabei ist der Multifunktionalität der Landschaft Rechnung zu tragen, insbesondere ist die Vernetzungsfunktion der bestehenden Landschaftsverbindungen innerhalb dieser Gebiete sicherzustellen (vgl. Pt. 3.9). Ergebnisse von abgeschlossenen oder laufenden Landschaftsentwicklungskonzepten sind im Rahmen der Erarbeitung von Schutzverordnungen gezielt zu berücksichtigen.

Bei Landschaftsschutzgebieten, die an benachbarte Kantone grenzen, ist die kantonsübergreifende Koordination zu gewährleisten. Gebietsspezifische Schutzziele und -massnahmen sind abzustimmen.

b) Regionen

In den regionalen Richtplänen sind Landschaftsschutzgebiete von regionaler Bedeutung zu bezeichnen.

In den regionalen Richtplänen können ökologische und erholungsbezogene Vernetzungskorridore festgelegt werden, insbesondere um Landschaftsschutzgebiete mit den angrenzenden Landschaftsräumen zu verbinden.

Die Regionen sorgen für die Abstimmung von Initiativen für Parkprojekte und für deren Weiterentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Kanton.

3.8 Landschaftsförderungsgebiet

3.8.1 Ziele

Landschaftsförderungsgebiete umfassen ausgeprägt multifunktionale Landschaften, die sich insbesondere durch ihre Eigenart, Natürlichkeit und ihren Erholungswert auszeichnen. Sie weisen eine hohe Dichte an jeweils typischen Landschaftselementen sowie eine gewisse Ursprünglichkeit auf. Landschaftsförderungsgebiete sollen insgesamt in ihrem jeweiligen *speziellen Charakter* erhalten und weiterentwickelt werden.

3.8.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden *Landschaftsförderungsgebiete* von kantonalen Bedeutung bezeichnet. Die Ziele und Gebietsabgrenzungen der BLN-Gebiete wurden sowohl mit der Bezeichnung von Landschaftsschutzgebieten (vgl. Pt. 3.7) als auch mit der Bezeichnung von Landschaftsförderungsgebieten berücksichtigt.

Allen Landschaftsförderungsgebieten sind folgende Merkmale gemeinsam, die erhalten werden sollen:

- sie sind wesentlich durch die ortsspezifische landwirtschaftliche Nutzung geprägt,
- sie sind vergleichsweise unverbaut und unzerschnitten,
- sie sind wichtige Lebensräume und übernehmen Brückenfunktion für Naturschutz und Biodiversität.

Darüber hinaus werden für die einzelnen Landschaftsförderungsgebiete die aus kantonalen Sicht relevanten individuellen *Förderschwerpunkte* in den Bereichen Landwirtschaft, Naturschutz, Erholung und Landschaftsbild bezeichnet:

Nr. Gebiet	Förderschwerpunkte	Koordinationshinweise
1 Altberg	LW: Rebberge am Südhang erhalten NS: Trocken- und Feuchtstandorte fördern, lichten Wald erhalten E: Aussichtspunkte erhalten LB: Zerschneidung vermeiden, unverbaute Räume erhalten	–
2 Mittleres Reppischtal–Feldenmas	NS: Gewässersystem der Reppisch mit den Begleitlebensräumen aufwerten	–
3 Knonaueramt	NS: isolierte Restmoore aufwerten und vernetzen LB: Obstgärten erhalten, Zerschneidung vermeiden	–
4 Albis Ost	E: Sihlwald und Wildpark Langenberg verbinden	–
5 Hirzel–Zimmerberg–Schönenberg–Wädenswil	NS: Einzugsgebiet Sihl aufwerten, Moore fördern LB: Obstgärten erhalten, Charakter der Moränenlandschaft (u.a. Gipfelbäume) erhalten, traditionelle Kulturlandschaft und ihre Siedlungsstruktur erhalten	BLN Nr. 1307
6 Küsnachterberg–Pfannenstil West	LW: Rebberge erhalten NS: Moore und Trockenstandorte aufwerten und vernetzen E: Attraktive Fuss- und Velowege fördern LB: Aussichtspunkte und Aussichtsflächen unverbaut erhalten, Obstgärten erhalten	–
7 Pfannenstil Ost	NS: Vernetzung Greifensee–Pfannenstil sicherstellen LB: Obstgärten erhalten	–
8 Hombrechtikon–Stäfa	LW: Rebberge erhalten NS: Vernetzung Lützelsee–Feldbacher Bucht sicherstellen, Moore fördern LB: Aussichtspunkte und Aussichtsflächen unverbaut erhalten	–
9 Kloten–Bassersdorf–Oberembrach	NS: Moore vernetzen LB: Weilerstruktur erhalten	–
10 Lägeren Süd	NS: Trockenstandorte fördern und vernetzen LB: keine grossflächigen Bauten und Anlagen an Hanglagen ausserhalb der Bauzonen, Zerschneidung vermeiden	–
11 Uster–Seegräben–Gossau–Grüningen–Dürnten	NS: Vernetzung grosse Moorgebiete Greifensee–Pfäffikersee–Drumlinlandschaft–Lützelsee LB: Charakter der Drumlinlandschaft und der Weilerstruktur erhalten	–
12 Bubikon–Egelsee	NS: Moore fördern und vernetzen	–
13 Wald–Rüti	NS: im Westteil Moore vernetzen, im Ostteil Trockenstandorte fördern LB: Charakter der Schichtrippenlandschaft erhalten	–
14 Tössbergland	NS: Trockenstandorte fördern, lichten Wald erhalten, Gewässersystem der Töss aufwerten E: landschaftsverträglichen Tourismus fördern LB: Charakter des Streusiedlungsgebiets erhalten	BLN Nr. 1420
15 Tösstal West	LB: Charakter der Weilerstruktur erhalten	BLN Nr. 1420
16 Freudwil–Illnau–Effretikon	NS: Trockenstandorte und Moore fördern und vernetzen LB: Weilerstruktur erhalten	–
17 Erztal–Schauenberg–Neubrunnental	NS: Moore aufwerten und vernetzen, Gewässersystem Töss aufwerten LB: Zerschneidung vermeiden, unverbaute Räume erhalten	BLN Nr. 1420
18 Rumstal–Chomberg–Leisental–Kyburg	NS: Gewässersystem Töss aufwerten, Trockenstandorte fördern E: Tössufer als Erholungsraum aufwerten LB: Zerschneidung vermeiden, unverbaute Räume erhalten	Pt. 3.4.2 b) Nr. 23 Winterthur, Leisental

Nr.	Gebiet	Förderschwerpunkte	Koordinationshinweise
19	Adlikon–Wiesendangen–Hagenbuch	LB: Obstgärten und Weilerstruktur erhalten, Zerschneidung vermeiden, unverbaute Räume erhalten	–
20	Unteres Tösstal–Irchel–Flaach–Schwerzenberg	LW: Rebberge erhalten NS: Vernetzung Thur-, Rhein-, Tössauen, Mosaike trocken/feucht fördern, lichten Wald erhalten, Gewässersystem Töss aufwerten LB: Zerschneidung vermeiden, unverbaute Räume erhalten	BLN Nrn. 1410 und 1411
21	Thur- und Rheinlandschaft–Niederholz	NS: Thurlauf aufwerten, Vernetzung Thur- und Rheinauen, artenreiche Eichenwälder und Mittelwald fördern, Vernetzung Husemer Seen und Thuraunen E: Thur und Rhein als Erholungsraum aufwerten LB: Charakter der Flusslandschaften erhalten, Zerschneidung vermeiden, unverbaute Räume erhalten	BLN Nrn. 1403 und 1411 Pte. 3.4.2 b) Nr. 27 Thalheim an der Thur/Ossingen, Asperhof, Binnenkanal und Nr. 30 Flaach/Ellikon am Rhein/Rheinau
22	Stammheim–Trüllikon–Cholfirst	LW: Rebberge erhalten NS: Vernetzung Husemer Seen–Nussbaumer See, Lebensräume des Ackerlandes und Trockenstandorte fördern LB: Charakter der Moränenlandschaft erhalten	BLN Nr. 1403
23	Dättenberg–Laubberg–Strassberg	NS: Revitalisierung Glatt, Trockenstandorte aufwerten	BLN Nrn. 1404 und 1411
24	Stadel–Steinmaur–Schöfflisdorf	NS: Moore ergänzen und vernetzen LB: Charakter der Moränenlandschaft erhalten, Obstgärten erhalten	–
25	Rafzer Hügelzug	LW: Rebberge erhalten NS: Trockenstandorte und Lebensräume des Ackerlandes fördern LB: Zerschneidung vermeiden, unverbaute Räume erhalten	–
<i>Abkürzungen</i> LW: Landwirtschaft NS: Naturschutz E: Erholung LB: Landschaftsbild BLN: Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung			

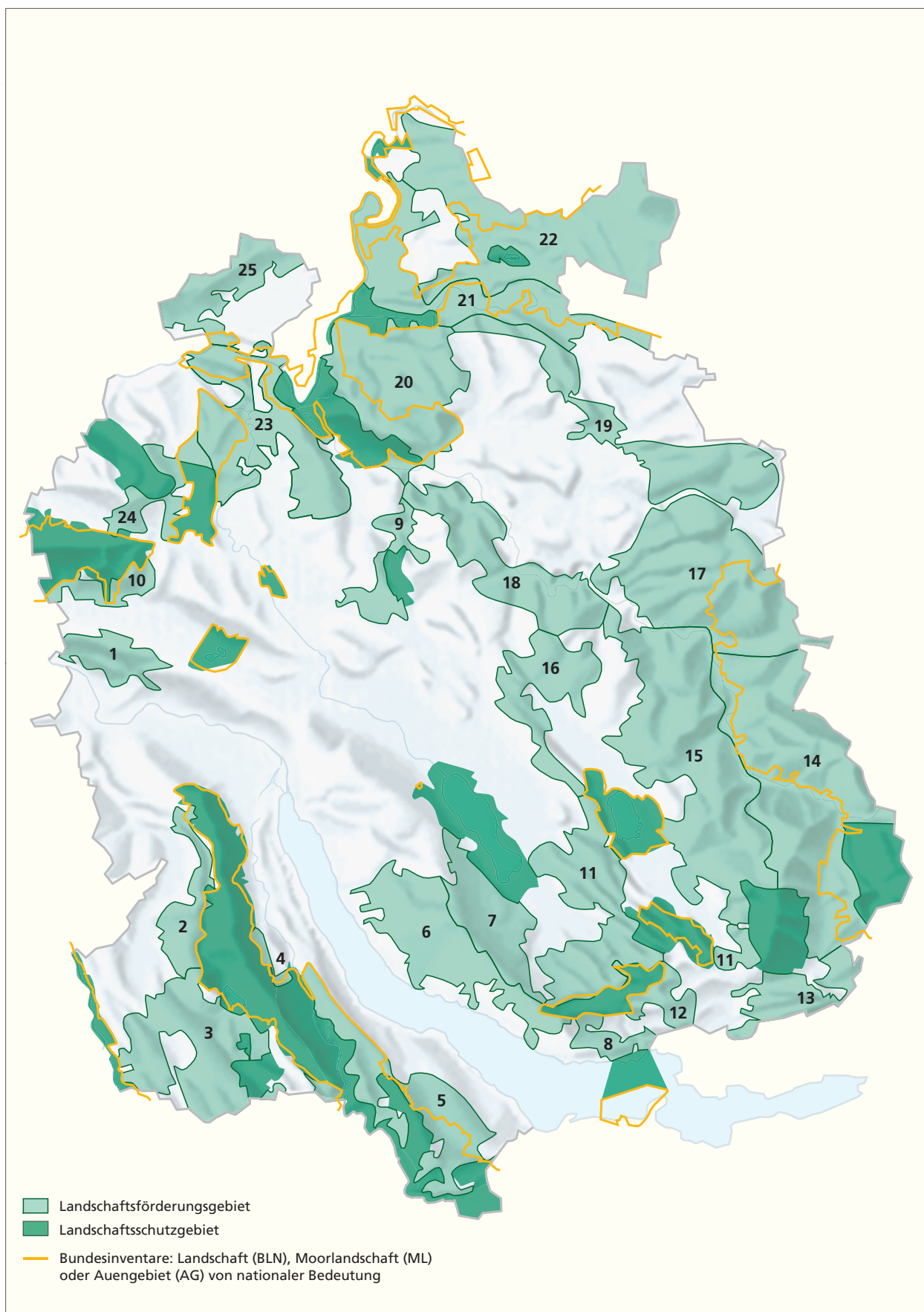


Abb. 3.5: Landschaftsförderungsgebiete
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

3.8.3 Massnahmen

a) Kanton

Die allgemeinen Ziele sowie die individuellen Förderungsschwerpunkte der Landschaftsförderungsgebiete sind in kantonalen Planungen, Massnahmen und Bewilligungen zu berücksichtigen.

b) Regionen und Gemeinden

Die Regionen und Gemeinden können die Förderungsschwerpunkte für die Landschaftsförderungsgebiete differenzieren und verfeinern. Es ist zu prüfen, ob hierfür die Erarbeitung von Landschaftsentwicklungskonzepten geeignet ist (vgl. Pt. 3.1.2).

Die allgemeinen Ziele sowie die individuellen Förderungsschwerpunkte der Landschaftsförderungsgebiete sind im Rahmen von Planungen, Massnahmen und Bewilligungen zu berücksichtigen.

3.9 Landschaftsverbindung

3.9.1 Ziele

Mit Landschaftsverbindungen soll die Fragmentierung und Isolierung von Erholungsräumen für die Bevölkerung und Lebensräumen für die Wildtiere reduziert und die trennende Wirkung von Verkehrswegen und anderen Barrieren vermindert werden. Die Funktion der bereits bestehenden Landschaftsverbindungen soll sichergestellt werden.

3.9.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden Abschnitte von Autobahnen, stark befahrenen Strassen, Bahnlinien und Bauzonen bezeichnet, in denen Landschaftsverbindungen bestehen oder geplant sind.

Mit der Bezeichnung von geplanten Landschaftsverbindungen in der Richtplankarte wird der Bereich festgelegt, in welchem die nötigen Massnahmen zur *Erhöhung bzw. Wiederherstellung der Durchlässigkeit* getroffen werden sollen. Die genaue Lage und Dimensionierung von Landschaftsverbindungen ist im Rahmen von Unterhalt, Erneuerung und Neubau zu querender Infrastrukturanlagen zu bestimmen. Die anfallenden Kosten sind grundsätzlich vom Infrastrukturträger zu übernehmen, wobei sich Kanton und Gemeinden nach Massgabe ihrer finanziellen Möglichkeiten und entsprechend dem erzielten Zusatznutzen beteiligen sollen.

In der Richtplankarte nicht dargestellt sind Verbindungen, deren Funktion darin besteht, den freien Durchzug von Fischen in Fliessgewässern zu gewährleisten. Bei Bau- und Unterhaltsarbeiten sowie bei Konzessionserneuerungen sind diesbezüglich Massnahmen zu treffen.

Folgende Bereiche werden als bestehende und geplante Landschaftsverbindungen zur Querung von Infrastrukturen festgelegt (vgl. Abb. 3.6):

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	bestehend	geplant, zu querende Infrastruktur	Funktion
1	Zürich, Entlisberg	A3, Tunnel, 550 m		erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
2	Zürich, Brunau		A3 W	erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
3	Zürich/Rümlang, Chöschenrüti		A1	ökologische und erholungsbezogene Vernetzung (vgl. Pt. 3.10.2 Nr. 1), Landschaftsaufwertung
4	Zürich, Äbnet		A1	erholungsbezogene und ökologische Vernetzung (vgl. Pt. 3.7.2 Nr. 1), Landschaftsaufwertung (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 10)
5	Zürich/Stallikon/ Wettswil am Albis, Uetliberg	A3, Tunnel, 4400 m		ökologische und erholungsbezogene Vernetzung (vgl. Pte. 3.7.2 Nr. 2 und 3.8.2 Nr. 2)
6	Aesch/Birmensdorf	A3, Tunnel, 2160 m		ökologische Vernetzung, Landschaftsaufwertung
7	Birmensdorf, Eggrain	A3, Tunnel, 480 m		ökologische Vernetzung (WTK ZH 4), Landschaftsaufwertung
8	Birmensdorf, Hafnerberg	A3, Tunnel, 1385 m		ökologische Vernetzung, Landschaftsaufwertung
9	Birmensdorf, Lunnerental	A3, Viadukt, 130 m		ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
10	Birmensdorf, Reppischtal	A3, Viadukt, 220 m		ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
11	Birmensdorf, Ristet	A3, Ausfahrts- tunnel, 450 m		ökologische Vernetzung (WTK ZH 4), Landschaftsaufwertung
12	Birmensdorf/Wettswil am Albis, Ättenberg	Bahntunnel, 470 m		ökologische Vernetzung, Landschaftsaufwertung (vgl. Pt. 3.8.2 Nr. 2)
13	Unterengstringen/ Weiningen/Regens- dorf, Gubrist	A1, Tunnel, 3300 m		ökologische und erholungsbezogene Vernetzung (vgl. Pt. 3.10.2 Nr. 2)
14	Urdorf, Honeret	A3, Tunnel, 450 m		erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
15	Affoltern am Albis, Isenberg	A4, Überdeckung, 50 m		ökologische Vernetzung
16	Affoltern am Albis, Jonentobel	A4, Viadukt, 200 m		ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
17	Affoltern am Albis/ Bonstetten/Hedingen/ Wettswil am Albis, Islisberg	A4, Tunnel, 4950 m		ökologische und erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
18	Mettmenstetten, Eigi	A4, Überdeckung 120 m		ökologische Vernetzung (WTK ZH 24)
19	Mettmenstetten, Rüteli	A4, Überdeckung, 400 m		ökologische Vernetzung (WTK ZH 24)
20	Obfelden, Chilmatt	A4, Unterführung, Zufahrt, 25 m		ökologische Vernetzung (WTK ZH 2)
21	Obfelden, Schlifi	A4, Unterführung, 35 m		ökologische Vernetzung (WTK ZH 2)
22	Horgen, Rietli-Meilibach		Strasse, Bahnlinie, Bauzone	ökologische Vernetzung (vgl. Pt. 3.10.2 Nr. 14)

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	bestehend	geplant, zu querende Infrastruktur	Funktion
23	Horgen/ Wädenswil, Hegimoos		A3	ökologische Vernetzung
24	Richterswil/ Wädenswil, Wildbach		A3	ökologische Vernetzung
25	Egg, Tüftalerbach	A52, Viadukt, 150 m		ökologische Vernetzung (WTK ZH 39)
26	Maur, Scheuren– Neuhaus		A52 (Forchautostrasse) Bahnlinie, Strasse	ökologische Vernetzung
27	Bassersdorf		Bahnlinie, Strasse, Bauzone	ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
28	Bassersdorf/Lindau		A1, Bahnlinien	ökologische Vernetzung (WTK ZH 21)
29	Wangen-Brüttisellen		A53 (Oberlandautobahn) Strasse, Siedlungsgebiet	ökologische und erholungsbezogene Vernetzung (vgl. Pt. 3.10.2 Nr. 30)
30	Dübendorf/ Wallisellen, Brandacher	Bahntunnel, 200 m		erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
31	Bubikon/ Gossau, Herschmettlen		A52 (Forchautostrasse)	ökologische Vernetzung (WTK ZH 45, vgl. Pt. 3.7.2 Nrn. 10 und 15)
32	Grüningen, Lee		A52 (Forchautostrasse)	ökologische Vernetzung (WTK ZH 40)
33	Hinwil		Autobahnzubringer A53	ökologische Vernetzung (WTK ZH 44, vgl. Pt. 3.7.2 Nr. 15)
34	Uster, Oberustermer Wald, Höchi	A53, Tunnel, 160 m		ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
35	Uster, Nänikon		A53 (Oberlandautobahn)	ökologische Vernetzung
36	Uster, Ottenhuserstrasse	A53, Tunnel, 50 m		erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
37	Bertschikon		A1	ökologische Vernetzung (WTK ZH 18)
38	Bertschikon/ Wiesendangen		A7, Bahnlinie	ökologische Vernetzung (WTK ZH 18)
39	Lindau/Winterthur		A1, Bahnlinie, Strasse	ökologische Vernetzung (WTK ZH 20, vgl. Pt. 3.8.2 Nr. 18)
40	Neftenbach, Riethölzli	A4, Tunnel, 75 m		erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
41	Neftenbach, Kaiserbuck	A4, Tunnel, 140 m		erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
42	Adlikon, Rütibuck	A4, Überdeckung, 50 m		ökologische Vernetzung (WTK ZH 17)
43	Andelfingen/ Kleinandelfingen, Thur	A4, Viadukt, 320 m		ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
44	Benken/Dachsen	A4, Unterführung, 25 m		ökologische (WTK ZH 14) und erholungsbezogene Vernetzung (vgl. Pt. 3.8.2 Nrn. 21 und 22)
45	Flurlingen, Cholfirst	A4, Tunnel, 2300 m		erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
46	Henggart, Loterbuck	A4, Tunnel, 100 m		ökologische Vernetzung (WTK ZH 34)
47	Kleinandelfingen, Oerlingen	A4, Überdeckung, 50m		ökologische (WTK ZH 15) und erholungsbezogene Vernetzung

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	bestehend	geplant, zu querende Infrastruktur	Funktion
48	Laufen-Uhwiesen, Schloss Laufen	Bahntunnel, 70 m		erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
49	Bachenbülach/Winkel		A51	ökologische (WTK ZH 7) und erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung
50	Bülach, Hardwald		A51	ökologische (WTK ZH 9) und erholungsbezogene Vernetzung (vgl. Pt. 3.8.2 Nr. 23)
51	Glattfelden, Lätten	A50, Viadukt, 650 m		ökologische und erholungsbezogene Vernetzung

Abkürzungen

WTK ZH: Wildtierkorridore im Kanton Zürich

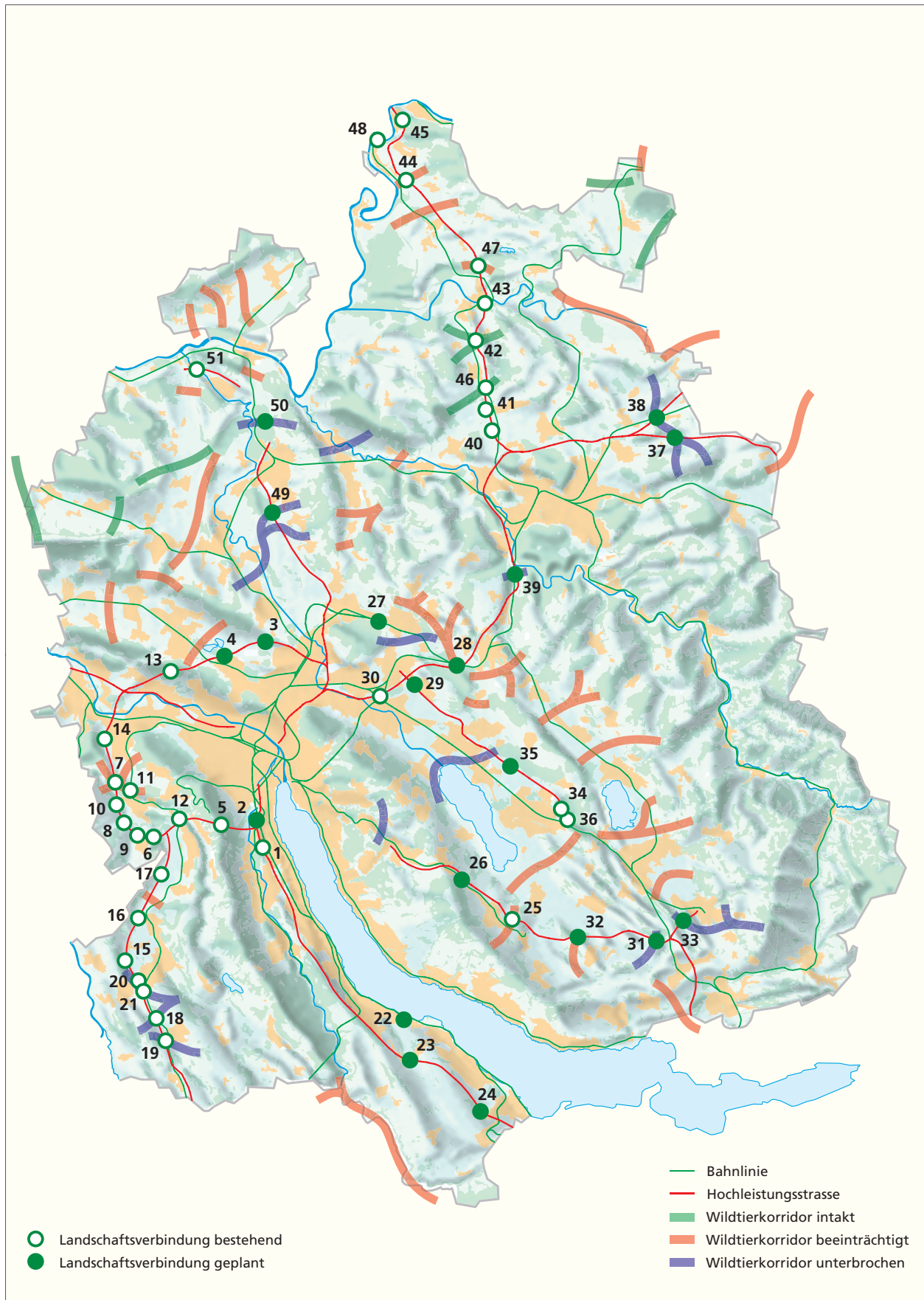


Abb. 3.6: Landschaftsverbindungen
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

3.9.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton sorgt dafür, dass bei bestehenden Landschaftsverbindungen die in Pt. 3.9.2 festgehaltenen Funktionen langfristig gewährleistet bleiben. Bei Infrastrukturvorhaben fordert er wo nötig und angemessen vom massgeblichen Planungsträger die Erstellung von Landschaftsverbindungen ein. Er erarbeitet dazu entsprechende Grundlagen und führt Karten über Wildtier- und ökologische Vernetzungskorridore.

b) Regionen

Die Regionen bezeichnen in den regionalen Richtplänen Landschaftsverbindungen von regionaler Bedeutung und ökologische Vernetzungskorridore. Sie unterstützen die Gemeinden bei der Koordination ihrer Aufgaben sowie mit der Bereitstellung von geeigneten, die einzelnen Gemeinden übergreifenden Grundlagen.

c) Gemeinden

Bei Landschaftsverbindungen, die eine Über- oder Durchquerung von Siedlungsgebiet einschliessen, sollen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung geeignete Massnahmen zur Erfüllung der Landschaftsverbindungsfunktionen gemäss Pt. 3.9.2 ergriffen werden.

3.10 Freihaltegebiet

3.10.1 Ziele

Freihaltegebiete von kantonaler Bedeutung sind Flächen, die grundsätzlich dauernd von *Bauten und Anlagen freizuhalten* sind, um folgende Funktionen zu erfüllen:

- Gliederung und Trennung des Siedlungsgebiets (vgl. § 23 lit. e PBG);
- Erhalt unverbauter Geländekammern;
- Umgebungsschutz für Landschaftsschutzgebiete (vgl. Pt. 3.7), Gewässer (vgl. Pt. 3.4), Naturschutzgebiete (vgl. Pt. 3.6), Ortsbilder (vgl. Pt. 2.4) und Kulturgüter;
- wichtige Freihaltfunktion im Naherholungsraum;
- Aussichtsschutz (vgl. Pt. 3.5.2);
- Erhalt von kantonal und regional bedeutenden Korridoren zur ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung (vgl. Pt. 3.9.2 und regionale Richtpläne).

3.10.2 Karteneinträge

Als Freihaltegebiet von kantonaler Bedeutung werden folgende Gebiete mit ihren Funktionen festgelegt (vgl. Abb. 3.7):

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Funktion
1	Zürich, Chöschenrüti	Siedlungstrennung, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
2	Zürich/Rümlang/Regensdorf, Katzenssee	Landschaftsbild Katzenssee, Umgebungsschutz Feuchtgebiet und Ruine Alt Regensberg
3	Zürich/Oberengstringen, Frankenbüel	Siedlungstrennung
4	Dietikon, Müsli	Siedlungstrennung
5	Dietikon, Fondli-Sucheren	Siedlungstrennung, Landschaftsbild Limmattal
6	Dietikon, Rütenen	Siedlungstrennung, Landschaftsbild Limmattal, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
7	Dietikon/Oetwil a.d.L.	Landschaftsbild Limmattal, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
8	Weiningen, Chilenspitzberg-Hasleren	Landschaftsbild Rebberge, Siedlungstrennung, Aussichtsschutz
9	Aeugst a.A./Hausen a.A., Türlensee	Umgebungsschutz Uferbiotop, Landschaftsbild Türlensee
10	Kappel a.A.	Umgebungsschutz Ortsbilder und Zwingli-Denkmal
11	Obfelden, Buechbärlihoger	Landschaftsbild Reuss, Aussichtsschutz
12	Rifferswil, Oberrifferswil	Umgebungsschutz Ortsbild
13	Adliswil, Lebern/Moos	Siedlungstrennung, erholungsbezogene Vernetzung
14	Horgen, Badenmatt	Landschaftsbild Zürichsee, Siedlungstrennung, ökologische Vernetzung
15	Langnau a.A., Albispass	Aussichtsschutz, Landschaftsbild Albispass
16	Richterswil, Mülönen	Landschaftsbild Zürichsee, Siedlungstrennung, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
17	Wädenswil, Halbinsel Au	Landschaftsbild Zürichsee, Uferschutz
18	Erlenbach/Herrliberg, Schipf-Mariahalde	Landschaftsbild Zürichsee, Siedlungstrennung
19	Hombrechtikon, Feldbach	Landschaftsbild Zürichsee, Umgebungsschutz Ortsbild
20	Hombrechtikon, Lützelsee	Umgebungsschutz Uferbiotop, Landschaftsbild Lützelsee
21	Hombrechtikon, Ütziker Riet	Umgebungsschutz Feuchtgebiet, Landschaftsbild
22	Küsnacht, Tägermoos	Siedlungstrennung, Umgebungsschutz Schübelweiher
23	Küsnacht/Zumikon, Forchdenkmal	Aussichtsschutz, Umgebungsschutz Forchdenkmal, Landschaftsbild
24	Meilen, Feldmeilen-Rain	Landschaftsbild Zürichsee, Siedlungstrennung, ökologische Vernetzung
25	Meilen/Uetikon a.S.	Landschaftsbild Zürichsee, Siedlungstrennung
26	Stäfa, Mutzmalen	Landschaftsbild Zürichsee, Siedlungstrennung, ökologische Vernetzung
27	Zollikon/Zumikon, Zollikerberg-Waltikon	Landschaftsbild, Siedlungstrennung, ökologische Vernetzung
28	Bassersdorf, Eich	Siedlungstrennung, Landschaftsbild, ökologische Vernetzung
29	Bassersdorf/Dietlikon	Siedlungstrennung, Landschaftsbild, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
30	Bassersdorf/Wangen-Brüttisellen	Siedlungstrennung, Landschaftsbild, ökologische Vernetzung
31	Dietlikon/Wallisellen	Siedlungstrennung, Landschaftsbild

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Funktion
32	Fällanden, Rohr	Landschaftsbild Greifensee, Umgebungsschutz Uferbiotop
33	Fällanden/Schwerzenbach	Siedlungstrennung, ökologische Vernetzung, Landschaftsbild Glatt (vgl. auch Pt. 3.4.2 b Nr. 6)
34	Kloten, Eigental	Umgebungsschutz Feuchtgebiet
35	Maur, Ebmatingen	Siedlungstrennung, Landschaftsbild, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
36	Maur, Fluh	Landschaftsbild Greifensee, Umgebungsschutz Uferbiotop
37	Opfikon/Wallisellen	Siedlungstrennung, Landschaftsbild, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
38	Schwerzenbach, Eich	Siedlungstrennung, Landschaftsbild, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
39	Regensdorf, Geissberg	Landschaftsbild Chatzensee, Aussichtsschutz, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
40	Bauma, Wellenau	Umgebungsschutz Ortsbild, Landschaftsbild Töss
41	Grüningen	Umgebungsschutz Ortsbild, Landschaftsbild
42	Pfäffikon, Römisches Kastell	Landschaftsbild Pfäffikersee, Umgebungsschutz Römisches Kastell
43	Pfäffikon, Strandbad	Landschaftsbild Pfäffikersee, Umgebungsschutz Uferbiotop
44	Seegräben, Seehalde	Landschaftsbild Pfäffikersee, Umgebungsschutz Uferbiotop
45	Uster/Greifensee, Werrikon	Siedlungstrennung, Landschaftsbild, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
46	Elgg, Schloss	Umgebungsschutz Ortsbild und Schloss, Aussichtsschutz
47	Kyburg, Schloss	Umgebungsschutz Ortsbild, Landschaftsbild, Aussichtsschutz
48	Kyburg, Ettenhausen bei Kyburg	Landschaftsbild, Aussichtsschutz
49	Winterthur, Gotzenwil-Iberg	Siedlungstrennung, Landschaftsbild, ökologische und erholungsbezogene Vernetzung
50	Winterthur, Oberseen-Felsenhof	Siedlungstrennung, erholungsbezogene Vernetzung
51	Winterthur/Neftenbach, Hard	Siedlungstrennung, Landschaftsbild Töss, ökologische Vernetzung
52	Zell	Landschaftsbild Töss, Umgebungsschutz Ortsbild
53	Zell, Au	Siedlungstrennung, Landschaftsbild Töss, ökologische Vernetzung
54	Zell/Turbenthal, Rämismühle	Siedlungstrennung, Landschaftsbild Töss, ökologische Vernetzung
55	Benken	Umgebungsschutz Ortsbild, Landschaftsbild Rebberge
56	Berg a.l.	Umgebungsschutz Ortsbild, Siedlungstrennung
57	Feuerthalen/Flurlingen, Allenwiden	Landschaftsbild Rhein, Siedlungstrennung
58	Flurlingen, Gründen	Landschaftsbild Rhein, Siedlungstrennung
59	Laufen-Uhwiesen	Landschaftsbild Rebberge, Aussichtsschutz
60	Marthalen, Ellikon am Rhein	Landschaftsbild Rhein, Umgebungsschutz Uferbiotop
61	Oberstammheim/ Unterstammheim	Umgebungsschutz Ortsbilder, Landschaftsbild Rebberge, Aussichtsschutz, ökologische Vernetzung
62	Rheinau, Chorb	Landschaftsbild Rhein, Umgebungsschutz Ortsbild
63	Rheinau, Au	Landschaftsbild Rhein, Umgebungsschutz Ortsbild
64	Trüllikon, Rudolfingen	Umgebungsschutz Ortsbild, Landschaftsbild, Aussichtsschutz, ökologische Vernetzung

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Funktion
65	Waltalingen, Schloss Schwandegg	Umgebungsschutz Schloss und Ortsbild, Aussichtsschutz
66	Waltalingen, Schloss Girsberg	Umgebungsschutz Schloss Girsberg, Landschaftsbild, Aussichtsschutz
67	Dielsdorf/Regensberg/ Steinmaur	Umgebungsschutz Ortsbild, Landschaftsbild, Aussichtsschutz
68	Eglisau, Eichhalden	Landschaftsbild Rhein, Umgebungsschutz Ortsbild
69	Freienstein-Teufen, Ruine Freienstein	Umgebungsschutz Ruine Freienstein, Landschaftsbild, Aussichtsschutz
70	Höri, Bodenächer	Siedlungstrennung, Landschaftsbild Glatt-Höriberg
71	Weiach	Siedlungstrennung, Umgebungsschutz Ortsbild Kaiserstuhl
72	Winkel, Römischer Gutshof	Umgebungsschutz Römischer Gutshof, ökologische Vernetzung (vgl. auch Pt. 3.9.2 Nr. 49)
73	Winkel, Steinbruch	Siedlungstrennung, ökologische Vernetzung

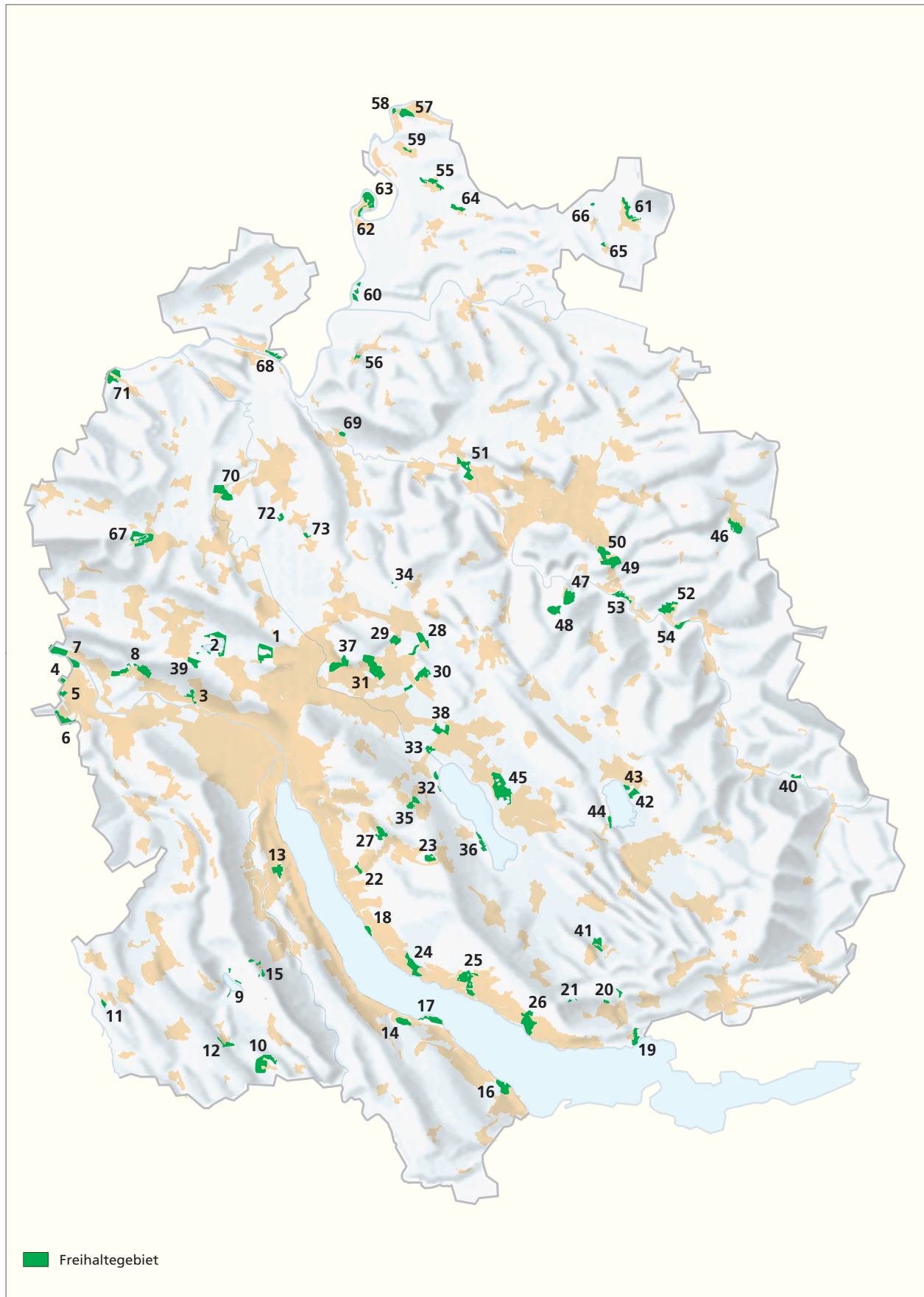


Abb. 3.7: Freihaltegebiete
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

3.10.3 Massnahmen

Die Freihaltung und die Berücksichtigung der Freihaltfunktionen in den bezeichneten Gebieten sind im Rahmen von Bewilligungsverfahren und bei Planungen aller Stufen zu gewährleisten. Nur Bauten, die für die Bewirtschaftung der Fläche notwendig und gleichzeitig auf den Standort angewiesen sind, können bewilligt werden. Bei der Beurteilung eines Bauvorhabens kann bei einem Wiederaufbau oder einer teilweisen Änderung nach Art. 24 ff. Raumplanungsgesetz (RPG) von der Wesensgleichheit abgewichen werden, wenn dadurch der Freihaltfunktion besser entsprochen werden kann und eine bessere Gebäudegestaltung resultiert.

a) Regionen

In den regionalen Richtplänen können weitere Freihaltegebiete bezeichnet werden.

b) Gemeinden

In der Nutzungsplanung sind Freihaltezonen auszuscheiden oder gegebenenfalls Landwirtschaftszonen zu belassen. Die Freihaltung der Gebiete kann im Einzelfall auch mittels Schutzverordnung gewährleistet werden.

3.11 Gefahren

3.11.1 Ziele

Im Kanton Zürich steht der Schutz vor Gefahren durch Hochwasser, Massenbewegungen und Störfälle im Vordergrund. Menschen, wirtschaftlich und kulturhistorisch wertvolle Sachgüter sowie die Umwelt und deren nachhaltige Nutzung sind vor schädigenden Einwirkungen so weit als möglich zu bewahren.

Der Gefahrenschutz ist in erster Linie mit einer zweckmässigen räumlichen Anordnung der Nutzungen, mit einem zielgerichteten Unterhalt und mit organisatorischen Massnahmen sicherzustellen. Damit kann auf kostspielige, ökologisch sowie ästhetisch oftmals unbefriedigende Schutzbauten und Objektschutzmassnahmen weitgehend verzichtet werden. Die Ausgestaltung der Hochwasserschutzmassnahmen richtet sich nach Abb. 3.8. Für andere Naturgefahren sind die Schutzziele in Analogie festzulegen. Zur Risikoverminderung erforderliche bauliche Eingriffe an Gewässern oder im Gelände sollen schonend für Natur und Landschaft erfolgen.

Siedlungsentwicklung und Störfallvorsorge sind aufeinander abzustimmen. Das Festlegen der Schutzziele bezüglich Störfälle bei technischen Anlagen richtet sich nach der kantonalen Verordnung über den Vollzug der Störfallverordnung.

Zur Verhinderung von Hochwasser und Massenbewegungen sollen das verbesserte Versickern und Rückhalten der Niederschläge, ausreichender Raum für die Gewässer sowie das Erhalten stabiler Wälder in erosionsgefährdeten Gebieten abgestimmt und sichergestellt werden (vgl. Pte. 3.3 und 3.4).

Objektkategorie	HQ1	HQ10	HQ20	HQ50	HQ100	HQ300	EHQ
Naturraum, Wald	kein besonderer Hochwasserschutz						
landwirtschaftliche Flächen	grün	gelb	rot				
Einzelgebäude, lokale Infrastrukturanlagen	grün				gelb	rot	
Infrastrukturanlagen von nationaler Bedeutung, Autobahn, Eisenbahn	grün					gelb	rot
geschlossene Siedlungen, Industrieanlagen	grün					gelb	rot
Sonderobjekte, Sonderrisiken	im Einzelfall bestimmen						

Schadensereignis

HQ_x Hochwasser, welches statistisch einmal in x Jahren auftritt

EHQ Hochwasser bei hydrologischen und meteorologischen Extremsituationen

Schutzziel

grün

 vollständiger Schutz gewährleistet, minimale Schäden

gelb

 begrenzter Schutz gewährleistet, Schäden treten ein

rot

 fehlender Schutz, grosse Schäden

Abb. 3.8: Schutzzielmatrix für Hochwasser

3.11.2 Karteneinträge

In Abb. 3.9 sind die bestehenden und geplanten Rückhaltebecken sowie Entlastungsstollen festgelegt, die für einen überkommunal abgestimmten Hochwasserschutz erforderlich sind. Die räumliche Konkretisierung der Rückhaltebecken erfolgt in den regionalen Richtplänen.

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Retentionsvolumen (in m³)	Realisierungsstand; Bedingungen
2	Birmensdorf, Lunnerenbach	30'000	bestehend
3	Urdorf, Allmendbach	20'000	bestehend; Erweiterung auf 43'500 m³ geplant
4	Urdorf, Chrebsbach	21'500	bestehend; Erweiterung auf 30'200 m³ geplant
5	Weiningen, Lenggenbach	10'000	bestehend
6	Affoltern am Albis, Jonenbach	391'000	bestehend
7	Maschwanden, Bäckental	155'000	bestehend
8	Wettswil am Albis, Munisee	125'000	bestehend
9	Thalwil, Entlastungsstollen Hochwasserschutz Sihl-Zürichsee-Limmat	–	geplant
10	Egg, Esslingen	100'000	bestehend
11	Bassersdorf, Altbach Schafmetzg	30'000	geplant
12	Bassersdorf, Altbach Schliffi	70'000	geplant; abzustimmen mit Anliegen der Forstwirtschaft und des Naturschutzes
13	Kloten, Rüebisbach	7'800	bestehend
14	Volketswil, Guntenbach	10'000	bestehend
15	Wangen-Brüttisellen/Dietlikon, Eich	90'000	geplant
16	Buchs/Regensdorf, Wüeri	97'000	bestehend; Erweiterung auf 147'000 m³ geplant
18	Regensdorf, Wüeri	50'000	geplant
19	Uster, Freudwilerbach	15'000	bestehend
20	Wetzikon, Grosswies	210'000	bestehend
21	Wila, Bodenweiher	60'000	geplant
22	Illnau-Effretikon, Geen	500'000	geplant
23	Illnau-Effretikon, Moosburg	18'000	bestehend
24	Rickenbach, Schwarzbach	65'000	bestehend
25	Turbenthal, Chatzenbach	47'000	bestehend
26	Wiesendangen, Bachtobel	unbestimmt	geplant
27	Wiesendangen, Kefikerbach	22'000	bestehend
28	Wiesendangen, Mühlacker	unbestimmt	geplant
29	Winterthur, Hegmatten	550'000	bestehend; in Koordination mit Pt. 4.7.2.2 a) Segelflugfeld Oberwinterthur
30	Winterthur, Oberseen	46'000	geplant
31	Winterthur, Waldegg	60'000	geplant
32	Kleinandelfingen, Mederbach-Oerlingen	120'000	geplant; abzustimmen mit BLN Nr. 1403
33	Marthalen, Fohloch	80'000	bestehend
34	Hüntwangen, Landbach	210'000	bestehend, in Koordination mit Pt. 5.3.2 Nr. 41
35	Lufingen, Embrach, Wildbach	unbestimmt	geplant

Abkürzungen

BLN: Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung

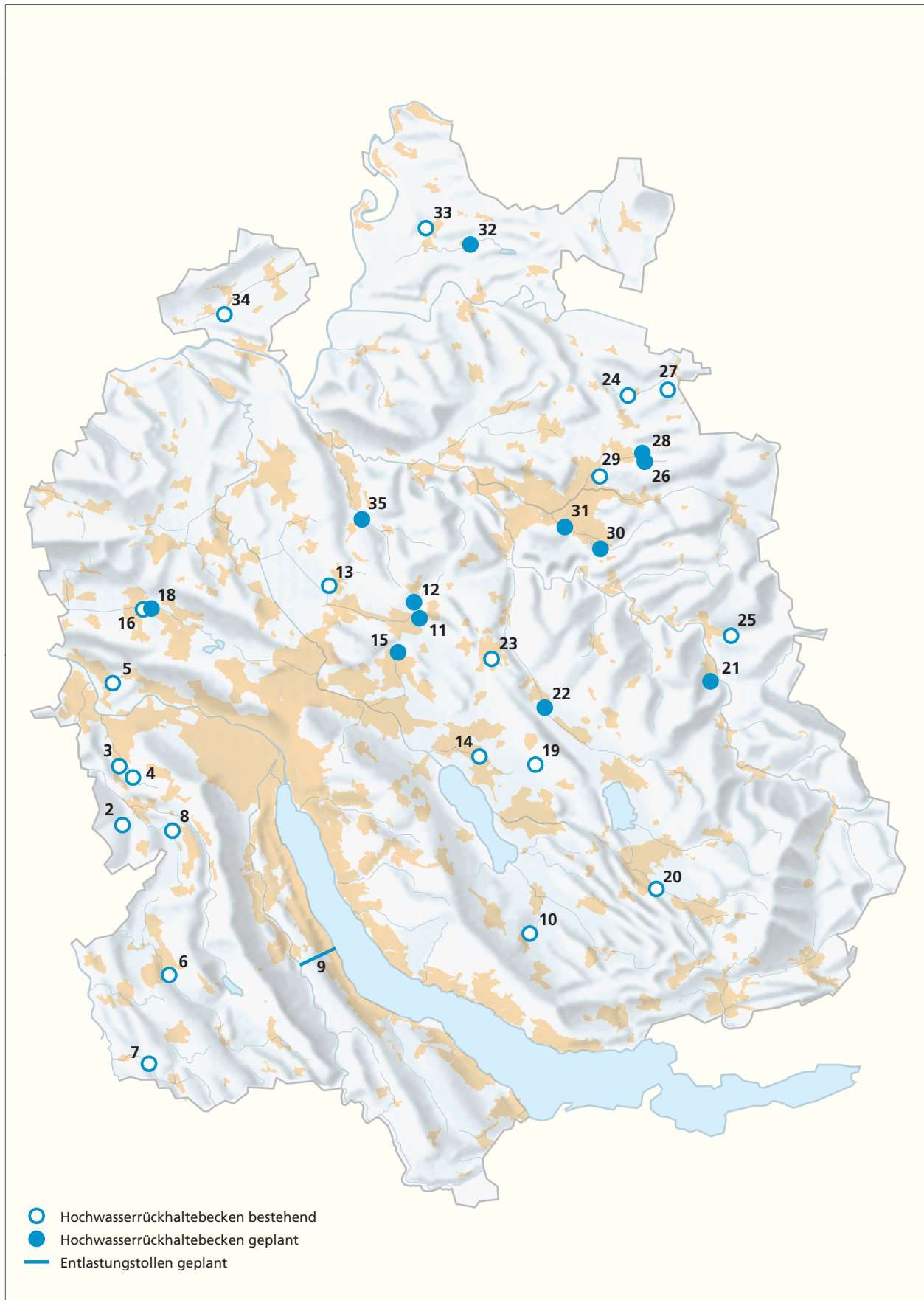


Abb. 3.9: Hochwasserrückhaltebecken und Entlastungstollen
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

3.11.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden Gefahrenkarten als Grundlage für grundeigentümerverbindliche Nutzungsbestimmungen, für Schutzmassnahmen, für den Unterhalt sowie für die Notfallplanung. Im Vordergrund steht dabei der Hochwasserschutz, wobei Massenbewegungen gegebenenfalls einzubeziehen sind. Die Erarbeitung erfolgt nach Einzugsgebieten der Gewässer flächendeckend für den ganzen Kanton. Die Priorisierung richtet sich nach dem jeweiligen Gefahren- und Schadenspotenzial.

Der Kanton stellt die frühzeitige Information von Bevölkerung und Behörden vor drohendem Hochwasser sicher. Er überprüft die Stauanlagen gemäss Stauanlagenverordnung des Bundes (StAV).

Der Kanton berücksichtigt im Rahmen seiner Planungen insbesondere von Verkehrsinfrastrukturen und öffentlichen Bauten und Anlagen sowie bei der Genehmigung von Nutzungsplanungen die Störfallvorsorge. Er führt einen Risikokataster über die stationären und mobilen Gefahren bei technischen Anlagen (vgl. Art. 16 StFV) und stellt eine Karte zu den risikorelevanten Anlagen und den jeweiligen Konsultationsbereichen zur Verfügung.

Der Kanton sorgt für den sachgerechten Unterhalt der öffentlichen Oberflächengewässer, der Rückhaltebecken sowie Entlastungstollen und realisiert notwendige Hochwasserschutzmassnahmen. Er erarbeitet zusammen mit den Gemeinden langfristige Lösungen für den baulichen Hochwasserschutz, insbesondere in Gebieten mit umfangreichen Siedlungsstrukturen und hohem Gefährdungspotenzial. Er scheidet Schutzwälder aus und stellt zu deren sachgerechten Pflege die benötigten Mittel zur Verfügung (vgl. Pt. 3.3).

b) Regionen

In den regionalen Richtplänen wird die Lage der Hochwasserrückhaltebecken konkretisiert (vgl. Abb. 3.9). Bei Bedarf können Entlastungstollen an kleineren Fließgewässern im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden bezeichnet werden. Zudem können Gebiete bezeichnet werden, in denen besondere gemeindeübergreifende planerische, organisatorische oder bauliche Anstrengungen zur Verminderung des Risikos infolge von Naturereignissen oder Störfällen nötig sind.

c) Gemeinden

Die Gemeinden berücksichtigen bei planungs- und baurechtlichen Entscheiden die Gefährdungen durch Hochwasser und Massenbewegungen sowie durch Störfälle und informieren die Grundeigentümerschaft über bestehende und zukünftige Gefährdungen. Im Rahmen des Berichts nach Art. 47 RPV ist darzulegen, wie mit den Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung sowie in Gestaltungs- und Quartierplänen möglichen Gefahren Rechnung getragen wird. Die Gemeinden arbeiten innerhalb von zwei Jahren nach Erlass der Gefahrenkarte eine Massnahmenplanung aus und setzen diese innerhalb von zehn Jahren um.

Die Gemeinden treffen geeignete organisatorische Massnahmen zur Vermeidung beziehungsweise Verminderung von Schäden durch Hochwasser, Massenbewegungen oder Störfälle. Zudem sorgen sie für eine verbesserte Versickerung der Niederschläge, für die Sicherung des Raumbedarfs der Gewässer (vgl. Pt. 3.4), für die Realisierung von Rückhaltebecken mit kleinräumiger Schutzwirkung, für den Unterhalt und den Hochwasserschutz an den öffentlichen Oberflächengewässern – soweit dieser nicht vom Kanton übernommen wird – sowie für den Erhalt stabiler Schutzwälder.

3.12 Grundlagen

a) Rechtliche Grundlagen

- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101)
- Verfassung des Kantons Zürich vom 27. Februar 2005 (SR 131.211)
- NHG: Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966 (SR 451)
- Verordnung über den Natur- und Heimatschutz und über kommunale Erholungsflächen (Natur- und Heimatschutzverordnung) vom 20. Juli 1977 (LS 702.11)
- VBLN: Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler vom 10. August 1977 (SR 451.11)
- Auenverordnung: Verordnung über den Schutz der Auengebiete von nationaler Bedeutung vom 28. Oktober 1992 (SR 451.31)
- Flachmoorverordnung: Verordnung über den Schutz der Flachmoore von nationaler Bedeutung vom 7. September 1994 (SR 451.33)
- Moorlandschaftsverordnung: Verordnung über den Schutz der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung vom 1. Mai 1996 (SR 451.35)
- PÄV: Verordnung über die Pärke von nationaler Bedeutung (Pärkeverordnung) vom 7. November 2007 (SR 451.36)
- RPG: Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- RPV: Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- PBG: Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) vom 7. September 1975 (LS 700.1)
- Bundesgesetz über den Wasserbau vom 21. Juni 1991 (SR 721.100)
- StAV: Verordnung über die Sicherheit der Stauanlagen (Stauanlagenverordnung) vom 7. Dezember 1998 (SR 721.102)
- Wasserwirtschaftsgesetz vom 2. Juni 1991 (LS 724.11)
- Verordnung über den Hochwasserschutz und die Wasserbaupolizei vom 14. Oktober 1992 (LS 724.112)
- USG: Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- UVPV: Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (SR 814.011)
- StFV: Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung) vom 27. Februar 1991 (SR 814.012)
- VBBo: Verordnung über Belastungen des Bodens vom 1. Juli 1998 (SR 814.12)
- GSchG: Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz) vom 24. Januar 1991 (SR 814.20)
- GSchV: Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (SR 814.201)
- EG GSchG: Einführungsgesetz zum Gewässerschutzgesetz vom 8. Dezember 1974 (LS 711.1)
- Verordnung über den Gewässerschutz vom 22. Januar 1975 (LS 711.11)
- Verordnung über den Hochwasserschutz und die Wasserpolizei vom 14. Oktober 1992 (LS 724.112)
- Verordnung über den Hochwasserschutz und die Wasserpolizei Änderung vom 5. Oktober 2011 (LS 724.112)
- AltIV: Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung) vom 26. August 1998 (SR 814.680)
- LwG: Bundesgesetz über die Landwirtschaft (Landwirtschaftsgesetz) vom 29. April 1998 (SR 910.1)
- ÖQV: Verordnung über die regionale Förderung der Qualität und der Vernetzung von ökologischen Ausgleichsflächen in der Landwirtschaft (Öko-Qualitätsverordnung) vom 4. April 2001 (SR 910.14)
- WaG: Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz) vom 4. Oktober 1991 (SR 921.0)
- JSG: Bundesgesetz über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (Jagdgesetz) vom 20. Juni 1986 (SR 922.0)
- Verordnung über den Vollzug der Störfallverordnung vom 16. Dezember 1998 (LS 710.6)

b) Weitere Grundlagen

Gesamtstrategie

- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)
- Kantonaler Richtplan: Beschlüsse des Kantonsrates vom 31. Januar 1995 (Gesamtrevision), Teilrevision Bereich Landschaft vom 2. April 2001, www.zh.ch/richtplan
- Raumplanungsberichte 2001, 2005 und 2009; Regierungsrat Kanton Zürich, www.zh.ch/richtplan
- Umweltbericht Kanton Zürich – Zwischenbericht 2010; Baudirektion Kanton Zürich, www.umweltschutz.zh.ch
- Landschaftssystem_RZU, Zwischenbericht (2011); Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), www.rzu.ch
- Leitbild Landschaft_RZU (2008); Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), www.rzu.ch

Landwirtschaftsgebiet

- Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF) – Festsetzung des Mindestumfangs der Fruchtfolgeflächen und deren Aufteilung auf die Kantone (1992) (BBl 1992 II 1649); Eidg. Justiz- und Polizeidepartement (EJP), Bundesamt für Raumplanung (BRP), Eidg. Volkswirtschaftsdepartement (EVD), Bundesamt für Landwirtschaft (BLW)
- Merkblatt zum Vollzug des Sachplanes (1995); Bundesamt für Raumplanung (BRP)
- 10 Jahre Sachplan Fruchtfolgeflächen – Erfahrungen der Kantone, Erwartungen an den Bund (2003); Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
- Sachplan Fruchtfolgeflächen FFF – Vollzugshilfe (2006); Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
- Umgang mit Fruchtfolgeflächen im Gewässerraum (2011); Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
- Merkblatt Ressource Boden und Sachplan Fruchtfolgeflächen – Umsetzung in den Gemeinden (2011); Amt für Landschaft und Natur (ALN), Baudirektion Kanton Zürich, www.aln.zh.ch
- Ressource Boden und Sachplan Fruchtfolgeflächen – ergänzende Weisung für kantonale Amtsstellen (2011); Amt für Landschaft und Natur (ALN), Baudirektion Kanton Zürich, www.aln.zh.ch
- Altlastverdachtsflächenkataster; Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, www.altlasten.zh.ch
- Kataster der belasteten Standorte; Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, www.altlasten.zh.ch
- Umsetzungsprogramm des Kantons Zürich für die Region Zürcher Berggebiet (2007); Baudirektion Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich und Pro Zürcher Berggebiet
- Prüfperimeter für Bodenverschiebungen; Fachstelle Bodenschutz (FaBo), Baudirektion Kanton Zürich, www.fabo.zh.ch

Wald

- Waldentwicklungsplan Kanton Zürich 2010; Baudirektion Kanton Zürich
- Leitbild für den Wald im Kanton Zürich (1998); Oberforstamt des Kantons Zürich, www.wald.kanton.zh.ch

Gewässer

- Fliessgewässer Schweiz – Für eine nachhaltige Gewässerpolitik, Leitbild des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) (2003), www.bafu.admin.ch
- Hochwasserschutz an Fliessgewässern, Wegleitung des Bundesamtes für Wasser und Geologie (BWG) (2001), www.bafu.admin.ch
- Raum den Fliessgewässern, Faltblatt des Bundesamtes für Wasser und Geologie (BWG) (2000), www.bafu.admin.ch
- Methoden zur Untersuchung und Beurteilung der Fliessgewässer – Ökomorphologie Stufe F (1998), Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), www.bafu.admin.ch
- Wegleitung Grundwasserschutz (2004); Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), www.bafu.admin.ch
- Naturschutzgesamtkonzept für den Kanton Zürich, Beschluss des Regierungsrates vom 20. Dezember 1995, www.naturschutz.zh.ch
- 10 Jahre Naturschutzkonzept für den Kanton Zürich 1995–2005 (2006), Baudirektion Kanton Zürich, www.naturschutz.zh.ch
- Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutzzonen (2003), Flyer des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, www.awel.zh.ch
- Gewässer und Raumplanung – Sicherung Raumbedarf und Umsetzung Gewässerausbau, internes Arbeitspapier (2002); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich
- Massnahmenplan Wasser Kanton Zürich Leitbild (2012); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, www.awel.zh.ch
- Massnahmenplan Wasser – Einzugsgebiet der Glatt (2005); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, www.awel.zh.ch
- Massnahmenplan Wasser – Einzugsgebiet der Limmat und Reppisch (2005); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, www.awel.zh.ch
- Massnahmenplan Wasser – Einzugsgebiet Greifensee (2006); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, www.awel.zh.ch
- Zürichsee 2050 – Leitbild und Handlungsansätze für die langfristige Entwicklung des Zürichsees (2013); Baudirektion Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Revitalisierungsplanung Kanton Zürich, Technischer Bericht (2014); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, www.awel.zh.ch

Erholung

- Zürichsee 2050 – Leitbild und Handlungsansätze für die langfristige Entwicklung des Zürichsees (2013); Baudirektion Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Agglomerationspark Limmattal – ein kantonsübergreifendes Freiraumkonzept (2009); Kanton Aargau, Kanton Zürich, Stadt Zürich, Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL), Baden Regio
- Seerestaurant Bürkliplatz – Richtprojekt, Auszug technischer Bericht (2015); Immobilienamt, Baudirektion Kanton Zürich
- Entwicklungsplanung Bürkliplatz, Seerestaurant und neuer Schiffsteg, Grundlagenbericht zur Machbarkeitsstudie (2012); Stadt Zürich, Baudirektion Kanton Zürich

Naturschutz

- Naturschutzgesamtkonzept für den Kanton Zürich, Beschluss des Regierungsrates vom 20. Dezember 1995, www.naturschutz.zh.ch
- 10 Jahre Naturschutzkonzept für den Kanton Zürich 1995–2005 (2006), Baudirektion Kanton Zürich, www.naturschutz.zh.ch
- Wildtierkorridore (2009); Fischerei- und Jagdverwaltung, Amt für Landschaft und Natur (ALN), Baudirektion Kanton Zürich

Landschaftsförderungsgebiet

- Leitbild Landschaft_RZU (2008); Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), www.rzu.ch

Landschaftsverbindung

- Wildtierkorridore (2009); Fischerei- und Jagdverwaltung, Amt für Landschaft und Natur (ALN), Baudirektion Kanton Zürich
- Landschaftsverbindungen – übergeordneter Bericht; Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, August 2014

Freihaltegebiet

- Städtebauliches Gesamtkonzept Raum Gotzenwil und Felsenhof (2012); Stadt Winterthur

Gefahren

- Empfehlungen zur Berücksichtigung der Hochwassergefahren bei raumwirksamen Tätigkeiten (1997); Bundesamt für Wasserwirtschaft, Bundesamt für Raumplanung, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), www.bafu.admin.ch
- Empfehlungen zur Berücksichtigung der Massenbewegungsgefahren bei raumwirksamen Tätigkeiten (1997); Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Bundesamt für Wasserwirtschaft (BWV), Bundesamt für Raumplanung (BRP), www.bafu.admin.ch
- Empfehlung Raumplanung und Naturgefahren (2005); Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Wasser und Geologie (BWG), Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), www.are.admin.ch
- Bearbeitung der Gewässer im Generellen Entwässerungsplan (GEP) (2001), Leitfaden der Baudirektion Kanton Zürich
- Gefahrenkartierung Naturgefahren im Kanton Zürich – Hochwasser (2011), Pflichtenheft der Baudirektion Kanton Zürich
- Gefahrenkartierung Naturgefahren im Kanton Zürich – Massenbewegungen (2011), Pflichtenheft der Baudirektion Kanton Zürich
- Umsetzung Gefahrenkarten: Leitfaden für Gemeinden (2016); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, Gebäudeversicherung Kanton Zürich, www.naturgefahren.zh.ch
- Umsetzung Gefahrenkarten: Massnahmeplanung Naturgefahren. Kurzanleitung für Gemeinden (2014); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), www.naturgefahren.zh.ch
- Umsetzung Gefahrenkarten: Notfallplanung. Kurzanleitung für Feuerwehren und Gemeinden (2016); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), www.naturgefahren.zh.ch
- Richtlinie Objektschutz gegen Naturgefahren (2003); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, Gebäudeversicherung Kanton Zürich, www.awel.zh.ch
- Hochwasser – Vorbeugen, Schützen, Schäden vermeiden (Faltblatt) (2006); Baudirektion Kanton Zürich, Gebäudeversicherung Kanton Zürich, www.gvz.ch
- Gefahrenhinweiskarte als Grundlage für die Schutzwaldausscheidung, Amt für Landschaft und Natur (ALN), Baudirektion Kanton Zürich

- Festgesetzte Naturgefahrenkarten diverser Gemeinden (www.maps.zh.ch > Karte «Naturgefahren»)
- Konzept Gefahrenkarten Hochwasser, Beschluss des Regierungsrats vom 11. April 2006 (RRB-Nr. 556/2006)
- Risikokataster des Kantons Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich
- Raumplanung und Störfallvorsorge (2017); Amt für Raumentwicklung (ARE), Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Baudirektion Kanton Zürich, www.are.zh.ch
- Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge (2013), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) et al., www.are.admin.ch
- Hochwasserschutz Sihl-Zürichsee-Limmat, Entlastungstollen, Vertiefte Machbarkeitsstudie, Übersichtsplan (Entwurf 7.11.2014); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), www.awel.zh.ch
- Langfristiger Hochwasserschutz an der Sihl. Synthese der Konzeptfindung. Bericht (2012); Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), www.hochwasserschutz-zuerich.zh.ch

Kanton Zürich **Richtplan**

4 Verkehr

4	Verkehr	4.1-1
4.1	Gesamtstrategie	4.1-1
4.1.1	Ziele	4.1-1
4.1.2	Karteneinträge	4.1-2
4.1.3	Massnahmen	4.1-2
4.2	Strassenverkehr	4.2-1
4.2.1	Ziele	4.2-1
4.2.2	Karteneinträge	4.2-1
4.2.3	Massnahmen	4.2-10
4.3	Öffentlicher Verkehr	4.3-1
4.3.1	Ziele	4.3-1
4.3.2	Karteneinträge	4.3-1
4.3.3	Massnahmen	4.3-7
4.4	Fuss- und Veloverkehr	4.4-1
4.4.1	Ziele	4.4-1
4.4.2	Karteneinträge	4.4-1
4.4.3	Massnahmen	4.4-3
4.5	Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen	4.5-1
4.5.1	Ziele	4.5-1
4.5.2	Karteneinträge	4.5-2
4.5.3	Massnahmen	4.5-2
4.6	Güterverkehr	4.6-1
4.6.1	Ziele	4.6-1
4.6.2	Karteneinträge	4.6-1
4.6.3	Massnahmen	4.6-4
4.7	Luftverkehr	4.7-1
4.7.1	Flughafen Zürich-Kloten	4.7-1
4.7.1.1	Ziele	4.7-1
4.7.1.2	Karteneinträge	4.7-1
4.7.1.3	Massnahmen	4.7-5
4.7.2	Weitere Flugplätze	4.7-6
4.7.2.1	Ziele	4.7-6
4.7.2.2	Karteneinträge	4.7-6
4.7.2.3	Massnahmen	4.7-7
4.8	Schifffahrt	4.8-1
4.8.1	Ziele	4.8-1
4.8.2	Karteneinträge	4.8-1
4.8.3	Massnahmen	4.8-1
4.9	Grundlagen	4.9-1

4 Verkehr

4.1 Gesamtstrategie

4.1.1 Ziele

Die Planung und Realisierung einer den Bedürfnissen der Gesellschaft entsprechenden Infrastruktur bildet eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität. Dabei sind der öffentliche Verkehr (ÖV), der motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie der Fuss- und Veloverkehr wesentliche Bestandteile des Gesamtverkehrssystems. Sie sind nicht als konkurrierende Einzelsysteme, sondern als komplementäre Bestandteile zu betrachten; die freie Wahl des Verkehrsmittels muss gewährleistet sein. Die Verkehrsnetze sind im Hinblick auf ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und im Bewusstsein ihrer ökologischen Folgewirkungen zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen. Die Beschlüsse des Kantonsrates gehen der regierungsrätlichen Planung vor.

Die Organisation des Gesamtverkehrssystems beeinflusst massgeblich die Struktur und die Qualität von Siedlung und Landschaft. Bauliche und betriebliche Massnahmen am Verkehrsnetz haben sich deshalb am kantonalen Raumordnungskonzept (vgl. Pt. 1) und am Gesamtverkehrskonzept zu orientieren. Daraus ergeben sich folgende Ziele:

a) Ressourcen schonen

Ein leistungsfähiges und auf die nachhaltige Entwicklung ausgerichtetes Verkehrssystem trägt wesentlich zur Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums Kanton Zürich bei. Einerseits sollen auf begrenzter Fläche möglichst viele Mobilitätsbedürfnisse pro Zeiteinheit erfüllt werden können. Andererseits sind zunehmend wichtigere Werte wie Landschaftsqualität, Boden, Wasser, Biodiversität, Luft und Ruhe durch einen optimalen Einsatz der vorhandenen Infrastruktur sowie einen haushälterischen Umgang mit den finanziellen Mitteln und den natürlichen Ressourcen zu schonen. Die Gesamtstrategie soll sich am Ziel von 2,2 Tonnen CO₂ pro Person und Jahr ausrichten und dieses möglichst bis zum Jahr 2050 erreichen.

b) Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken

Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen. Gemäss Leitlinie 2 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten (vgl. Pt. 1.2); damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

c) Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern

Mit seiner Verkehrspolitik schafft der Kanton Zürich Voraussetzungen für eine kontinuierliche Verbesserung der Siedlungsqualität. Die qualitative Siedlungsentwicklung wird mit gezielten Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum unterstützt. Dabei ist die Trennwirkung zu vermindern und die Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Siedlungen sind so zu gliedern, dass das Verkehrsaufkommen möglichst gering ausfällt. Es ist eine Bündelung der Verkehrsströme auf dem übergeordneten Strassennetz anzustreben und dauerhaft zu sichern.

d) Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Um Vorhaben mit zusätzlichem Koordinationsbedarf weiterzuentwickeln und zu konkretisieren, sind die Grundlagen im Rahmen von *regionalen Gesamtverkehrskonzepten* zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen oder zu ergänzen. Die gesetzlich geregelten Zuständigkeiten von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden bleiben gewahrt. Für solche Grundlagenarbeiten gelten folgende *Anforderungen*:

- Aufgabenbezogene räumliche Abgrenzung des Bezugsgebiets;
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit der Planungsträger aller Stufen und der übrigen wichtigen Akteure;
- Erarbeiten von bereichsübergreifenden, kurz- und mittelfristig umsetzbaren Massnahmen, die zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sind und zur Erreichung der Ziele des kantonalen Richtplans beitragen;
- Aufzeigen und Bewerten der Einflüsse auf die Wirkungsbereiche «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft».

4.1.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden das übergeordnete Strassennetz sowie Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs bezeichnet (vgl. Pte. 4.2 und 4.3). Zudem werden Anlagen zur Parkierung, für den Güter- und Luftverkehr sowie Schifffahrtslinien festgelegt, soweit diese von kantonaler Bedeutung sind (vgl. Pte. 4.5–4.8). Die kartographischen Festlegungen dienen der *Landsicherung* und zur Wahrung der langfristig notwendigen *Handlungsspielräume*. Durch die generalisierte Darstellung verbleibt für die Detailplanung der erforderliche *Anordnungsspielraum*. Kurzfristige Vorhaben sollen innert 10 Jahren, mittelfristige innert 10–20 Jahren und langfristige innert 20–30 Jahren realisiert werden, wobei der Realisierungshorizont zur Trasseesicherung langfristig terminierter Objekte auch mehr als 30 Jahre betragen kann.

In einzelnen Fällen werden Varianten aufgeführt. Erweist sich im Zuge der Bearbeitung das primär weiter zu verfolgende Vorhaben als nicht realisierbar, so ist an seiner Stelle die Ersatzvariante weiter zu verfolgen. Änderungen des kantonalen Verkehrsrichtplans sind vorzunehmen, wenn wesentliche neue Erkenntnisse aus den Grundlagen oder auf Grund des Gesamtverkehrscontrollings vorliegen (vgl. Pt. 4.1.3).

4.1.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Regierungsrat betreibt ein Gesamtverkehrscontrolling. Darin bewertet er die Zielerreichung bezüglich der übergeordneten Ziele der Raumentwicklung (vgl. Pt. 1) sowie der Aspekte «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität», «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» und leitet daraus Handlungsschwerpunkte ab (vgl. Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich). Er erstattet dem Kantonsrat darüber alle vier Jahre Bericht (Gesamtverkehrsbericht) und unterbreitet die erforderlichen Steuerungsmassnahmen im Rahmen der gesetzlichen Aufträge zur Erstellung des Raumplanungsberichts (vgl. § 10 PBG), des Strassenbauprogramms (vgl. § 8 Strassengesetz), der Grundsätze über die mittel- und langfristige Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr (vgl. § 28 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr), des Massnahmenplans Lufthygiene (vgl. Art. 44a USG) und der Lärmsanierungsprogramme (vgl. Art. 13 ff. LSV). Der Regierungsrat entwickelt in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern Verkehrssteuerungselemente wie die mittelfristige Einführung von Mobility-Pricing.

Der Kanton konkretisiert im kantonalen Gesamtverkehrskonzept das generelle Modalsplit-Ziel (vgl. Pt. 4.1.1 b) für wichtige Teilräume und Korridore, namentlich für die kantonalen Zentrumsgebiete (vgl. Pt. 2.3.1) sowie die einzelnen Planungsregionen, und trifft die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan. Er überprüft das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Erreichung der Zielwerte im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings und leitet daraus den Handlungsbedarf ab. Er konkretisiert den Handlungsbedarf zusammen mit den Regionen und Gemeinden im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (vgl. Pt. 4.1.1 d).

Der Kanton stimmt seine Planungen auf die Ziele der Agglomerationspolitik des Bundes ab. Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte (vgl. Pt. 4.1.1 d) bilden die Grundlage für die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen gemäss den Anforderungen des Bundes. Die Ergebnisse aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten und Agglomerationsprogrammen sind bei der Umsetzung der Vorhaben gemäss Pte. 4.2–4.8 und als Grundlage für allenfalls notwendige Anpassungen des kantonalen Richtplans einzubeziehen.

Für die in den überkommunalen Richtplänen festgelegten Vorhaben sind zeitgerecht die nötigen Massnahmen zur Landsicherung zu treffen (z.B. Baulinien). Bei der Priorisierung der Vorhaben ist darauf zu achten, dass ihre Erschliessungswirkung auf die Handlungsräume (vgl. Pt. 1.3) abgestimmt ist.

b) Regionen

Verkehrseinrichtungen wie Tram- und Buslinien mit den zugehörigen Haltestellen, Verbindungsstrassen, Fuss- und Velowege, Reit- und Wanderwege, ergänzende Schifffahrtslinien sowie Begleitmassnahmen (einschliesslich Strassenraumgestaltung) sind in den regionalen Richtplänen festzulegen. Die Regionalplanungsgruppen erarbeiten die benötigten Grundlagen und sorgen im Rahmen ihres Mitwirkens bei den regionalen Gesamtverkehrskonzepten für die gemeindeübergreifende Koordination.

Die Regionen richten ihre Planungen auf die räumlich konkretisierten Modalsplit-Ziele des Kantons aus (vgl. lit. a).

c) Gemeinden

Die Gemeinden haben bei der Ausgestaltung kommunaler Richtpläne, von Bau- und Zonenordnungen, Erschliessungsplänen, Sondernutzungsplänen sowie Parkierungsverordnungen den kantonalen Zielsetzungen Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Berichterstattung nach Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) ist den Aspekten «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» besondere Beachtung zu schenken.

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ziele

Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten Individualverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Transport von Gütern wie auch dem Fuss- und Veloverkehr. Zusammen und in Abstimmung mit dem Schienennetz (vgl. Pt. 4.3) stellt es die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete sicher und verknüpft diese untereinander sowie mit ausserkantonalen Gebieten. Das Strassennetz ist unter dem Gesichtspunkt der Siedlungs- und Landschaftsqualität, der Umweltvorsorge, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität, der Sicherheit und der reibungslosen Verkehrsabwicklung zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen. Netzergänzungen und Ausbauten zur Beseitigung von Stausituationen und zur Entlastung belasteter Gebiete haben Priorität.

Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist in erster Linie mit *organisatorischen Massnahmen* zu gewährleisten. Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. Wo erforderlich, ist die intermodale Gesamtleistung durch Kapazitätserweiterungen für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu steigern.

Der langfristigen Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur wird bei der Planung von künftigen Infrastrukturvorhaben Rechnung getragen. Die entsprechenden Interventionszeiträume sowie die dafür notwendigen Mittel werden mit den Neubauvorhaben koordiniert. Neu- und Ausbauten von Strassen haben sich in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen.

4.2.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte sind die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen abschliessend festgelegt. Während bei Hochleistungsstrassen die möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des Verkehrs im Vordergrund steht, sind an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen, soweit die Verkehrsbelastung das zulässt.

Hochleistungsstrassen sowie Hauptverkehrsstrassen, die als national bedeutende Verbindungsachsen gelten, sind gemäss Abb. 4.1 als Nationalstrassen vorzusehen. Die Übernahme in das Nationalstrassennetz setzt die Aufnahme in den entsprechenden Netzbeschluss des Bundes voraus.

Die Zuordnung und Funktion der Strassen wird wie folgt festgelegt:

Strassenklassierung	Funktion	Instrument für Festlegung
Hochleistungsstrassen (HLS)	Übergeordnete Achsen mit hoher Leistungsfähigkeit: • Möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des MIV; • Umfassende Lärmschutzmassnahmen im Bereich von Wohngebieten.	Kantonaler Richtplan (Für Nationalstrassen ist zudem die Aufnahme in den Netzbeschluss des Bundes erforderlich)
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Wichtige Achsen, die zusammen mit den HLS das übergeordnete Strassennetz bilden: • Kanalisieren des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen; • Strassenraum dient MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr; • Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität.	
Verbindungsstrassen	Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz: • Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.	Regionaler Richtplan

Zur vorsorglichen Trasseesicherung wurden insgesamt mehr Strassenbauvorhaben in den Richtplan aufgenommen, als innerhalb des Planungshorizonts von 25 Jahren realisiert werden können. Auf Grund begrenzter finanzieller Mittel ist eine Priorisierung der einzelnen Vorhaben unumgänglich. Erste Priorität kommt dabei – neben dem Unterhalt und der Lärmsanierung bestehender Strassen – den vom Bund beschlossenen Hochleistungsstrassen zu, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des übergeordneten Netzes erforderlich sind. Umfahrungsstrassen wurden nach Massgabe ihrer Gesamtwirkung im Sinne der Zielsetzungen (vgl. Pt. 4.2.1) priorisiert.

Für Neuanlagen werden lediglich die generelle Lage und der voraussichtliche Realisierungshorizont bestimmt. Die konkrete Linienführung und die bauliche Ausgestaltung ist Sache der Projektierung gemäss Strassen-gesetzgebung. *Begleitmassnahmen*, die für das Erreichen und dauerhafte Sichern der Entlastungswirkung oder zur Begrenzung negativer Auswirkungen eines Strassenbauvorhabens erforderlich sind, bilden einen integralen Projektbestandteil und sind spätestens mit der Inbetriebnahme der Neuanlage zu realisieren. Mit Neubau-vorhaben verknüpfte Abklassierungen von Strassenabschnitten werden in der Karte bezeichnet, soweit sie bereits lokalisiert werden können.

In der Richtplankarte sind zudem die Autobahnraststätten gemäss Art. 6 der Nationalstrassenverordnung (NSV) festgelegt.

Soweit Strassen der Groberschliessung von öffentlichen Bauten und Anlagen im kantonalen Interesse dienen (vgl. Pt. 6), werden diese ebenfalls im Richtplan festgelegt.

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
1a	Stadttunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau– Anschluss Dübendorf– Neuguet	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse / als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifigem Tunnel mit unterirdischem Halbanschluss in den tiefergelegten Sihlquai (Nr. 5), abzustimmen mit Grundwasserschutz. Keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz, Halb- anschluss Sihlhölzli als solchen bei- behalten, Abbruch Sihlhochstrasse, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik (vgl. Pt. 4.5.2)	kurzfristig, primär weiter zu verfolgen- des Vorhaben
1b	Seetunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau– Anschluss Dübendorf– Neuguet	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse / als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifigem Tunnel, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik	Ersatzvariante, falls Nr. 1a nicht realisierbar
1c	Seebeckentunnel Zürich	Städtische Hochleistungsstrasse	Neubau von Tunnel, um den Grossraum Bellevue zu entlasten; stadtverträgliche Begleitmassnahmen, evtl. Parkhaus mit Parkhauseinfahrt beim Kongresshaus, evtl. neue Parkhauseinfahrt zum Opéra- Parkhaus	mittelfristig (Realisierung unabhängig von 1a und 1b)
2	Adlisbergtunnel, Anschluss Zürich-Tiefen- brunnen–Unterirdische Verzweigung Zürichberg	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung an den Stadttunnel (Nr. 1a), Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig (bis ca. 2030)
3	A52, Wehrenbachtobel- tunnel, Anschluss Zürich- Burgwies–Anschluss Waltikon	Hochleistungsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung an Adlisbergtunnel (Nr. 2) bzw. Seetunnel (Nr. 1b), Abklassierung Forchstrasse, Begleitmassnahmen	langfristig (nach 2035)
4	Lärmsanierung Grünau, Zürich	Hauptverkehrsstrasse (Nationalstrasse)	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	kurzfristig (bis ca. 2016)
5	Westast Zürich	Hauptverkehrsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau Westast, unterirdischer Halbanschluss Sihlquai, tiefergelegtes Sihlquai und Begleitmassnahmen in Koordination mit Stadttunnel (Nr. 1a)	kurz- bis mittelfristig
6	Rosengartentunnel Zürich	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel Wipkingerplatz–Bucheggplatz– Hirschwiesenstrasse; Abklassierung Rosengarten- und Bucheggstrasse zwischen Röschibachstrasse und Bucheggplatz, Begleitmassnahmen (in Koordination mit Pt. 4.3.2 Nr. 4)	kurz- bis mittelfristig
7	A1L, Einhausung Schwamendingen, Zürich	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	kurzfristig (bis ca. 2018–2022)
8	Verlängerung Glattalstrasse, Zürich	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schaffhauserstrasse (Zürich Seebach und Opfikon), Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs-horizont
9	Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung Binzmühle- und Schaffhauserstrasse, Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig
10	A1, Nordumfahrung Zürich (Gubrist), Limmattaler Kreuz–Anschluss Zürich-Seebach	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf 6 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz), Ausbau Niederholzstrasse (Weiningen) als Verbindungsstrasse, Überdeckungen bei beiden Gubristtunnel-Portalen, bei Äbnet (Zürich-Affoltern/Regensdorf, vgl. Pt. 3.9.2 Nr. 4), bei Chöschenrüti (Zürich/Rümlang, vgl. Pt. 3.9.2 Nr. 3) sowie zwischen Anschluss Zürich-Seebach und Stelzen (Opfikon), Begleitmassnahmen	Inbetriebnahme 3. Röhre kurzfristig, anschliessend Instandsetzung 1. und 2. Röhre
11	A1, Limmattal, Anschluss Dietikon–Limmattaler Kreuz	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf 8 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz), Überdeckungen im Bereich der Wohn- und Naherholungsgebiete sowie weitere Massnahmen zum grossräumigen Lärmschutz	langfristig (nach 2030)
12	Westumfahrung Dietikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Begleitmassnahmen in Koordination mit Kt. AG	mittel- bis langfristig
13	Ortsdurchfahrt Bickwil, Obfelden	Hauptverkehrsstrasse	Tieferlegung mit Überdeckung im Kernbereich, Begleitmassnahmen	kurzfristig
14	Umfahrung Ottenbach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Muri- und Obfelderstrasse, Begleitmassnahmen	kurzfristig
15	Nordumfahrung Adliswil	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung Zürichstrasse, Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig
16	A3, Lärmsanierung Zürich-Wollishofen–Anschluss Thalwil	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Bau von Wänden, Dämmen und Galerien, Überdeckungen im Bereich der Wohngebiete	kurz bis-mittelfristig
17	Hirzeltunnel	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Möglichkeit für späteren Vollausbau auf 4 Fahrstreifen, Abklassierung Zuger- und Rückbau Sihltalstrasse (in Koordination mit Pt. 3.7.2 Nr. 5), Begleitmassnahmen	mittelfristig
18	A52, Lärmsanierung Forchautostrasse, Zumikon–Egg	Hochleistungsstrasse	Bau von Wänden und Dämmen zum Schutz von Wohn- und Erholungsgebieten	kurzfristig
20	Umfahrung Binz, Maur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel als Zubringer zum Wehrenbachtobel-tunnel (Nr. 3), Abklassierung Zollikon- und Binzstrasse, Anpassung Siedlungsgebiet und Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)
21	Umfahrung Schwerzenbach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierungen, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
22	Glattalautobahn, Verzweigung Zürich-Nord– Verzweigung Baltenswil	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Neubau von 4-streifigem Tunnel zur Entlastung der A1 im mittleren Glattal (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 3); Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und der städtebaulichen Einordnung des Verflechtungsbauwerks bis über Autobahneinfahrt 62/Zürich-Seebach; ab östlichem Tunnelende Überdeckung des oberirdisch geführten Abschnitts bis zur Verknüpfung mit der A1 im Raum Baltenswil; landschaftsverträgliche Einbettung der Bauwerke in Koordination mit der Zulaufstrecke zum geplanten Brüttenertunnel (Pt. 4.3.2 Nr. 27a); Ausbau A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttisellen auf 6 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz); Ausbau A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Anschluss Flughafen auf 6 Fahrstreifen sowie Umgestaltung der Halbanschlüsse Werft und Flughafen; zweiter Halbanschluss Opfikon, Begleitmassnahmen	mittelfristig
23	A1, Verzweigung Baltenswil– Anschluss Töss	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau A1 zwischen Verzweigung Baltenswil und Anschluss Töss auf 8 Fahrstreifen (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nrn. 28 und 39)	mittel- bis langfristig
24	Flughofstrasse Rümlang	Hauptverkehrsstrasse	Verlegung Flughofstrasse in Abstimmung mit Plangenehmigungsverfahren für Flughafen ausbauen, Verlegung und Überbrückung der Glatt und Gewässerrevitalisierung Glatt (vgl. Pt. 3.4.2 Nr. 7)	mittel- bis langfristig
25	Wehntalerstrasse, Regensdorf–Anschluss Affoltern	Hauptverkehrsstrasse	Ausbau der bestehenden Strasse auf drei Fahrstreifen, abzustimmen mit Moorschutz	mittel- bis langfristig

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
26	A53, Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster–Kreisel Betzholz	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn zwischen Anschluss Uster-Ost und Verzweigung mit der Forchautostrasse beim Anschluss Ottikon sowie Ausbau der Forchautostrasse zwischen Anschluss Ottikon und Anschluss Betzholz zur Nationalstrasse (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 31); landschafts- und siedlungsverträgliche Einbettung insbesondere im Bereich der Tunnelportale; im Bereich Isert Weiher in Koordination mit dem Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Nr. ZH 322; Anschluss Wetzikon-West in Koordination mit geplantem Parkhaus für die Spinnerei Floos (oberirdische Parkierung als Übergangslösung); Prüfung einer Integration der Übertragungsleitung Heusberg–Betzholz in das neu zu erstellende Autobahntrasse; Rückbau Kreisel Betzholz, Abklassierung Aathalstrasse (Uster), Zürichstrasse (Seegräben), Zürcher- und Rapperswilerstrasse (Wetzikon) sowie Zürichstrasse (Hinwil), Begleitmassnahmen	mittelfristig
27	Westtangente Wetzikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse als flankierende Massnahme zur Oberlandautobahn (Nr. 26), Begleitmassnahmen	kurzfristig
28	Ortsdurchfahrt Pfäffikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)
29	Westtangente Pfäffikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Uster-, Tumbelen- und Pilatusstrasse	mittel- bis langfristig
30	Moosackerstrasse Uster	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
31	Uster-West	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, abzustimmen mit Moorschutz, Abklassierung Berchtold- und Winterthurerstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
32	A1, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss–Anschluss Oberwinterthur	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf bis zu 8 Fahrstreifen zur Leistungssteigerung und Entlastung der Stadt Winterthur, Überdeckung Wülflingen und Begleitmassnahmen (besserer Lärmschutz)	mittel- bis langfristig
33	Tieflegung Untere Vogelsangstrasse, Winterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse in Tiefelage mit Umnutzung Zürcherstrasse, u.a. zur Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 6 (vgl. Pt. 2.3.2)	kurz- bis mittelfristig
34	Heiligbergtunnel Winterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel im Anschluss an tiefergelegte Untere Vogelsangstrasse (Nr. 33), Abklassierung Breitstrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
35	Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse zur Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 7 (vgl. Pt. 2.3.2); Querung der SBB-Anlagen mittels Brückenbauwerk (Führung über Riet- und Bahndammstrasse als Ersatzvariante, falls Brückenlösung nicht realisierbar); genaue Lage der Tunnelportale in Prüfung, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
36	Äussere Nordumfahrung (Teil Ost), Verzweigung Winterthur-Nord–Verzweigung Bülach	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn, Linienführung zu prüfen in Koordination mit Nr. 32, Abklassierungen, Begleitmassnahmen	langfristig, primär weiter zu verfolgendes Vorhaben (Ersatzvarianten: Nrn. 38, 39, 42, 43)
37	Äussere Nordumfahrung (Teil West), Verzweigung Bülach–Verzweigung Wettingen	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn, Linienführung zu prüfen in Koordination mit Kt. AG; abzustimmen mit Moorschutz, Abklassierungen, Rückbau im Bereich Neeracherried, Begleitmassnahmen	langfristig, (Trasseesicherung), primär weiter zu verfolgendes Vorhaben (Ersatzvariante: Nrn. 47 [Bereich Höri] und 48)
38	Taggenbergtunnel	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
39	Untertunnelung Pfungen	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
40	A4, Weinland, Verzweigung Winterthur-Nord–Anschluss Kleinandelfingen	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf 4 Fahrstreifen	mittel- bis langfristig
41	Umfahrung Ossingen	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Andelfinger- und Steinerstrasse, Begleitmassnahmen; Linienführung und mögliche Tunnelvariante prüfen	mittelfristig
42	Umfahrung Embrach	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Winterthurerstrasse	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
43	Dettenbergtunnel	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung Weiacherstrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
44	A51, Lärmsanierung Bülach	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Bau von Wänden und Dämmen, Überdeckung im Bereich der Wohngebiete	kurzfristig (ca. 2015)
45	A50/A51, Autobahn-zusammenschluss Bülach–Glattfelden	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Ausbau auf 4 Fahrstreifen (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 50)	kurz- bis mittelfristig

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
46	Umfahrung Eglisau	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schaffhauser- und Zürcherstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
47	Umfahrung Höri- Neeracherried	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Wehntalerstrasse (Höri) und Dielsdorferstrasse (Neerach), Ausbau Dielsdorferstrasse zwischen Riedt und Neerach als Verbindungsstrasse, etappiertes Vorgehen für schnellstmöglichen Rückbau aller Strassen im Bereich Neeracherried	kurzfristig (Bereich Höri: Ersatzvariante zu Nr. 37)
48	Umfahrung Dielsdorf- Sünikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, (abzustimmen mit Moorschütz), Abklassierung Wehntalerstrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig (Ersatzvariante zu Nr. 37)
49	Erschliessung nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich	Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen im kantonalen Interesse; kein Netzelement	Neubau von 2-streifiger, siedlungsorientierter Strasse zur Erschliessung des nationalen Innovationsparks, Hubstandort Zürich (vgl. Pt. 6.2.2); ein Anschluss an die Wangenstrasse, Stadt Dübendorf und Gemeinde Wangen-Brüttisellen; abzustimmen mit Festlegungen des kantonalen Gestaltungsplans	kurzfristig

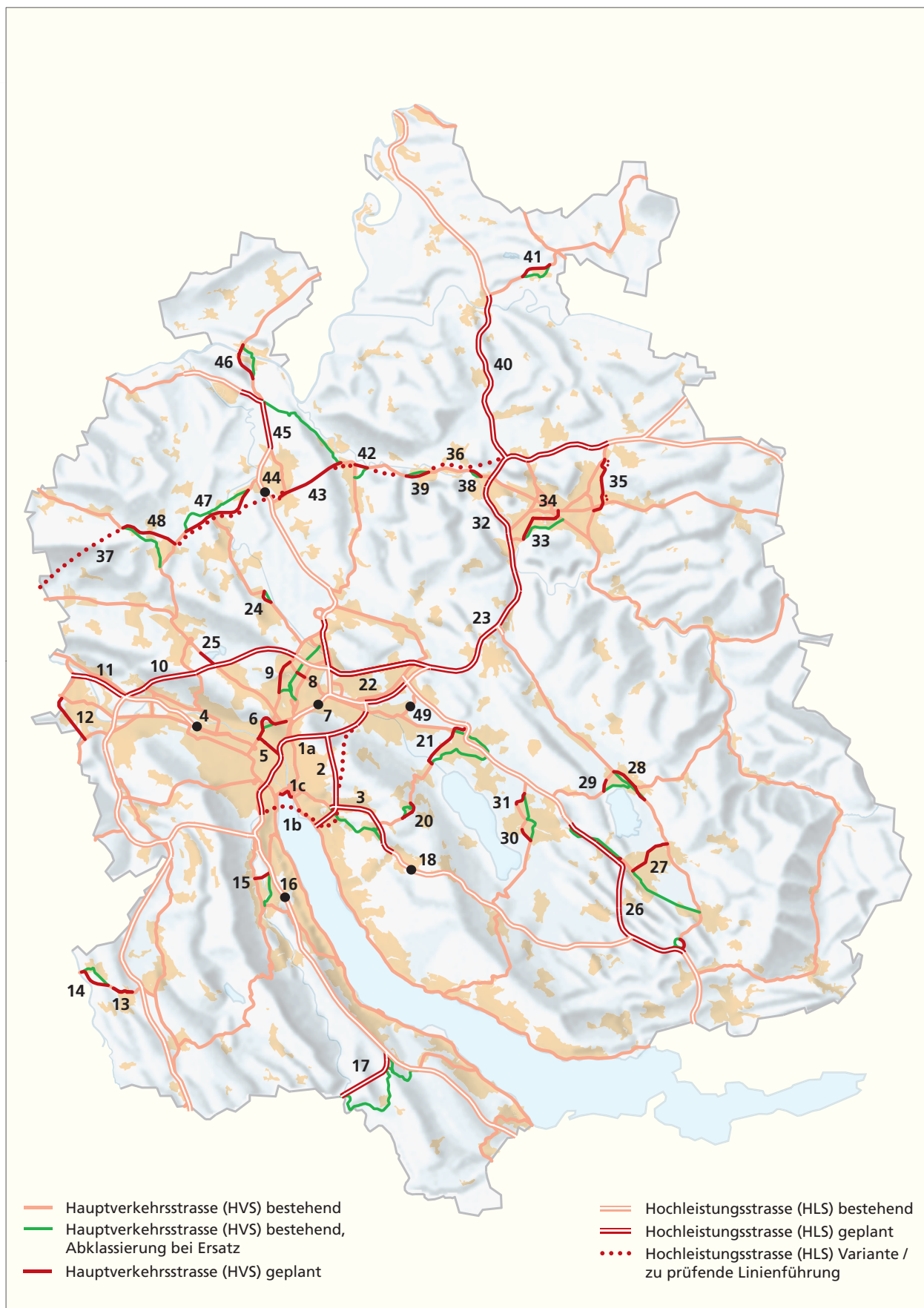


Abb. 4.1: Übergeordnetes Strassennetz und Infrastrukturvorhaben
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

4.2.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton steuert den Ausbau und die Erneuerung des Strassennetzes über das mit der Gesamtverkehrsplanung abzustimmende Strassenbauprogramm (vgl. Pt. 4.1.3 a). Er erarbeitet im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten die erforderlichen Grundlagen zur Beurteilung von Zweckmässigkeit und Dringlichkeit baulicher und betrieblicher Massnahmen (Strategie HVS) und passt das übergeordnete Strassennetz gegebenenfalls den neuen Erkenntnissen an. Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Fertigstellung des Zürcher Hochleistungsstrassennetzes, der wirtschaftlichen Bedeutung des Kantons entsprechend, kurz-, mittel- und langfristig konsequent vorangetrieben wird.

Der Kanton realisiert und betreibt in Zusammenarbeit mit dem Bund ein *integriertes Verkehrsmanagement* mit den Elementen Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen, regionale Verkehrssteuerung und Parkraummanagement und sorgt damit für eine optimierte Nutzung des Strassennetzes im Sinne der Ziele (vgl. Pte. 4.1.1 und 4.2.1). Zur Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen ist mit der Steuerung der Zufahrten bereits ausserhalb des inneren Agglomerationsraumes zu beginnen. Priorität kommt der Gewährleistung eines möglichst homogenen Verkehrsflusses auf den Hochleistungsstrassen, der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie dem Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu. Der Kanton überwacht die laufende Entwicklung und den Stand der Zielerreichung im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings (vgl. Pt. 4.1.3).

Der Bund realisiert bauliche Massnahmen an *Hochleistungsstrassen* zur Leistungssteigerung bzw. zur Beseitigung von Engpässen, sofern betriebliche Massnahmen allein zur Aufrechterhaltung ihrer Leistungsfähigkeit und Sicherheit nicht ausreichen. Bund und Kanton sorgen für eine Minimierung der negativen Auswirkungen von Ausbauten durch entsprechende Begleitmassnahmen, insbesondere innerhalb von Wohngebieten. Sie planen und realisieren diese Begleitmassnahmen gleichzeitig mit den Ausbauvorhaben und stellen den Einbezug der betroffenen Regionen und Gemeinden sicher.

Der Kanton gewährleistet durch bauliche Gestaltung und betriebliche Massnahmen den sicheren und angepassten Verkehr auf den *Hauptverkehrsstrassen*. Er sorgt mit entsprechenden Sanierungsprogrammen für eine Minimierung der schädlichen Auswirkungen, insbesondere des Lärms. An sensiblen Streckenabschnitten können besondere Lärmvorschriften erlassen werden. Der Kanton sorgt durch regelmässige Kontrollen für deren Einhaltung. Auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen steigert er die intermodale Gesamtleistung durch eine angemessene Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Er fördert den Fuss- und Veloverkehr durch die Bereitstellung sicherer, attraktiver und zusammenhängender Wege (vgl. Pt. 4.4.3).

b) Regionen und Gemeinden

In den regionalen Richtplänen sind – in Ergänzung zum übergeordneten Strassennetz – Verbindungsstrassen zu bezeichnen.

Regionen und Gemeinden wirken im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten bei der Überprüfung und Konkretisierung von Richtplanvorhaben mit, insbesondere bei der Planung von Begleitmassnahmen. Sie entwickeln Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung, vor allem in städtisch geprägten Räumen, bei Ortsdurchfahrten und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, und bezeichnen diese in den regionalen Richtplänen.

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.1 Ziele

Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich wird mittels eines koordinierten Angebots von Bahn, Tram, Bus, Schiff und Seilbahn sichergestellt und ist zentraler Bestandteil von attraktiven umweltfreundlichen Transportketten. Er zeichnet sich durch eine hohe spezifische Leistungsfähigkeit, einen effizienten Ressourcen-Einsatz und geringe Emissionen aus und entspricht dadurch in hohem Masse den Zielen der schweizerischen wie auch der kantonalen Umwelt- und Raumordnungspolitik. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs auszurichten. Siedlungs- und Erholungsschwerpunkte inner- und ausserhalb des Kantons Zürich sollen mit attraktiven Verbindungen in das Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden. Bei der Planung der nötigen Infrastrukturanlagen sind die Bedürfnisse des lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Verkehrs gleichermassen zu berücksichtigen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist zeit- und sachgerecht zu erhalten und zu erneuern, um einen sicheren Betrieb, einen wirkungsvollen Lärmschutz und eine lange Lebensdauer gewährleisten zu können. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sorgt für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird dieser, wo erforderlich, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angemessen bevorzugt (vgl. Pt. 4.2.1).

a) Fernverkehr

Die Städte Zürich und Winterthur sowie der Flughafenbahnhof sind an das *europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz* anzuschliessen. Für eine optimale Einbindung des Kantons Zürich in das *nationale Schienennetz* sollen vermehrt auch Stadtbahnhöfe und grössere Gemeinden im Glatt- und Limmattal durch Fernverkehrszüge direkt bedient werden, sodass umsteigefreie Verbindungen in die Städte anderer Kantone entstehen.

b) S-Bahn, Mittel- und Feinverteiler

Grosse Siedlungsgebiete werden mit der S-Bahn erschlossen und untereinander vernetzt. Mit der Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems wird prioritär die Beseitigung von Engpässen im bestehenden Netz, die weitere Verdichtung und die Gewährleistung kurzer Reisezeiten angestrebt.

Ergänzend dazu erschliessen Bus, Tram und Stadtbahn gemäss Angebotsverordnung Gebiete, die im 400 m-Einzugsbereich einer Haltestelle mindestens 300 Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeits- oder Ausbildungsplätze aufweisen, und stellen die Anbindung an die S-Bahn sicher.

In den Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften (vgl. Pt. 1.3) ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und nach Massgabe der finanziellen Möglichkeiten zu verdichten. In Siedlungsschwerpunkten wird mindestens der Viertelstundentakt angestrebt. In dünn besiedelten Räumen stellt der öffentliche Verkehr die Grundversorgung sicher.

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen zu Fuss und mit Velos gut erreichbar sein.

c) Konzessionierter Reisebusverkehr

Der konzessionierte Reisbusverkehr deckt spezielle Verkehrsbedürfnisse ab, die vom System des öffentlichen Verkehrs nicht oder nicht in der gewünschten Art erbracht werden können. Dazu zählen Fahrten mit Reisecars, Direktverbindungen zu Feriendestinationen und Ausflugszielen, Skibusse usw. (vgl. Art. 7 ff. PBG). Für diese Verkehre sind Haltestellen (Terminals und Haltepunkte) mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr vorzusehen (vgl. Art. 42 VPB).

4.3.2 Karteneinträge

Zur langfristigen Sicherstellung einer effizienten und umweltverträglichen Mobilität sind alle aus heutiger Sicht notwendigen *Infrastrukturvorhaben* am Schienennetz bezeichnet.

Für den konzessionierten Reisebusverkehr werden zudem folgende Haltestellen festgelegt:

- Zürich, Sihlquai, Carparkplatz (bestehend). Längerfristig ist ein Ersatzstandort mit sehr guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu suchen.
- Flughafen Zürich, Busvorfahrt (bestehend).

Schliesslich werden *Korridore* für die kontinuierlich zu verbessernde Einbindung des Kantons Zürich in den internationalen Schienenverkehr festgelegt (vgl. Abb. 4.2).

Nr.	Objekt/Strecke	Erschliessungsfunktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
3	Tram ETH Hönggerberg, Zürich	Tramerschliessung Hönggerberg	Tramverlängerung Milchbuck–Bucheggplatz–ETH Hönggerberg–Glaubtenstrasse–Oerlikon; Nachfragepotenzial, Machbarkeit sowie Linienführung prüfen	mittel- bis langfristig
4	Rosengartentram	Tramtangente Zürich-Nord–Zürich-West/ Zürich-Süd	Verbindung Milchbuck–Bucheggplatz–Wipkingerplatz–Hardplatz–Albisriederplatz (in Koordination mit Pt. 4.2.2 Nr. 6)	kurz- bis mittelfristig
5	Verzweigung Hard–Altstetten, Zürich	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Ausbau auf Doppelspur (Tangentiallinie)	langfristig
6	Station Zürich-Herdern, Zürich	Veranstaltungsbahnhof	Neubau Haltestelle für Sonderzüge bei Grossveranstaltungen im Stadion Hardturm	langfristig (Trasseesicherung)
7	Station Friesenberg, Zürich	S-Bahn	Verschiebung der Haltestelle auf östliche Seite der Friesenbergstrasse	kurz- bis mittelfristig
	Binz–Triemli, Zürich		Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
8	Brunau–Langnau	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
9	Riesbachtunnel, Zürich	S-Bahn	Neubau zweite Röhre und Ausbau Bahnhof Stadelhofen	mittelfristig
10	Stettbach–Zoo Zürich	Lufseilbahn	Neubau Luftseilbahn zur Erschliessung des Zoos Zürich; landschaftliche Eingliederung sicherstellen; vor Inbetriebnahme Parkplatz- und Verkehrsregime im Raum Stettbach für die Anwohnerschaft verträglich ausgestalten	kurz- bis mittelfristig
11	Erweiterung Glattalbahn	Stadtbahn	Flughafen–Kloten Industrie–Bassersdorf (in Koordination mit Nr. 12)	mittelfristig
			Giessen–Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf–Bahnhof Dietlikon (in Koordination mit Nr. 12 und abgestimmt auf Entwicklung Flugplatzareal)	mittelfristig
			Zusammenschluss Bassersdorf–Bahnhof Dietlikon (Nachfragepotenzial und Linienführung prüfen)	langfristig
12	Tramnetz Zürich–Glattal	Tramerschliessung von Zentrumsgebieten im Glattal	Verlängerung Tramlinie Seebach–Bhf. Opfikon–Bhf. Kloten (in Koordination mit Nr. 11)	langfristig
			Verlängerung Tramlinie Schwamendingen–Altried–Dietlikon (in Koordination mit Nr. 11)	mittelfristig
13	Seebach–Glattbrugg/Opfikon	Güterverkehr	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
14	Seebach–Oerlikon	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)

Nr.	Objekt/Strecke	Erschliessungsfunktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
15a	Honerettunnel (Portal Zürich/Altstetten)	Fernverkehr	Tunnelverbindung aus dem Raum Zürich/Altstetten in Richtung Rapperswil	mittelfristig, primär zu verfolgendes Vorhaben
15b	Honerettunnel (Portal Schlieren)		Tunnelverbindung aus dem Raum Schlieren in Richtung Rapperswil; zusätzliche Doppelspur zwischen Tunnelportal und Zürich	Ersatzvariante, falls Nr. 15a nicht realisierbar
16	Limmattalbahn	Stadtbahn	Hochwertige Erschliessungssachse Altstetten–Schlieren–Dietikon– Killwangen (in Koordination mit Kt. AG); die Linienführung der Limmattalbahn ist im engen Dialog mit den betroffenen Gemeinden festzusetzen; Umsetzung der flankierenden Massnahmen (namentlich Zentrumsentlastung Dietikon und Schlieren, Doppelspurausbau der BDWM-Strecke)	kurz- bis mittelfristig (ca. 2019–2022)
16a	Dietikon–Müsli	Stadtbahn	Depot für den Betrieb der Limmattalbahn; Anordnung unter Minimierung des Flächenbedarfs entlang der Gleise des Rangierbahnhofs (in Koordination mit Pt. 3.10.2 Nr. 4); die beanspruchte Fruchtfolgefläche ist durch Rekultivierung von Böden im Gebiet Bifang (Gemeinde Maschwanden) flächengleich und mit der gleichen Güteklasse zu kompensieren	Inbetriebnahme im Zusammenhang mit Limmattalbahn (Nr. 16)
17	Dietikon–Stoffelbach– Bahnhof Dietikon	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur (in Koordination mit Nr. 16)	kurz- bis mittelfristig
	Bremgarten–Dietikon		Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
18	Station Dietikon–Silbern	S-Bahn	Neubau Haltestelle	kurz- bis mittelfristig
19	Uetikon–Waldegg– Ringlikon	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
20	Altstetten–Zug	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
21	Zimmerberg-Basistunnel	Fernverkehr, NEAT- Zubringer	Basistunnel Verzweigung Nideldbad (Thalwil)–Litti (Baar)	kurz- bis mittelfristig
22	Station Wädenswil–Reidbach	S-Bahn	Neubau Haltestelle	langfristig (Landsicherung)
23	Wädenswil–Samstagern	S-Bahn	Punktuellder Ausbau auf Doppelspur zur Sicherung der Fahrplanstabilität	langfristig (Trasseesicherung)
24	Samstagern–Wollerau	S-Bahn, Fernverkehr	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
25	Herrliberg–Feldmeilen– Rapperswil	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	mittel- bis langfristig
26	Forchbahn	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)

Nr.	Objekt/Strecke	Erschliessungsfunktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
27a	Verzweigung Kloten-Dornfist/Dietlikon-Winterthur (Brüttenertunnel)	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr, HGV-Anschluss	Tunnelverbindung; Ausbau auf vier Spuren zwischen Kloten-Dornfist und Tunnelportal sowie im Raum Dietlikon	kurz- bis mittelfristig, primär weiter zu verfolgendes Vorhaben
27b	Verzweigung Hürlistein-Winterthur		Ausbau auf vier Spuren (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 28); Linienführung im Bereich Effretikon prüfen	Ersatzvariante, falls Nr. 27a nicht realisierbar
28	Bassersdorf	Fernverkehr	Wendeanlage für Entlastung Flughafenbahnhof (in Koordination mit Nr. 27)	kurz- bis mittelfristig
29	Opfikon-Verzweigung Kloten-Dornfist	S-Bahn, Güterverkehr	Ausbau auf Doppelspur	kurz- bis mittelfristig
30	Glatbrugg-Oberglatt	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Zusätzliche Spur (in Koordination mit Nrn. 45, 46 und 47)	langfristig (Trasseesicherung)
31	Regensdorf-Watt-Wettingen	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	mittelfristig
32	Station Regensdorf-Industrie	S-Bahn	Neubau Haltestelle (in Koordination mit Nr. 31)	mittelfristig
33	Uster-Aathal	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	kurz- bis mittelfristig
	Uster-Jona		Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, ausgenommen im Bereich der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (ML 106)	langfristig (Trasseesicherung)
34	Rüti-Tann-Dürnten	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
35	Wetzikon-Effretikon	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, ausgenommen im Bereich der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (ML 5)	langfristig (Trasseesicherung)
36	Winterthur-Grüze-Bauma	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
37	Station Winterthur-Grüze	S-Bahn	Ausbau Bahnhof mit Ergänzung Haltestelle Grüze-Nord	mittelfristig
38	Winterthur-Grüze-Aadorf	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Ausbau auf drei Spuren	mittel- bis langfristig
39	Oberwinterthur-Seuzach	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
40	Winterthur-Schaffhausen	S-Bahn, Fernverkehr	Ausbau auf Doppelspur und Bau von doppelspurigem Lindbergtunnel (Überprüfung vorsehen)	langfristig (Trasseesicherung)
41	Wülflingen-Pfungen	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	mittelfristig
	Winterthur-Bülach		Vollständiger Ausbau auf Doppelspur, ausgenommen Dättenbergtunnel	langfristig (Trasseesicherung)
42	Station Winterthur-Töss Försterhaus	S-Bahn	Neubau Haltestelle	langfristig (Landsicherung)
44	Station Schloss Laufen	S-Bahn	Sanierung der Haltestelle	kurzfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Erschliessungsfunktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
45	Station Höri	S-Bahn	Neubau Haltestelle	mittel- bis langfristig
46	Eglisau–Neuhausen	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
47	Eglisau–Kaiserstuhl	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
48	Oberglatt– Niederweningen	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)

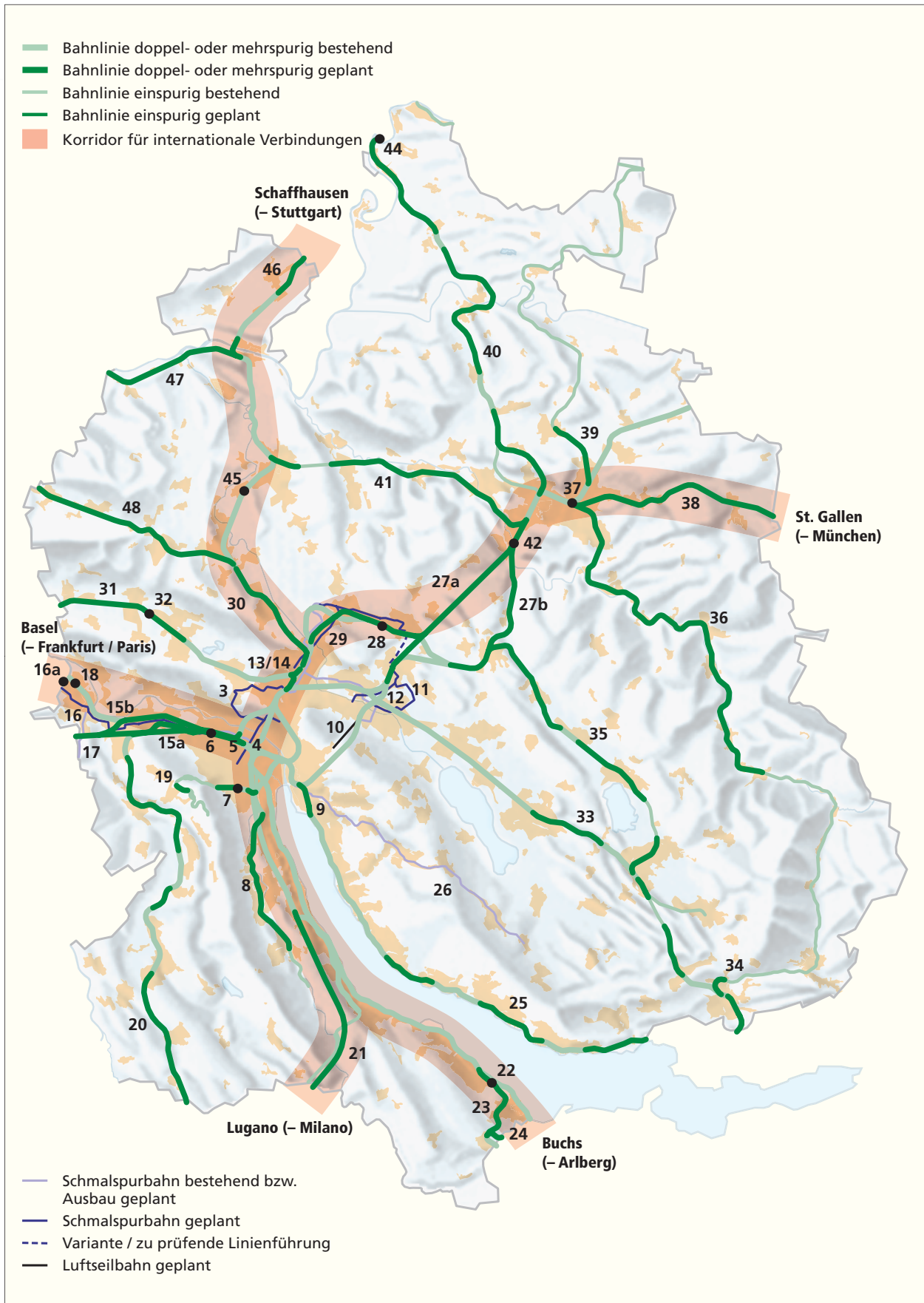


Abb. 4.2: Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr und Korridore für internationale Verbindungen
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

4.3.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton sorgt für ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs, insbesondere durch das Gewähren von Investitions- und Betriebsbeiträgen.

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).

Im *nationalen Bahnverkehr* unterstützt der Kanton Projekte zur Verkürzung der Fahrzeiten und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Transportmittel zu grösseren Städten und Erholungsschwerpunkten (vgl. Pt. 4.3.1 a). Zur Verkürzung der Fahrzeit zwischen Zürich und Basel ist ein zusätzlicher Juradurchstich erforderlich.

Bei der Überprüfung fehlender Direktverbindungen zwischen den Zentrumsgebieten (vgl. Pt. 2.3.3 a), zu ausserkantonalen Zentren und zu Erholungsschwerpunkten (vgl. Pt. 3.5) sind sowohl die übergeordneten Ziele der Raumentwicklung (vgl. Pt. 1.3) wie auch betriebswirtschaftliche Ziele einzubeziehen und Möglichkeiten von Angebots- und Infrastrukturanpassungen aufzuzeigen. Namentlich ist das Fahrplanangebot im Oberland, Glatt- und Limmattal sowie am rechten Zürichseeufer zu wichtigen nationalen Zentren und ausserkantonalen Erholungsschwerpunkten zu untersuchen.

Der Kanton setzt sich für die Beschaffung von *lärmarmem Rollmaterial* im Personen- und Güterverkehr ein. Das Umsetzen der *Lärmsanierungsprogramme* des Bundes bezüglich Bahnlärm ist insbesondere zum Schutz der Wohngebiete in den Städten Zürich, Schlieren, Dietikon, Winterthur und Bülach voranzutreiben. Bauliche Lärmschutzmassnahmen sind möglichst siedlungs- und landschaftsverträglich auszugestalten.

Der Kanton sorgt mit den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (vgl. Pte. 4.1.1 d und 4.1.3 a) für eine gesamtheitliche Planung der ÖV-Systeme, insbesondere in den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal. Bei geplanten Stadtbahnen sind das Trasse freizuhalten und der Betrieb bedarfsgerecht und schrittweise aufzunehmen. Soweit zweckmässig, ist ein Vorlaufbetrieb mit Bussen vorzusehen.

b) Regionen und Gemeinden

Die Grundlagen für das Angebot und die Linienführung von Tram und Bus werden im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten erarbeitet und in die regionalen Richtpläne überführt. Dabei sind auch die notwendigen Massnahmen zur angemessenen Priorisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen.

c) Gemeinden

Die Gemeinden tragen den Festlegungen gemäss Pt. 4.3.2 auf ihrem Gebiet Rechnung und ergreifen die erforderlichen Massnahmen zur Trasseefreihaltung für Stadtbahnen im Bereich kommunaler Strassen.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

4.4.1 Ziele

Der Fuss- und Veloverkehr stellt im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr einen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar. Ihm kommt bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr eine Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von Transportketten auch über längere Distanzen. Die Stärken liegen beim Fussverkehr bei Distanzen unter einem Kilometer und beim Veloverkehr unter fünfzehn Kilometern.

Fuss- und Veloverkehr sind auf sichere und behindertengerechte Verbindungen angewiesen. Ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr ist zu fördern.

4.4.2 Karteneinträge

Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege sind unter Einbezug der historischen Verkehrswege in den regionalen Richtplänen festzulegen (vgl. § 30 Abs. 4 Bst. d PBG). In Abb. 4.3 sind interkantonal und kantonal bedeutende Fuss- und Radrouten festgehalten, diese werden in die Richtplankarten der regionalen Richtpläne übernommen.

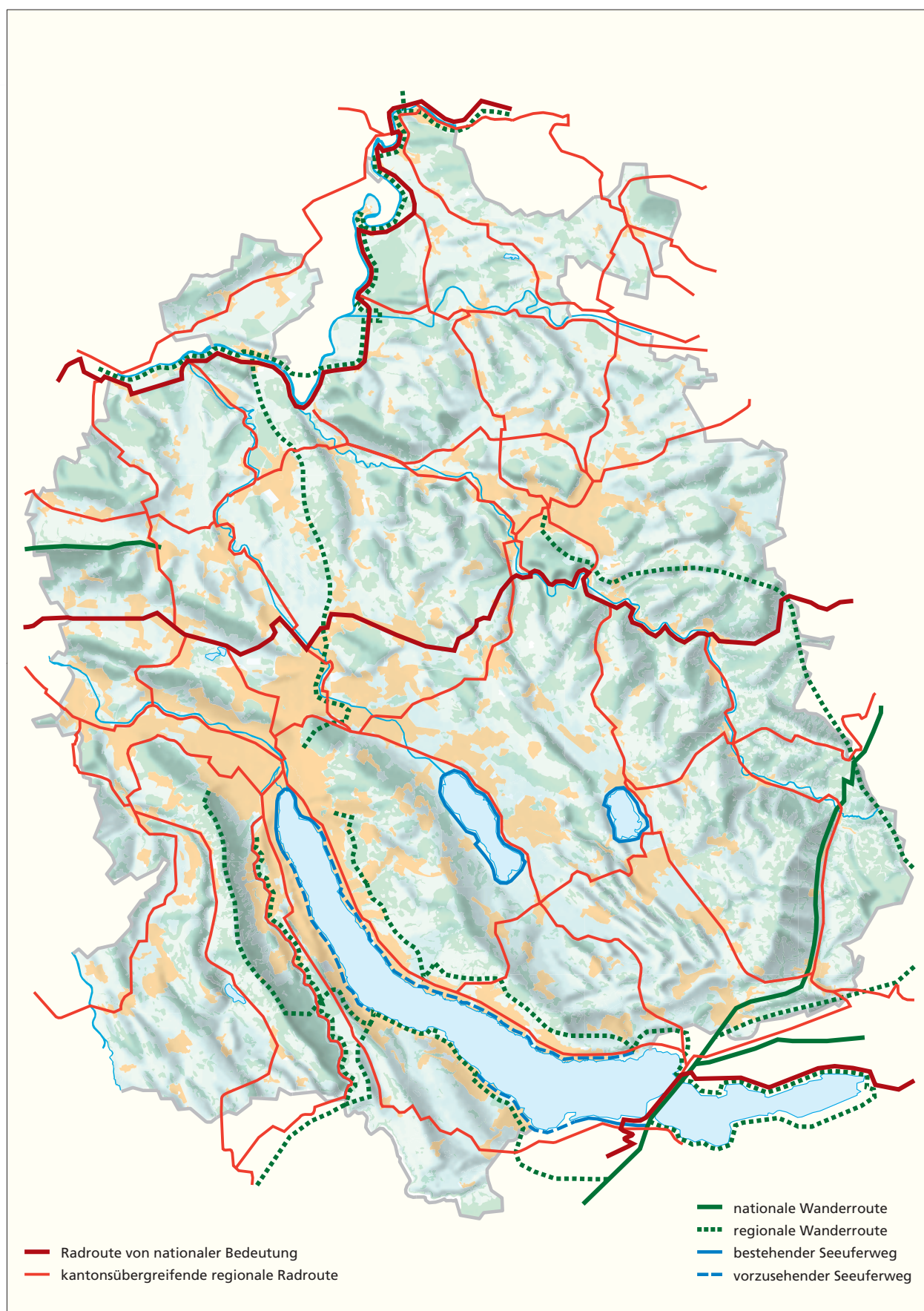


Abb. 4.3: Interkantonal und kantonal bedeutende Fusswege und Radrouten

4.4.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt die Ziele gemäss Pt. 4.4.1 sowohl bei kantonalen Bauten und Anlagen wie auch im Rahmen von organisatorischen Verbesserungen und Sanierungsmassnahmen an und Neubauten von Staatsstrassen um und fördert Massnahmen zur Querung von Verkehrsachsen (vgl. Pt. 4.1.1 c). Er stimmt die kantonale Radwegstrategie und das Veloförderprogramm mit den Regionen ab und gewährleistet die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland.

Der Kanton trägt im Rahmen seiner Planungen dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) Rechnung und koordiniert die Anlage regionaler Kulturwanderwege auf der Basis eines Gesamtkonzepts.

b) Regionen

In den regionalen Richtplänen wird ein gemeindeübergreifend koordiniertes Fuss- und Velowegnetz unter Einbezug historischer Verkehrswege sowie rollstuhlgängiger Wege bezeichnet.

Die Regionen wirken bei der Erarbeitung von Fördermassnahmen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten mit.

c) Gemeinden

Die Gemeinden fördern den Fuss- und Veloverkehr entsprechend den örtlichen Gegebenheiten. Sie koordinieren das kommunale Fuss- und Velowegnetz mit den Nachbargemeinden und tragen im Rahmen ihrer Planungen dem IVS Rechnung.

4.5 Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

4.5.1 Ziele

Art, Verteilung, Anzahl und Grösse von Parkierungsanlagen haben einen grossen Einfluss auf das Verkehrsverhalten, den sachgerechten Einsatz der Verkehrsmittel, den Anteil der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr sowie auf die Qualität von attraktiven umweltfreundlichen Transportketten (vgl. Pt. 1.2 Leitlinie 2 und Pt. 4.1). Neben den Anlagen für den motorisierten Individualverkehr sind auch Anlagen für Velos einzubeziehen. Zur Minimierung der Emissionen sowie zur Schonung der Ressource Boden soll der Verkehr von Motorwagen und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr möglichst gering gehalten werden. Während bei der Standortwahl raumplanerische Kriterien im Vordergrund stehen, ist bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen den bestehenden Strassenkapazitäten, der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs, dem ausgewiesenen Nutzungsmix sowie der Luft- und Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Ein besonderes Augenmerk ist auf den Parkplatzbedarf von verkehrsintensiven Einrichtungen zu legen.

a) Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen

Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten im Grundsatz Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäuden, die wesentliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) von Personenwagen erzeugen.

Für eine möglichst umweltverträgliche und zuverlässige Verkehrsabwicklung sowie für die Minimierung des Flächenbedarfs des ruhenden Verkehrs wird bei verkehrsintensiven Einrichtungen eine ausreichende Strassenkapazität und eine ihrem Zweck entsprechende hohe Erschliessungsqualität durch bestehende öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuss- und Veloverkehr angestrebt (vgl. Pte. 4.2, 4.3 und 4.4). Bei bestehenden Bauten und Anlagen mit intensivem Publikumsverkehr soll verlangt werden, dass sie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sind.

Im Interesse der Rechtssicherheit bis zur Umsetzung der raumplanerischen Vorgaben (vgl. Pt. 4.5.3 b und c) und unter der Voraussetzung der Zulässigkeit gemäss Bau- und Zonenordnung oder eines Sondernutzungsplans erfüllen alle Gebiete im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station oder im Einzugsbereich von 150 Metern einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens acht Halten pro Stunde die Standortvoraussetzungen für verkehrsintensive Einrichtungen.

b) Anforderungen an regionale Arbeitsplatzgebiete

Die Anforderungen an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr richten sich vorab nach der angestrebten Nutzungsdichte. Regionale Arbeitsplatzgebiete mit hoher Nutzungsdichte (mehr als 150 Beschäftigte pro Hektare) sollen in der Regel mindestens eine ÖV-Güteklasse B aufweisen. Für Arbeitsplatzgebiete mit niedrigerer Nutzungsdichte können die Anforderungen sachgerecht reduziert werden.

Regionale Arbeitsplatzgebiete mit einem hohen Anteil an industriellen bzw. güterverkehrsintensiven Nutzungen sind zudem möglichst direkt mit dem übergeordneten Strassennetz (vgl. Pt. 4.2.2) zu verbinden. Bestehende Anschlussgleise sind im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten zu nutzen und gegebenenfalls zu erweitern (vgl. Pt. 4.6.1 c).

c) Anforderungen an Freizeitanlagen und Erholungsgebiete

Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind besonders gut für den Fuss- und Veloverkehr zu erschliessen (vgl. Pt. 3.5). Dies bedeutet insbesondere den sicheren und attraktiven Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger und den Veloverkehr sowie das Gewährleisten von genügend Veloabstellplätzen.

d) Grundsätze für Parkierungsanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen zu Fuss und auch mit dem Velo gut erreichbar sein (vgl. Pt. 4.3).

Park&Ride-Anlagen bilden ein Element der kombinierten Mobilität und sind bei Bedarf an S-Bahn-Stationen im Einzugsbereich von ländlich geprägten Wohngebieten mit ungenügender Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr vorzusehen.

4.5.2 Karteneinträge

Folgende Parkierungsanlagen mit objektspezifischen Anordnungen werden festgelegt:

- Flughafen Zürich: Der Umfang und die Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen im Flughafenperimeter orientieren sich am Ziel, wonach bis zum Jahr 2020 42% und bis zum Jahr 2030 46% aller Personenwege im Ziel- und Quellverkehr zu den Flughafen- und zu den Nebenanlagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen haben. Diese Zielwerte gelten unter dem Vorbehalt, dass die Erreichbarkeit für Flughafen-nutzungen (vgl. Pt. 4.7.1) sichergestellt werden kann, wobei der Nutzung im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb Vorrang zukommt gegenüber allfälligen kommerziellen Interessen des Anlagenbetreibers.
- Zürich, Kasernenareal (geplant): Unterirdisches Parkhaus, ausschliesslich über den geplanten Stadttunnel erschlossen (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 1a). Standort, Dimensionierung und Betrieb der Anlage sind mit den Begleit-massnahmen zum Bau des Stadttunnels, der Parkraumpolitik der Stadt Zürich und dem Grundwasserschutz abzustimmen.

4.5.3 Massnahmen

a) Kanton

Als Grundlage für die regionalen Gesamtverkehrskonzepte und die nachgelagerten Planungen sind – gestützt auf die Zielsetzungen nach Pt. 4.5.1 – Arbeitshilfen zu Begleitmassnahmen für verkehrsintensive Einrichtungen unter besonderer Berücksichtigung des Versorgungsaspekts mit Gütern des täglichen und des aperiodischen Bedarfs zu erarbeiten.

Beurteilungsgrundlage für die Finanzierung von Park&Ride-Anlagen sind – nebst den Grundsätzen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr – die Zielsetzungen des kantonalen Richtplans sowie eine Festlegung im regionalen Richtplan.

Die beiden Parkierungsanlagen von kantonaler Bedeutung unterstehen dem Gesamtverkehrscontrolling (vgl. Pt. 4.1.3); bei Abweichungen von den anlagespezifischen Anordnungen sind ergänzende Massnahmen zu treffen. Die Halterin des Flughafens Zürich erhebt gemäss SIL-Objektblatt (vgl. Pt. 4.7.1) periodisch die Verkehrsanteile und das Verkehrsaufkommen der verschiedenen Nutzergruppen sowie die Anzahl Parkplätze im Flughafenperimeter. Werden die für die Erreichbarkeit und die Verkehrsanteile des Flughafens Zürich festgelegten Zielwerte (vgl. Pte. 4.5.2 und 4.7.1) nicht erreicht oder wird das in den regionalen Gesamtverkehrskonzepten prognostizierte Verkehrsaufkommen überschritten, analysiert der Kanton die Ursachen und bestimmt zusammen mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin die notwendigen Massnahmen. Der Einfluss von ausserhalb des Flughafenperimeters gelegenen Parkierungsanlagen auf die Verkehrsanteile wird separat ausgewiesen.

b) Regionen

Die Regionen bezeichnen bei Bedarf geeignete Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen in den regionalen Richtplänen (vgl. Pt. 4.5.1 a). Sie bezeichnen Abstellplätze an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und legen Park&Ride-Anlagen fest.

Für das Festlegen von geeigneten Gebieten für verkehrsintensive Einrichtungen gelten folgende Anforderungen:

- Koordination mit den Entwicklungsabsichten der Gemeinden, der Region und des Kantons;
- Einbezug der Ausgangslage in den Bereichen Verkehr und Umwelt sowie des Bestandes an Konsum- und Freizeitnutzungen und deren Lage im Siedlungsgefüge;
- Verträglichkeit mit der bestehenden Siedlungs- und Zentrenstruktur;
- Ausweisen der Entwicklungspotenziale.

Der regionale Richtplan unterscheidet bei Bedarf zwischen Standorten für grundversorgungs- bzw. zentren-relevante Nutzungen (namentlich Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs) sowie für nicht zentren-relevante Nutzungen (z.B. Engrosmärkte und Logistikzentren). Er nimmt Rücksicht auf die verschiedenen Standortanforderungen, namentlich bezüglich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der siedlungs-planerischen Auswirkungen.

Die Regionen Glattal und Unterland können mit Zustimmung der betreffenden Gemeinden in den regionalen Richtplänen Standorte für Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters festlegen, die Passagieren des Flughafens Zürich dienen.

c) Gemeinden

Die Gemeinden überprüfen die Bau- und Zonenordnung, den Erschliessungsplan, die Sondernutzungspläne sowie die Parkierungsverordnung und passen sie nötigenfalls den Zielsetzungen gemäss Pt. 4.5.1, den regionalen Richtplänen und den Erkenntnissen aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten an.

Im Baubewilligungsverfahren für Anlagen des ruhenden Verkehrs ist auf einen haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden zu achten. Im Bewilligungsverfahren für verkehrsintensive Einrichtungen sind zudem die Anforderungen gemäss Pt. 4.5.1 a) zu berücksichtigen.

Die Gemeinden bewilligen Parkierungsanlagen für Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters für Passagiere des Flughafens Zürich nur an den in den regionalen Richtplänen festgelegten Standorten. Die Betreiber sind zur Berichterstattung über das mit den Anlagen verbundene Verkehrsaufkommen zuhanden der Standortgemeinde, der Flughafenbetreiberin und des Gesamtverkehrscontrollings des Kantons Zürich zu verpflichten.

4.6 Güterverkehr

4.6.1 Ziele

Ein leistungsfähiger Güterverkehr ist für Bevölkerung und Wirtschaft von grosser Bedeutung. Allerdings gehen vom Güterverkehr bedeutende Emissionen aus. In einzelnen Gebieten haben die Belastungen durch Feinstaubpartikel, Lärm und Erschütterungen ein erhebliches Ausmass angenommen.

Globale Veränderungen in den Produktions- und Logistikprozessen führen zu einer weltweit starken Zunahme der zu transportierenden Güter. Der Transport von Gütern soll möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden. Einer übermässigen Belastung des Strassennetzes, insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten, ist durch die Erstellung von Umfahrungsstrassen zu begegnen, und der Güterverkehr mit der Bahn ist sofern möglich zu fördern. Beim Transport, Umschlag und der Lagerung von gefährlichen Gütern ist der Störfallvorsorge Rechnung zu tragen (vgl. Pt. 3.11). Die Lärmbelastung von Wohngebieten ist, vor allem während der Nachtstunden, zu minimieren.

a) Güterumschlag

Die Stärke des Güterverkehrs mit der Bahn liegt beim Transport über grosse Distanzen, vorab im nationalen und internationalen Verkehr sowie im Transport von Massengütern. Die Feinverteilung muss jedoch, soweit nicht auf betriebseigene Anschlussgleise der Versender bzw. Empfänger zurückgegriffen werden kann, über Anlagen für den Güterumschlag Bahn/Strasse abgewickelt werden.

Die bestehenden Bahnareale sowie die dezentralen Anschlussgleis- und Logistikinfrastrukturen des Einzelwagenladungssystems sind zu erhalten und zweckmässig zu nutzen. Zudem sind der Aufbau eines effizienten, wirtschaftlichen Systems für den Behälterumschlag (Kombiverkehr) durch Verkehrsunternehmungen und Transportwirtschaft zu unterstützen und die Einbindung in internationale, nationale und regionale Behältertransportsysteme und Logistikketten zu fördern.

Die Transportdistanzen im strassenseitigen Vor- bzw. Nachlauf beim Freiverlad und beim Behältertransport auf Schiene und Strasse sind – unter Berücksichtigung von geografischen und topografischen Gegebenheiten sowie der Transportmengen – durch dezentrale Umschlaganlagen kurz zu halten.

b) Kies- und Aushubumschlag

Kies und Aushub, die regelmässig und in grossen Mengen transportiert werden, eignen sich besonders für den Schienengüterverkehr und sind weitgehend mit der Bahn zu transportieren (vgl. Pt. 5.3.1). Für die umweltfreundliche Kiesversorgung der Stadt Zürich kommt auch dem Schifftransport Bedeutung zu. Geeignete Güterumschlaganlagen sind auch für den Kies- und Aushubtransport zu verwenden (vgl. Pt. 4.6.2). Die grossen Kiesgruben im Rafzerfeld und in der Gemeinde Weiach verfügen für die Dauer ihres Betriebs über befristete Verladeanlagen (vgl. Pt. 5.3.2). Grossbaustellen sind über temporäre Verladeanlagen direkt an das Schienennetz anzuschliessen.

c) Anschlussgleise

Industrie- und Gewerbebezonen sind, soweit technisch möglich und verhältnismässig, mit Anschlussgleisen zu erschliessen (vgl. Art. 5 Bundesgesetz über Anschlussgleise); bestehende Gleisanlagen sind – sofern zweckmässig – zu erhalten.

4.6.2 Karteneinträge

In die Karte aufgenommen werden bestehende und geplante Standorte für Anlagen, die dem Güterumschlag oder dem Aushubumschlag dienen (vgl. Abb. 4.4). Für neue Anlagen muss ein Bedarfsnachweis erbracht werden.

Nicht aufgenommen werden befristete Anlagen für den Aushubumschlag, die im Rahmen von Gestaltungsplänen für Kiesgruben und Deponien geregelt werden, sowie temporäre Anlagen zur Abwicklung der Aushubtransporte von Grossbaustellen.

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Objekt/Vorhaben	Realisierungsstand
1	Zürich-Aussersihl	Aushubumschlag, Freiverlad, Wechselbehälterumschlag	bestehend
2	Zürich-Altstetten	Schnellgutbahnhof (CDS); Eignung für Wechselbehälterumschlag prüfen	bestehend
3	Zürich-Tiefenbrunnen	Kies- und Sandumschlag, Verarbeitung und Verteilung in Verbindung mit Bahn- und Schiffstransporten	bestehend
4	Zürich-Wollishofen	Kies- und Sandumschlag, Verarbeitung und Verteilung in Verbindung mit Bahn- und Schiffstransporten	bestehend
5	Schlieren/Unterengstringen	Kiesaufbereitung, Aushubumschlag	bestehend
6	Dietikon	Regionale Güterumschlaganlage für den kombinierten Verkehr (KV-Terminal) und den Freiverlad am Standort der bestehenden Ortsgüteranlage; die strassenseitige Erschliessung erfolgt über die Mutschellenstrasse und darf die Erschliessung des Zentrumsgebiets Niderfeld nicht behindern; der regionale Verteil- und Sammelverkehr bis zu einer Distanz von 40 Strassenkilometern erfolgt in der Regel auf der Strasse; der überregionale Verkehr wird auf der Schiene abgewickelt; der strassenseitige Verkehr unterliegt dem Controlling gemäss Pt. 4.1.3; Begrenzung der Lärmemissionen durch lärmreduzierende Massnahmen und durch die Sanierung bestehender Güterverkehrsanlagen; im Fall einer späteren Erweiterung der Anlage soll die Flächenbeanspruchung auf die bestehenden Güterverkehrsareale der SBB begrenzt bleiben	bestehend, Ausbau geplant (kurzfristig)
8	Dietikon/Spreitenbach	Rangierbahnhof Limmattal; es ist auf die haushälterische Nutzung des Bodens und die Landschaftsaufwertung zu achten; die Lärmbelastung ist zu minimieren	bestehend
9	Birmensdorf	Aushubumschlag (in Abstimmung mit Nr. 10)	geplant
10	Affoltern a.A.	Güterumschlaganlage (in Abstimmung mit Nr. 9)	geplant
11	Wädenswil, Au	Güterumschlaganlage; Nutzung der weitgehend bestehenden Infrastrukturen	geplant
12	Regensdorf-Watt	Güterumschlaganlage; Verlegung zur Station Regensdorf-Industrie (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 32) ist im Rahmen ihrer Projektierung zu prüfen	bestehend
13a	Wetzikon-Schöneich	Güterumschlaganlage; abzustimmen mit Naturschutz	geplant
13b	Pfäffikon-Chlausenweid	Güterumschlaganlage; Ersatzstandort, falls Standort Wetzikon (Nr. 13a) nicht möglich	geplant, Variante zu Nr. 13a
14	Effretikon	Aushubumschlag	bestehend
15a	Winterthur-Zentrum	Güterumschlaganlage, Umschlagplatz Cargo Domino; Verlegung nach Winterthur-Grüze prüfen	bestehend
15b	Winterthur-Grüze	Güterumschlaganlage; als Ersatzstandort für Winterthur-Zentrum (Nr. 15a) prüfen	geplant, Variante zu Nr. 15a
15c	Oberwinterthur	Güterumschlaganlage, in Kombination mit dem bereits bestehenden Aushubumschlag; möglicher Ausweichstandort, falls Verlegung nach Winterthur-Grüze (Nr. 15b) nicht möglich	geplant, Variante zu Nr. 15b
16	Embrach	Güterumschlaganlage (Embraport)	bestehend
17	Bülach	Güterumschlaganlage	bestehend
18	Niederglatt/Niederhasli	Umschlagterminal	bestehend

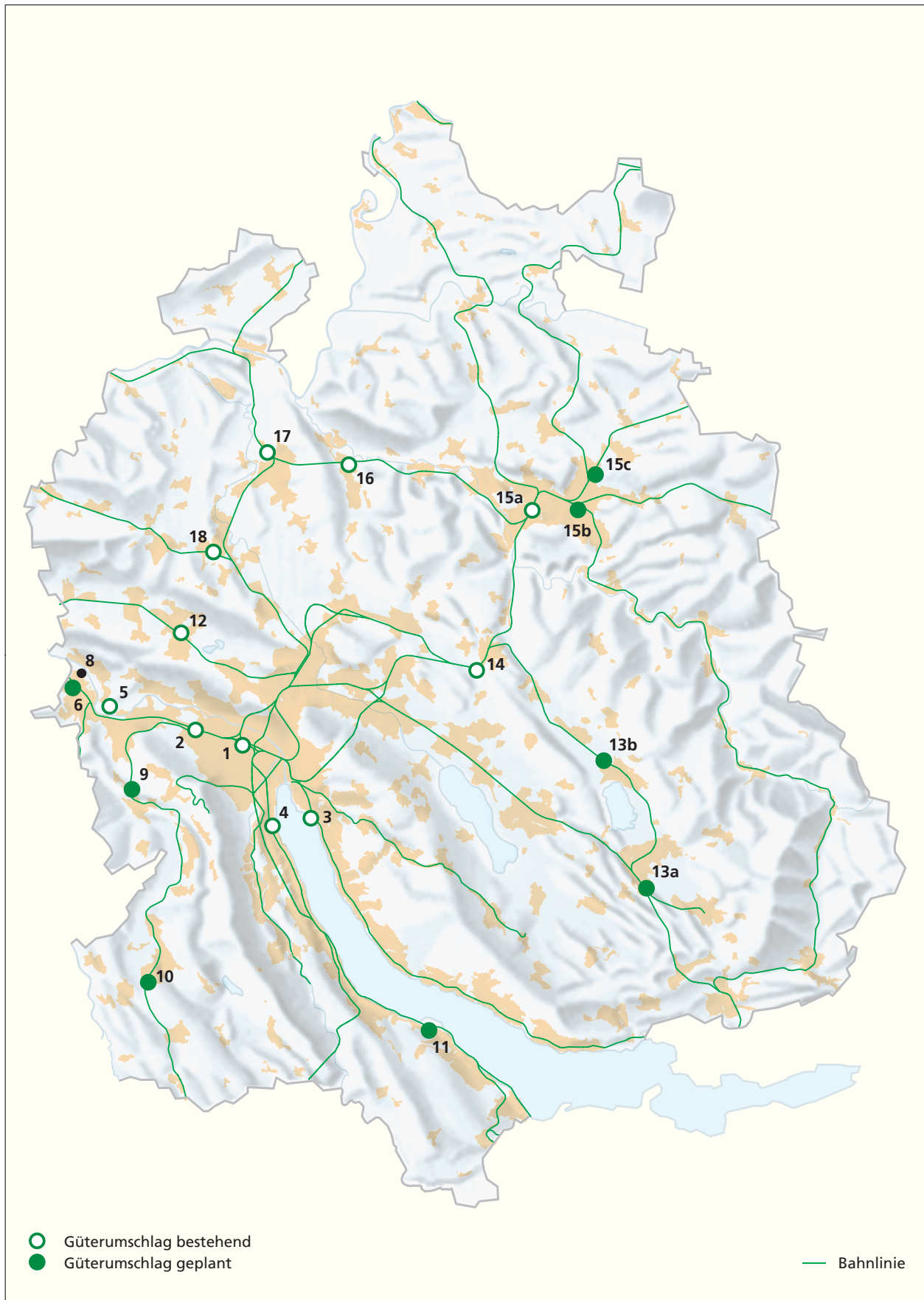


Abb. 4.4: Anlagen für den Güterumschlag
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

4.6.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton fördert im Rahmen seiner Möglichkeiten den Güterverkehr auf der Schiene, insbesondere über grosse Distanzen und beim Transport von Massen- und Gefahrgütern. Er unterstützt den Erhalt des Einzelwagenladungssystems sowie der dafür erforderlichen Infrastrukturen und fördert den Aufbau neuer Angebote im kombinierten Güterverkehr und bei der Güterverteilung.

Der Kanton gewährleistet, dass die zur Erfüllung der Ziele gemäss Pt. 4.6.1 notwendigen neuen Anlagen an geeigneten Standorten und unter geringstmöglicher Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen realisiert werden können. Er sorgt insbesondere bei grösseren Anlagen für eine gute Integration in die bestehenden Verkehrs- und Siedlungsstrukturen.

Er sorgt dafür, dass der Güterumschlag Schiene/Strasse im Rahmen des betrieblich und wirtschaftlich Vertretbaren in der Nähe der Versender und Empfänger erfolgen kann. Der vor- und nachlaufende Verkehr zum Güterumschlag sowie der Güterumschlag selber sind möglichst ohne Belastung von Siedlungsgebieten abzuwickeln. Zu diesem Zweck sind gegebenenfalls weitere geeignete Standorte für dezentrale Umschlaganlagen zu bezeichnen und die erforderlichen Ortsumfahrungenstrassen vorzusehen. Gegebenenfalls sind mit den Nachbarkantonen abgestimmte Lösungen insbesondere für Verzweigungsbahnhöfe anzustreben.

Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Aushub- und Kiestransporte von Grossbaustellen – soweit verhältnismässig – mit der Bahn erfolgen. Er bestimmt den auf der Schiene abzuwickelnden Anteil der Kies- und Aushubtransporte von und zu Gebieten für die Materialgewinnung und Aushubablagerung und sorgt für ein entsprechendes Controlling (vgl. Pt. 5.3.1).

Bei Verladeeinrichtungen von Grossbaustellen setzt sich der Kanton dafür ein, dass diese für den Güter- bzw. Kies- und Aushubtransport weiterhin verwendet werden können, soweit nicht wichtige Interessen des Siedlungs- und Landschaftsschutzes oder der Erholung entgegenstehen. Er bevorzugt bei der Bezeichnung von neuen Abbau- oder Ablagerungsgebieten (vgl. Pte. 5.3.2 und 5.3.3) Standorte mit der Möglichkeit eines Bahnanschlusses und setzt sich im Rahmen der Verhältnismässigkeit für die Realisierung entsprechender Bahnanschlüsse ein.

b) Regionen

Ergänzende Standorte, die dem Güterumschlag in Verbindung mit Bahn- oder Schiffstransporten dienen, sind in den regionalen Richtplänen festzulegen. Die Regionen bezeichnen Anschlussgleise zur bahnseitigen 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.

4.7 Luftverkehr

4.7.1 Flughafen Zürich

4.7.1.1 Ziele

Die gute internationale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich soll, zusammen mit dem internationalen Schienenverkehr (vgl. Pt. 4.3.1a) und einem leistungsfähigen übergeordneten Strassennetz (vgl. Pt. 4.2.1), durch einen wettbewerbsfähigen, sicheren und zuverlässigen interkontinentalen Flughafen mit Drehkreuzfunktion gewährleistet werden. Gleichzeitig wird der Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs angestrebt. Die Vorgaben des Zürcher Fluglärm-Indexes (ZFI) sind einzuhalten (vgl. §§ 1 und 3 Flughafengesetz).

a) Abstimmung von Sach- und Richtplanung

Die Luftfahrt fällt nach Art. 87 der Bundesverfassung (BV) in den Kompetenzbereich des Bundes. Als dessen strategisches Planungsinstrument gilt, gestützt auf Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG), der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Dieser enthält die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der schweizerischen Zivilluftfahrt. Das SIL-Objektblatt bestimmt, gestützt auf Art. 3a der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL), das für den Flughafen Zürich beanspruchte Areal (Flughafenperimeter), die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung und die Rahmenbedingungen für den Betrieb (Gebiet mit Hindernisbegrenzung, Gebiet mit Lärmauswirkungen). Um die Rahmenbedingungen für den Flughafen Zürich einerseits und für die Raumentwicklung in der Flughafenregion andererseits widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen, müssen sich die Festlegungen im SIL und im kantonalen Richtplan gegenseitig ergänzen.

b) Vorsorge

Das Ziel der raumplanerischen Vorsorge besteht darin, in Abstimmung mit den übergeordneten Zielen der Raumentwicklung (vgl. Pte. 1.2 und 1.3) eine Koexistenz von Flughafen- und Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion zu ermöglichen. Sie ist langfristig ausgerichtet und ergänzt die Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes (USG) und der Lärmschutzverordnung (LSV) sachgerecht.

Um für einen Planungshorizont von mindestens 25 Jahren Rechtssicherheit für die Nutzungsplanung im Bereich Wohnen zu schaffen, besteht das Ziel, die Gebiete mit bestehender oder gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung (gemessen am Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe II [IGW ES II]) im kantonalen Richtplan und im Sachplan des Bundes mit einer Abgrenzungslinie (vgl. Pt. 4.7.1.2a) dauerhaft und verbindlich festzulegen. Die Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan ist bei künftigen Anpassungen der Lärmbelastungskurven und der Abgrenzungslinie im SIL-Objektblatt zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen.

Innerhalb der Abgrenzungslinie werden grundsätzlich keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen. Bestehende Nutzungsreserven können im Rahmen der umweltrechtlichen Bestimmungen genutzt werden. Soweit im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung zweckmässig, sind die Möglichkeiten zur Umnutzung von belasteten Wohngebieten auszuschöpfen. Innerhalb der Abgrenzungslinie sind die zeitgemässe Erneuerung und die qualitative Aufwertung des Wohnungsbestandes aktiv zu fördern. Langfristig sind alle Wohnungen mit hochwertigen Schallschutzmassnahmen (passiver Schallschutz der Gebäudehülle und der Fenster, Komfortlüftung mit Zu- und Abluft sowie Wärmerückgewinnung) auszustatten (vgl. Pte. 4.7.1.3a und c).

Die Anweisungen an die Flughafenhalterin zur Begrenzung der Lärmimmissionen werden im SIL-Objektblatt festgelegt. Die Flughafenhalterin ist zudem gemäss dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip verpflichtet, alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung auszuschöpfen.

4.7.1.2 Karteneinträge

a) Abgrenzungslinie

Die Abgrenzungslinie umfasst das Gebiet mit bestehender und gemäss SIL-Objektblatt zukünftig möglicher Fluglärmbelastung über dem IGW ES II. Die Abgrenzungslinie ist in der Richtplankarte abschliessend festgelegt und kann auf regionaler und kommunaler Stufe nicht verändert werden. Durch den Umstand, dass die Abgrenzungslinie in der Richtplankarte nicht parzellenscharf dargestellt wird, verbleibt jedoch ein Anordnungsspielraum. Dieser Anordnungsspielraum stellt sicher, dass bei der Festsetzung von Bauzonen angemessen auf örtliche Besonderheiten Rücksicht genommen werden kann (vgl. Pt. 2.2.2).

Mit der Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan wird ein verlässlicher Rahmen für die Optimierung des Siedlungsgebiets (vgl. Pt. 2.2.2) festgelegt. Neues Siedlungsgebiet sowie neue Bauzonen für

Wohnen sind nur noch ausserhalb der Abgrenzungslinie möglich. Eingezonte und erschlossene Gebiete in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» (vgl. Pt. 1.3) sollen aufgezont werden können, wenn die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb der ersten Nachtstunde verursacht wird und

- a. das Gebiet entweder eine zentral gelegene Mischzone mit Wohnanteilsbeschränkung ist und im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station oder im Einzugsbereich von 150 Metern einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens acht Halten pro Stunde liegt, oder
- b. damit ein hochwertiger Schallschutz gefördert und keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen werden.

Der Bund und der Kanton Zürich legen eine deckungsgleiche Abgrenzungslinie fest. Der Flugbetrieb ist so zu gestalten, dass ausserhalb der Abgrenzungslinie der IGW ES II nicht überschritten wird. Mit der Festlegung des Gebiets mit Lärmauswirkungen im SIL-Objektblatt sind zusätzliche Vorgaben für den Flugbetrieb verbunden. Betriebsreglemente können durch den Bund nur dann genehmigt werden, wenn diese Vorgaben eingehalten werden.

b) Flughafenperimeter

Der Flughafenperimeter wird in der Richtplankarte in Abstimmung mit dem SIL-Objektblatt dargestellt. Er begrenzt das Areal für Flughafenanlagen, d.h. für Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb des Flughafens dienen. Flughafenanlagen dürfen nur mit einer Plangenehmigung des Bundes erstellt oder geändert werden. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt; kantonale Bewilligungen sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist jedoch zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (vgl. Art. 37 Abs. 1 bis 4 Luftfahrtgesetz, LFG). Gemäss §§ 10 und 19 des Flughafengesetzes besitzt der Kanton Zürich zudem ein Vetorecht in Bezug auf Plangenehmigungsgesuche der Flughafenhalterin an den Bund betreffend Änderungen an der Lage und Länge der Pisten. Entsprechende Weisungen genehmigt der Kantonsrat in der Form des referendumsfähigen Beschlusses.

Soweit im SIL-Objektblatt Raum für neue Flughafenanlagen, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, gesichert wird, werden im kantonalen Richtplan entsprechende Koordinationshinweise festgelegt (vgl. §§ 18 und 24 Planungs- und Baugesetz, PBG):

Koordinationshinweise bezüglich im SIL festgelegter Flughafenanlagen

Nr.	Objekt/Vorhaben	Gemeinde	Koordinationshinweise	Realisierungsstand
1	Westpiste 10/28, Verlängerung um 450 Meter nach Westen	Rümlang	Verlegung/Überdeckung der Flughofstrasse (vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 24); Abstimmung mit Sachplan Fruchtfolgeflächen (vgl. Pt. 3.2.3); Verlegung/Überdeckung der Glatt in Koordination mit Renaturierungsprojekt (vgl. Pt. 3.4.2 b Nr. 5); Anpassung des Siedlungsgebiets (vgl. Pt. 2.2.2) in Abstimmung mit Plangenehmigungsverfahren	mittelfristig in Abstimmung mit dem SIL; vorbehältlich der Zustimmung des Kantonsrates oder der Stimmberechtigten (vgl. §§ 10 und 19 Flughafengesetz)
2	Piste 14/32, Verlängerung um 400 Meter nach Norden	Oberglatt	Verlegung/Überdeckung der Bülachstrasse	mittelfristig in Abstimmung mit dem SIL; vorbehältlich der Zustimmung des Kantonsrates oder der Stimmberechtigten (vgl. §§ 10 und 19 Flughafengesetz)
3	Retentionsfilterbecken (RFB)	Oberglatt	Einbettung in Landschaft und Abstimmung mit Bedürfnissen Naherholung; Generelle Entwässerungsplanung Flughafen; Abstimmung mit Sachplan Fruchtfolgeflächen (vgl. Pt. 3.2.3)	mittelfristig in Abstimmung mit dem SIL

Die Errichtung oder Änderung von Nebenanlagen, d.h. von Bauten und Anlagen innerhalb des Flughafenperimeters, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, unterstehen dem kantonalen Recht (vgl. Art. 37m LFG). Vor dem Entscheid über die Baubewilligung für Nebenanlagen hört die federführende Behörde das zuständige Bundesamt an.

Künftige Nebenanlagen, die erhebliche Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben, müssen die Vorgaben für Parkieranlagen gemäss Pt. 4.5.1a und für den Modalsplit gemäss Pt. 4.1.1b erfüllen und sind im kantonalen oder im regionalen Richtplan festzulegen.

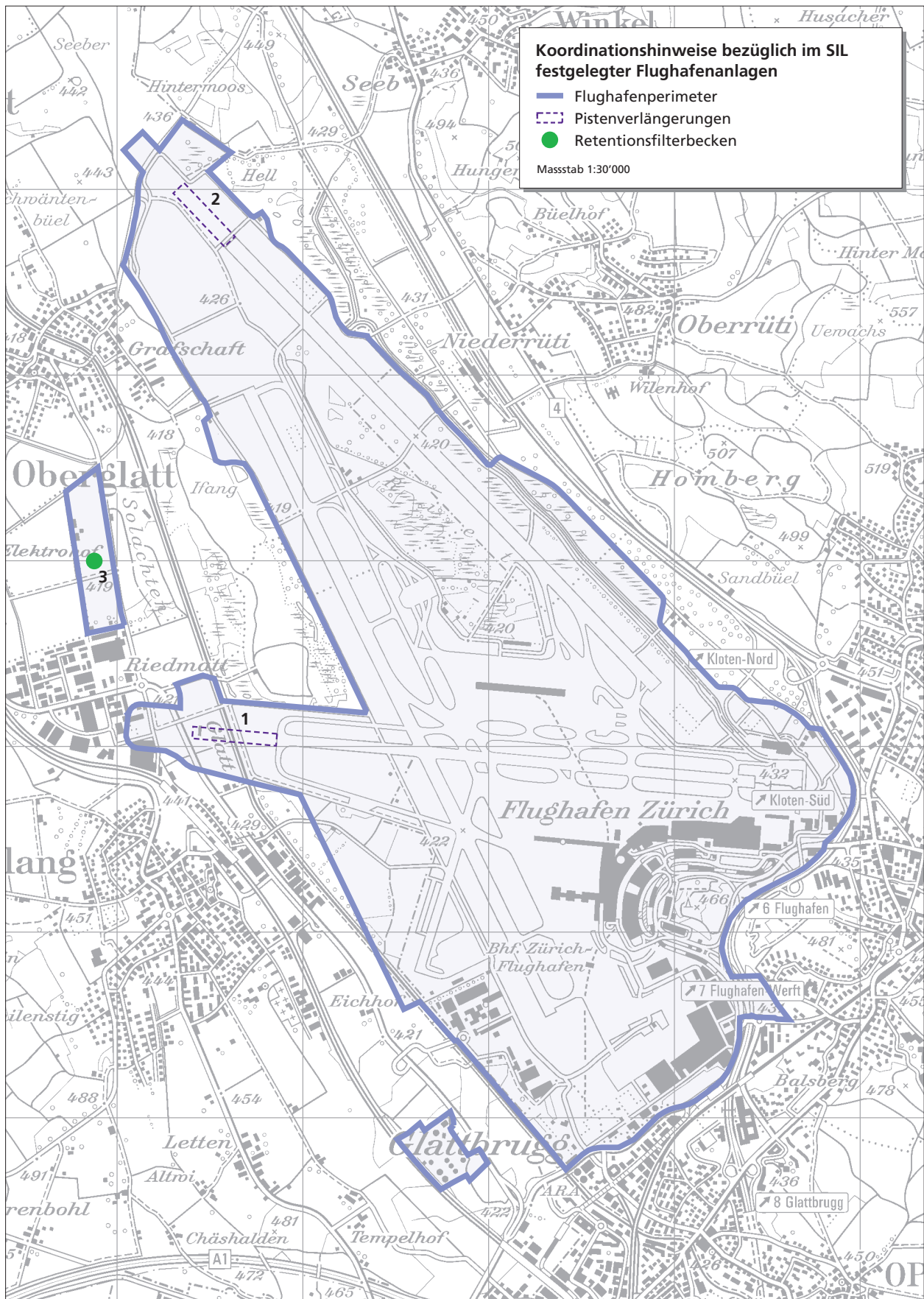


Abb. 4.5: Koordinationshinweise bezüglich Flughafenanlagen gemäss SIL
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

4.7.1.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt sich im Rahmen seines gesetzlichen Auftrages für den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs ein (vgl. §§ 1 und 3 Flughafengesetz; §§ 10 ff. der Verordnung über den Zürcher Fluglärm-Index).

Der Kanton stützt sich bei Baubewilligungen im Einflussbereich des Flughafens Zürich auf die Bestimmungen des Umweltschutzrechts und die durch den Bund festgelegten zulässigen Lärmimmissionen (Art. 37a Abs. 1 LSV). Bei der Beurteilung von Richt- und Nutzungsplänen stützt er sich insbesondere auf die Abgrenzungslinie (vgl. Pt. 4.7.1.2a) und die übergeordneten Zielsetzungen des kantonalen Richtplans (vgl. Pte. 1.2 und 1.3).

Der Kanton überprüft bei künftigen Anpassungen der Lärmbelastungskurven und der Abgrenzungslinie im SIL-Objektblatt die Festlegung der Abgrenzungslinie im kantonalen Richtplan und passt sie bei Bedarf an.

Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass das Umweltrecht überprüft und nötigenfalls angepasst wird, um den nachfolgenden Anforderungen gerecht zu werden. Vor allem in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» (vgl. Pt. 1.3) ausserhalb der Abgrenzungslinie soll die Siedlungsentwicklung aufgrund einer umfassenden raumplanerischen Interessenabwägung auch bei einer Überschreitung der Planungswerte möglich sein. Innerhalb der Abgrenzungslinie sollen eingezonte und erschlossene Gebiete in den Handlungsräumen «Stadtlandschaft» und «urbane Wohnlandschaft» (vgl. Pt. 1.3) aufgezont werden können, wenn die Überschreitung des IGW ausschliesslich durch den Flugbetrieb der ersten Nachtstunde verursacht wird und das Gebiet entweder eine zentral gelegene und hervorragend erschlossene Mischzone ist (vgl. Pt. 4.7.1.2a), oder wenn damit ein hochwertiger Schallschutz gefördert und keine zusätzlichen Wohnnutzungsreserven geschaffen werden; Wohnbauten sollen im ordentlichen Baubewilligungsverfahren bewilligt werden können, wenn die Anforderungen an einen hochwertigen Schallschutz erfüllt werden.

Der Kanton prüft zusammen mit Gemeinden und Regionen die Bauzonen innerhalb der Abgrenzungslinie hinsichtlich ihrer Zweckmässigkeit. Dies betrifft insbesondere auch die Industriezone Flughafen in den Gemeinden Kloten und Opfikon.

Der Kanton unterstützt Gemeinden innerhalb der Abgrenzungslinie bei ihren Bestrebungen zur Siedlungserneuerung. Er prüft die Zweckmässigkeit der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für ein Heimschlagsrecht für Liegenschaften, bei denen der Alarmwert infolge Fluglärms überschritten wird.

Der Kanton fördert im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten energetische Gesamtanierungen nach Minergie-Standard (vgl. § 16 Energiegesetz) und ihre Ausstattung mit einem hochwertigen Schallschutz (§§ 10 ff. Verordnung über den Zürcher Fluglärm-Index), vorab innerhalb der Abgrenzungslinie. Er schöpft seine Möglichkeiten im Bewilligungsverfahren aus, damit bestehende Gebäude sowie neue Wohnbauten mit Komfortlüftungen (Zu- und Abluft sowie Wärmerückgewinnung) ausgestattet werden.

Der Kanton koordiniert die Erarbeitung von Grundlagen durch die Regionen Glattal und Unterland bezüglich der Raumentwicklung in der Flughafenregion. Er prüft zusammen mit Regionen, Gemeinden und der Flughafenhalterin geeignete Massnahmen für den Ersatz von durch neue Flughafenanlagen beeinträchtigten schutzwürdigen Lebensräumen und für Waldrodungen und stellt diese sicher (vgl. Art. 3 und Art. 18 Abs. 1ter Natur- und Heimatschutzgesetz, NHG; Art. 7 Abs. 1 und 2 Waldgesetz, WaG). Er koordiniert die Landschaftsaufwertung mit der Entwicklung des Flughafens, insbesondere im Bereich des heute begradigten Flusslaufs der Glatt.

Der Kanton stellt in seinem Zuständigkeitsbereich die gute Erreichbarkeit des Flughafens für den Personen- und Güterverkehr auf dem Strassen- und Schienennetz langfristig sicher und unterstützt dabei die Ziele bezüglich des Verkehrsanteils des öffentlichen Verkehrs (vgl. Pte. 4.1 bis 4.6). Er entwickelt ausserdem zusammen mit dem Bund und den Regionen Glattal und Unterland sowie den Gemeinden ein Gesamtverkehrskonzept für die Flughafenregion und setzt dieses fristgerecht um (vgl. Pt. 4.1.1d).

Der Regierungsrat erstattet im Rahmen des Raumplanungsberichts dem Kantonsrat alle vier Jahre Bericht über die Siedlungs- und Nutzungsentwicklung des Gebiets innerhalb der Abgrenzungslinie.

b) Regionen

Die Regionen Glattal und Unterland erarbeiten ein Siedlungs- und Landschaftsentwicklungskonzept für die Flughafenregion (vgl. Pt. 3.1.2). Sie legen im regionalen Richtplan Gebiete mit besonderem Handlungsbedarf bezüglich Sanierung und Aufwertung von Wohnbauten fest.

c) Gemeinden

Für Gebiete innerhalb der Abgrenzungslinie klären die betroffenen Gemeinden die Eignung für weniger lärmempfindliche Nutzungen und legen entsprechende Massnahmen in den kommunalen Richt- und Nutzungsplänen fest.

Die Gemeinden fördern eine dem Fluglärm angepasste Bauweise und nutzen damit konsequent die Synergien zwischen Schallschutz und energiesparender Bauweise, wo sinnvoll und nötig mit dem Erlass von Gestaltungsplänen. Zur Erhöhung der Wohnqualität fördern sie zudem die Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie eine attraktive Siedlungsausstattung.

Für überbaute Ortsteile mit hohem Erneuerungsbedarf prüfen die Gemeinden den Erlass eines öffentlichen Gestaltungsplans (vgl. § 84 PBG) oder die Durchführung einer Gebietssanierung (vgl. §§ 186 ff. PBG).

Das SIL-Objektblatt legt das Gebiet mit Hindernisbegrenzung fest. Die Gemeinden legen im Rahmen ihrer Berichterstattung nach Art. 47 RPV dar, dass bei Neueinzonungen sowie Auf- und Umzonungen keine neuen oder zusätzlichen Konflikte mit den Hindernisbegrenzungsflächen geschaffen werden.

4.7.2 Weitere Flugplätze

4.7.2.1 Ziele

Die zukünftige Entwicklung des Flughafens Zürich, des Flugplatzes Dübendorf und der vier Flugfelder erfolgt in Abstimmung mit den Sachplänen des Bundes, wobei folgende Grundsätze zu beachten sind:

- Der sichere und raumverträgliche Betrieb des Flughafens Zürich (vgl. Pt. 4.7.1) darf nicht beeinträchtigt werden.
- Falls eine Verlagerung von Teilen des gewerbsmässigen Luftverkehrs des Flughafens Zürich nötig werden sollte, ist die Zusammenarbeit mit bestehenden, gut durch den öffentlichen Verkehr erreichbaren Anlagen vorab auf gesamtschweizerischer Ebene und nicht nur innerhalb des Kantons Zürich zu suchen.
- Sowohl das Ausmass der bestehenden Lärmemissionen als auch der Lärmimmissionen darf nicht erhöht werden.
- Die Entwicklung eines Flugplatzes ist auf die bestehende landseitige Erschliessung auszurichten.
- Die Beanspruchung von Flächen in Landschaftsschutzgebieten (vgl. Pt. 3.7) richtet sich nach den zulässigen Nutzungen gemäss überkommener Schutzverordnung.
- Helikopterlandeplätze sind soweit möglich an Standorten mit lärmunempfindlicher Umgebung vorzusehen, An- und Abflugrouten sind grundsätzlich über lärmunempfindliches Gebiet zu führen.
- Die Frage eines künftigen Flugbetriebs auf dem Flugplatzareal Dübendorf wird im Rahmen der Sachplanung des Bundes entschieden. Eine weitere Stationierung von Helikoptern der Rega, der Kantonspolizei sowie der Luftwaffe soll möglich sein. Der Standort ist auf Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen. Angesichts seiner Grösse und Lage ist das Flugplatzareal als strategische Landreserve für künftige Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf und von kantonaler oder nationaler Bedeutung (insbesondere für einen Innovationspark) freizuhalten.

4.7.2.2 Karteneinträge

a) Flugplätze und Flugfelder

Folgende bestehende Flugplätze und Flugfelder werden unter Angabe der überwiegenden Nutzung und der Pisten festgelegt:

Objekt	Überwiegende Nutzung	Pistenbeschaffenheit / -länge
Flugfeld Hausen, Hausen a.A./Rifferswil	fliegerische Ausbildung und Flugsport	Hartbelagspiste 9R/27L, 700 Meter Graspiste 9L/27R, 700 Meter
Flugfeld Hasenstrick, Dürnten/Hinwil	Rundflüge und Flugsport	Graspiste 11/29, 380 Meter
Flugfeld Speck, Fehraltorf	Flugsport	Graspiste 12/30, 600 Meter
Segelflugfeld Oberwinterthur, Winterthur	Segelflug	Graspiste 1/19, 695 Meter
Flugplatz Dübendorf	unterliegt der Sachplanung gemäss Bundesgesetzgebung	unterliegt der Sachplanung gemäss Bundesgesetzgebung

b) Flugplatzperimeter

Die in der Karte bezeichneten Flugplatzperimeter begrenzen das Areal für bestehende und künftige Anlagen, die dem Flugbetrieb dienen. Die Möglichkeiten zur Erstellung von Nebenanlagen richten sich hingegen nach den Vorgaben der Richt- und Nutzungspläne.

4.7.2.3 Massnahmen**a) Kanton**

Der Kanton wirkt auf eine zeitnahe Anpassung der Lärmkurven und Hindernisbegrenzungsflächen an die heute und gemäss zukünftigen Beschlüssen vereinbarte Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf hin. In Zusammenarbeit mit dem Bund, der Region Glattal und den Standortgemeinden werden im Rahmen eines Gebietsmanagements die Grundlagen für die Nachnutzung des Flugplatzareals und die Entwicklung der Übergangsbereiche erarbeitet. Dabei sind insbesondere die Verkehrsplanungen (vgl. Pte. 4.2, 4.3 und 4.5) sowie Entwicklungen in den Bereichen Bildung und Forschung (vgl. Pt. 6.3) und der ökologische Wert der Grünflächen zu berücksichtigen. Sobald die Ergebnisse des Gebietsmanagements vorliegen, werden die für die Entwicklung des Flugplatzareals erforderlichen Festlegungen getroffen.

b) Regionen und Gemeinden

Für die ökologische Aufwertung der Flugplatzareale erarbeiten die Regionen in Zusammenarbeit mit Bund, Kanton, Gemeinden und Flugplatzhaltern die Grundlagen zur Umsetzung bis zum Planungshorizont 2025 (vgl. Pt. 3.1.1).

4.8 Schifffahrt

4.8.1 Ziele

Die Schifffahrt besteht aus öffentlichem und privatem Schiffsverkehr und wird hauptsächlich für Freizeit Zwecke genutzt. Von Bedeutung ist zudem der umweltfreundliche Transport von Massengütern auf dem Wasserweg (vgl. Pt. 4.6). Seequerende Schifffahrtslinien, die Wohn- und Arbeitsgebiete verbinden, sind weiterhin ganzjährig zu betreiben; die Einbindung in das Bahn- und Busnetz ist sicherzustellen.

Die Gewässer erfüllen vielfältige Funktionen (vgl. Pt. 3.4.1) und sind einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt. Damit die Qualität und die Funktionen der Gewässer nachhaltig gesichert werden können, soll grundsätzlich auf eine Nutzungsintensivierung verzichtet werden.

4.8.2 Karteneinträge

Von kantonalen Bedeutung sind die Autofähre Horgen–Meilen, die übrigen in der Richtplankarte festgelegten seequerenden Schifffahrtslinien auf dem Zürich- und dem Greifensee sowie die zugehörigen Schiffsanlegestellen.

4.8.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton sorgt für das Erreichen der Ziele gemäss Pt. 4.8.1 und fördert attraktive umweltschonende Transportketten. Bei den Schiffsanlegestellen der Autofähre Horgen–Meilen sind umwelt- und landschaftsverträgliche Massnahmen zu prüfen, falls ein Rückstau auf dem Strassennetz zu unverhältnismässigen Beeinträchtigungen führen sollte.

Bootsliegeplätze, die über den heutigen Bestand hinausgehen, können in Ausnahmefällen, speziell bei Umnutzungen von bisher industriell genutzten Liegenschaften am Seeufer, zugelassen werden. Auf dem Zürichsee sind – gemeinsam mit den Kantonen St. Gallen und Schwyz – Massnahmen zur Konzentration von Bootsliegeplätzen an ökologisch wenig empfindlichen Stellen, unter Abbau bestehender Bojenfelder, zu prüfen. Das Stationieren und Befahren mit Booten auf dem Greifensee und auf dem Pfäffikersee ist in den überkommunalen Schutzverordnungen geregelt.

b) Regionen

Die Standorte der Hafenanlagen, die Situierung der Bootsliegeplätze sowie Kursschifffahrtslinien von regionaler Bedeutung werden mit den regionalen Richtplänen festgesetzt. Zur landschaftlichen Einordnung der Anlagen sind entsprechende Anforderungen festzulegen (vgl. Pt. 3.4.3 b).

4.9 Grundlagen

a) Rechtliche Grundlagen

- BV: Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101)
- NHG: Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (SR 451)
- RPG: Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- RPV: Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- NSV: Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (SR 725.111)
- MinVV: Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (SR 725.116.21)
- FWG: Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985 (SR 704)
- Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 (SR 742.140.2)
- Bundesgesetz über die Anschlussgleise vom 5. Oktober 1990 (SR 742.141.5)
- Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, HGVAnG) vom 18. März 2005 (SR 742.140.3)
- BSG: Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (SR 747.201)
- Durchgangsstrassenverordnung (mit Anhängen) vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272)
- PBG: Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz) vom 20. März 2009 (SR 745.1)
- VPB: Verordnung über die Personenbeförderung vom 4. November 2009 (SR 745.11)
- Verordnung über die Regelung der Schifffahrt auf dem Rhein zwischen Neuhausen am Rheinfluss und Rheinfelden vom 3. Juni 1991 (SR 747.224.320)
- LFG: Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0)
- VIL: Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (SR 748.131.1)
- USG: Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- LSV: Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41)
- WaG: Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz) vom 4. Oktober 1991 (SR 921.0)
- PBG: Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) vom 7. September 1975 (LS 700.1)
- Energiegesetz vom 19. Juni 1983 (LS 730.1)
- Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) vom 12. Juli 1999 (LS 748.1)
- Verordnung über den Zürcher Fluglärm-Index vom 7. Dezember 2011 (LS 748.15)
- Flughafenfondsgesetz vom 20. August 2001 (LS 748.3)
- Strassengesetz: Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen vom 27. September 1981 (GS 722.1)
- Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (GS 740.1)
- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) vom 14. Dezember 1988 (GS 740.3)
- Verordnung über das Fahrplanverfahren im Verkehrsverbund des Kantons Zürich (Fahrplanverordnung) vom 15. Oktober 1997 (GS 740.35)
- Verordnung über die Schifffahrt auf zürcherischen Gewässern vom 7. Mai 1980 (GS 747.11)
- Verordnung über das Stationieren von Schiffen (Stationierungsverordnung) vom 14. Oktober 1992 (GS 747.4)
- Interkantonale Vereinbarung über die Schifffahrt auf dem Zürichsee und dem Walensee vom 4. Oktober 1979 (GS 747.2)

b) Weitere Grundlagen

Gesamtstrategie

- Sachplan Verkehr – Teil Programm; Beschluss des Bundesrates vom 26. April 2006, www.are.admin.ch
- Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 8. September 2010, www.bav.admin.ch
- Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV); Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Statistik, www.are.admin.ch
- Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1979 vom 9. Dezember 2009, www.luft.zh.ch
- Massnahmenplan Luftreinhaltung, Teilrevision 2016, Januar 2016, www.luft.zh.ch
- Verordnung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung, Beschluss des Regierungsrates vom 13. Januar 2016, www.luft.zh.ch

- *Raumplanungsbericht Kanton Zürich; Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat, 4-jährlich, www.are.zh.ch*
- *Raumbeobachtung Kanton Zürich: Heft 23 «Verkehrsentwicklung», Dezember 2003; Heft 24 «Siedlungsentwicklung», Dezember 2004; Heft 25 «Raumentwicklung», Dezember 2007; Baudirektion Kanton Zürich, www.are.zh.ch*
- *Umweltbericht für den Kanton Zürich, herausgegeben von der Baudirektion Kanton Zürich im Auftrag des Regierungsrates; 4-jährlich, www.umweltschutz.zh.ch*
- *Verkehrsentwicklung im Wirtschaftsraum Zürich bis 2025; Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, September 1999*
- *Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich; Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Dezember 2001, www.afv.zh.ch*
- *Gesamtverkehrskonzept; Vorlage 3936, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. Januar 2002 zum Postulat KR-Nr. 146/1998, www.amtsblatt.zh.ch*
- *Gesamtverkehrskonzeption (Regionale Verkehrskonzepte als Grundlagen für die Entwicklung von Agglomerationsprogrammen); Beschluss des Regierungsrates Nr. 528 vom 16. April 2003*
- *Gesamtverkehrskonzeption – Strategie des Kantons Zürich für den Agglomerationsverkehr; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1638 vom 27. Oktober 2004*
- *Grundlagen Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung; Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Juli 2005, www.rzu.ch*
- *Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1334 vom 13. September 2006, www.sk.zh.ch*
- *Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018; Beschluss des Regierungsrates Nr. 25/2018 vom 9. Januar 2018, www.sk.zh.ch*
- *Regionales Gesamtverkehrskonzept Stadt Zürich – Schlussbericht; Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich (Hrsg.), Infras, Zürich, 8. April 2005*
- *Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion inkl. Landseitige Erschliessung des Flughafens, Synthesebericht, 8. Februar 2011, Amt für Verkehr Kanton Zürich*
- *Regionales Gesamtverkehrskonzept Limmattal – Schlussbericht; Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Baudirektion Kanton Zürich, Baudepartement Kanton Aargau, 31. Mai 2005*
- *Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal – Schlussbericht; Amt für Verkehr, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Juli 2005*
- *Regionales Gesamtverkehrskonzept Winterthur und Weinland – Schlussbericht; Stadt Winterthur, Regionalplanung Winterthur und Umgebung, Zürcher Planungsgruppe Weinland (Hrsg.), Emch + Berger AG, Zürich, November 2005*
- *Agglomerationsprogramm Kanton Zürich; Volkswirtschaftsdirektion, www.afv.zh.ch*
- *Flughafenbericht 2017, RRB Nr. 1012/2017*
- *Das Verhältnis zwischen dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und dem kantonalen Richtplan, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom August 2006, www.zh.ch/raumplanung*
- *Eigentümerstrategie für die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG, Beschlüsse des Regierungsrates Nr. 802/2008 und 1003/2015*
- *Flughafen Zürich, langfristige Vorsorge durch Abgrenzungslinie und Verbesserungsprozess, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom Mai 2007, www.zh.ch/raumplanung*
- *Flughafenpolitik des Kantons Zürich, RRB Nr. 1407/2007, www.vd.zh.ch*
- *Konzept Fluglärm-Controlling Flughafen Zürich vom Juni 2007, www.vd.zh.ch*
- *Kreisschreiben der Baudirektion vom 4. März 2015 zur Raumplanung in der Flughafenregion – Revision der Lärmschutzverordnung vom 1. Februar 2015: Beurteilung von Planungs- und Baubewilligungsverfahren, www.zh.ch/raumplanung*
- *Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2016 (Lupo 2016), Bericht des Bundesrates vom 24. Februar 2016*
- *Merkblatt «Ressource Boden und Sachplan Fruchtfolgeflächen, Umsetzung in den Gemeinden», Amt für Landschaft und Natur und Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Januar 2011, www.are.zh.ch*
- *Nutzungsplanung in fluglärmbelasteten Gebieten, Rechtsgutachten von Prof. Dr. A. Ruch vom 13. Juli 2006, www.zh.ch/raumplanung*
- *Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den flugbetrieblichen Massnahmen vom Oktober 2009, www.vd.zh.ch*

- Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den Massnahmen im Bereich Raumentwicklung/ Wohnqualität vom Oktober 2009, www.vd.zh.ch
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion inkl. Landseitige Erschliessung des Flughafens, Synthesebericht, 8. Februar 2011, Amt für Verkehr Kanton Zürich
- Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF), Festsetzung des Mindestumfangs der Fruchtfolgeflächen und der Aufteilung auf die Kantone (1992) (BBI 1992 II 1649); Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement (EJP), Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement (EVD)
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Konzeptteil (Teile I-III B); Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. Oktober 2000, www.sil-zuerich.admin.ch
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil IIIC Objektblatt Flughafen Zürich vom Bundesrat verabschiedet am 23. August 2017, www.sil-zuerich.admin.ch
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des Schlussberichts zum SIL-Prozess, RRB Nr. 1688/2009
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich, RRB Nr. 1728/2010
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich / Koordination mit dem Betrieb der Luftwaffe in Dübendorf, RRB Nr. 1490/2011
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht «SIL-Prozess: Anpassung des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland», RRB Nr. 1141/2012
- Stellungnahme des Regierungsrates zur ersten Fassung des SIL-Objektblatts, RRB Nr. 690/2013
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung Teil IIIC, Objektblatt Flughafen Zürich vom 14. Januar 2015, RRB Nr. 36/2015
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich vom 1. Februar 2017, RRB Nr. 88/2017
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung Teil IIIC, SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom 5. Juli 2017, RRB Nr. 648/2017

Strassenverkehr

- Netzbeschluss Nationalstrassen (SR 725.113.11)
- Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11); Bericht für die Vernehmlassung vom 9. Mai 2008
- Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung vom 18. Januar 2012 (BBI 2012 745)
- Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln vom 11. November 2009
- Bauprogramm der Staatsstrassen (Strassenbauprogramm); jährlich, www.amtsblatt.zh.ch
- Integriertes Verkehrsmanagement – Gesamtkonzept und Projektierungskredit; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1092 vom 18. Juli 2001
- Integriertes Verkehrsmanagement (IVM) Kanton Zürich – Konzept; Direktion für Soziales und Sicherheit Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Baudirektion Kanton Zürich, August 2001
- Integriertes Verkehrsmanagement – Standbericht und Umsetzungsphase; Beschluss des Regierungsrates Nr. 49 vom 14. Januar 2004
- Ortsdurchfahrten – Von der Durchfahrtsstrasse zum gestalteten Strassenraum, Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), 2001, www.are.zh.ch
- Prioritäten Ortsumfahrungen Kanton Zürich; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Technischer Schlussbericht vom 20. Oktober 2001 und Kurzbericht zur Prioritätenreihung vom November 2001
- Ortsumfahrungen – Festlegung der Prioritäten; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1821 vom 21. November 2001
- Prioritäten und Handlungsbedarf auf den Staatsstrassen – Dokumentation der Gespräche mit den Regionalplanungsgruppen im Zusammenhang mit der Priorisierung von Ortsumfahrungen; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Juli 2003
- Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich – Strategie und Elemente; Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Juni 2000, www.afv.zh.ch
- Strassen – Hochleistungsstrassen, Strategie und Elemente; Beschluss des Regierungsrates Nr. 257 vom 28. Februar 2001
- Strategie Hochleistungsstrassen – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Abay & Meier, Emch + Berger AG, 2. Dezember 2002

- Äussere Nordumfahrung Zürich, Vorlage 3893c; Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 11. Dezember 2002 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 391/2000
- Strategie Hochleistungsstrassen 2025/30; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1955 vom 11. Dezember 2002
- Strategie Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich – Evaluation und Umsetzung 2025/2030; Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, August 2003, www.afv.zh.ch
- Bewilligung eines Objektkredits für die Einhausung der Autobahn Schwamendingen, Vorlage 4162b, Beschluss des Regierungsrates vom 2. November 2005 zur Motion KR-Nr. 225/2001
- Prioritäten des Kantons Zürich für das HLS-Netz, Vorlage 4342, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. August 2006 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 177/2005, www.amtsblatt.zh.ch
- Autobahn N1, Region Glattal – Winterthur, Synthesebericht der Zweckmässigkeitsbeurteilung, Bundesamt für Strassen (Hrsg.), März 2013
- Behebung des Engpasses auf der A1 im Raum Glattal/Winterthur, Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung, Stellungnahme des Regierungsrates vom 9. Mai 2012 (RRB 490/2012)
- Oberlandautobahn – Umfahrung Wetzikon, Verkehrsuntersuchung; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, September 1999
- Zürcher Oberlandautobahn, Planungsstudie und Machbarkeitsprüfung, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Mai 2014
- Zürcher Oberlandautobahn, Umweltbericht mit Pflichtenheft für das Generelle Projekt, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Mai 2014
- Parkierungskonzept Spinnerei Floos, IBV Hüsler AG, 2010
- Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Kooperatives Planungsverfahren und Variantenentscheid, Amt für Städtebau Stadt Winterthur, 31. Juli 2013
- Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Kenntnisnahme des Planungsberichts und der Linienführung, Beschluss des Grossen Gemeinderats vom 7. April 2014 (GGR-Nr. 2013-083)
- Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich, Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredits, Vorlage 5326, Beschluss des Kantonsrates vom 25. März 2019, www.kantonsrat.zh.ch
- Westtangente Fällanden – Anschluss Umfahrung Fällanden-Schwerzenbach, verkehrstechnische Überprüfung; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Emch + Berger AG, Juni 2000
- N4/N20 Westumfahrung Zürich – Konzept Flankierende Massnahmen, Technischer Schlussbericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Juli 2001
- Südwestumfahrung Dietikon, Verkehrsanalysen; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Jenni + Gottardi AG, August 2001
- ZMB Seetunnel / Stadttunnel Zürich – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich und Tiefbauamt der Stadt Zürich (Hrsg.), Synergo, September 2002
- Projektstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich West – Synthesebericht und Dossiers der Projekt-Varianten; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Peter Güller, Synergo, März 2005
- ZMB N1/N20 Nordumfahrung Zürich – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Basler & Hofmann, Eichenberger AG, Oktober 2002
- ZMB K10 Umfahrung Kloten-Bassersdorf-Brüttisellen – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, Rapp, Oktober 2002
- K10 Umfahrung Kloten-Bassersdorf-Brüttisellen – Optimierung der Variante 10; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, Rapp, April 2004
- Realisierungspriorität K10, Vorbereitungsarbeiten für das generelle Projekt; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, S-ce, 12. Oktober 2005
- ZMB Obfelden/Ottenbach (Netzstrategie Knonaueramt); Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), SNZ Ingenieure und Planer AG, November 2003
- Bewilligung eines Objektkredits für den Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach; Vorlage 4782, Antrag des Regierungsrates vom 16. März 2011, www.kantonsrat.zh.ch
- ZMB Uster / Uster West + Neue Greifenseestrasse, Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Emch + Berger AG, Dezember 2004
- Bewilligung eines Verpflichtungskredits für den Bau der Strasse Uster West, Vorlage 4818, Antrag des Regierungsrates vom 13. Juli 2011, www.kantonsrat.zh.ch
- Strategieplanung für die überregionalen Strassenverbindungen im Raum Schaffhausen–Thurgau–Zürcher Weinland, Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Schaffhausen, Tiefbauamt Kanton Zürich, Tiefbauamt Kanton Thurgau (Hrsg.), Gruner AG, 10. Mai 2005

- Road-Pricing-Modelle auf Autobahnen und in Stadtgebieten; SVI-Forschungsprojekt 2001/523, Zusammenfassung, Rapp Trans AG, Infras AG, 19. Januar 2006
- Siedlungsverträgliche Lärmschutzwände, Arbeitshilfe zum baulichen Lärmschutz an Strassen; Baudirektion Kanton Zürich, Fachstelle Lärmschutz, Januar 2009, www.laerm.zh.ch
- Konzept Autobahnraststätten Kanton Zürich; Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, 11. Februar 2011
- Städtebauliche Studie Nationaler Innovationspark Hubstandort Dübendorf – Schlussbericht; Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, August 2014
- Kantonaler Gestaltungsplan mit UVP «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich» – Entwurf für die öffentliche Auflage; Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, 23. Januar 2015

Öffentlicher Verkehr

- Bewilligung eines Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes; 2-jährlich, www.kantonsrat.zh.ch
- Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr; 2-jährlich, www.zvv.ch
- Zürich Oerlikon–Winterthur; Planungsstudie Leistungssteigerung, SBB, 31. Oktober 2002
- Plangenehmigung für die Durchmesserlinie Altstetten–Zürich HB–Oerlikon (DML), Bundesamt für Verkehr, 20. Dezember 2006
- Planungsbericht, S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzungen, Juli 2009
- Bewilligung eines Rahmenkredites für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB-Anlagen (4. Teilergänzungen S-Bahn), Vorlage 4675, Beschluss des Kantonsrates vom 4. Oktober 2010, www.kantonsrat.zh.ch
- Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich, Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredits, Vorlage 5326, Beschluss des Kantonsrates vom 25. März 2019, www.kantonsrat.zh.ch
- Machbarkeitsstudie Verlängerung BD-Bahn, Situation und Längenprofil; Stadt Dietikon (Hrsg.), Sennhauser, Werner & Rauch AG, Dietikon 2001
- Plangenehmigung für den Bau der Stadtbahn Glattal; Bundesamt für Verkehr, 27. Januar 2004
- Ringbahn Hardwald – Bedarfsnachweis und Korridorstudie; Gemeinde Bassersdorf, Gemeinde Dietlikon, Gemeinde Wangen-Brüttisellen, Stadt Dübendorf (Hrsg.); Winterthur, 20. März 2001
- Ringbahn Hardwald – Trasseestudie und Variantenbewertung; S-ce Teamverkehr, März 2002
- Ringbahn Hardwald – Vertiefungsstudie – Vernehmlassungsbericht; Amt für Verkehr, Stadt Kloten, Stadt Dübendorf, Gemeinde Bassersdorf, Gemeinde Dietlikon, Gemeinde Wangen-Brüttisellen (Hrsg.); Effretikon, 9. Juli 2008
- Stadtbahnkorridor Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon; Amt für Raumentwicklung, Baudirektion Kanton Zürich (Auftraggeber), Feddersen&Klostermann, 22. Januar 2013, www.are.zh.ch
- Synthesebericht Vertiefungsstudie «Achse Bhf. Dübendorf – Wangenstrasse»; Gebietsmanagement Flugplatzareal Dübendorf, 18. Dezember 2011, www.are.zh.ch
- Verkehrskonzept Limmattal, Phase 1 – System und Korridorstudie; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.), Ernst Basler + Partner, Zürich, 20. November 2002
- Verkehrskonzept Limmattal, Phase 2a – Trasseestudie, Modul A; Amt für Verkehr Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.), SNZ Ingenieure und Planer AG, Planpartner AG, Zürich 2003
- Verkehrskonzept Limmattal, Phase 2a – Trasseestudie, Modul B; Amt für Verkehr Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.), SNZ Ingenieure und Planer AG, Planpartner AG, Zürich 2003
- Planungsbericht Limmattalbahn, Anbindung Spital Limmattal, SNZ Ingenieure und Planer AG, 3. April 2009
- Evaluation Depotstandort, Limmattalbahn AG, Mai 2014

Fuss- und Veloverkehr

- Festlegungen zu Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwegen: Regionale Richtpläne
- Radwege im Kanton Zürich – Strategie für die Realisierung der geplanten Radwege, Bericht und Karte 1:50 000; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), TBF + Partner, Marti + Dietschweiler AG, Zürich, Oktober 2000, geändert Mai 2001
- Strassen – Radwegstrategie; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1233 vom 22. August 2001
- Radwegkonzept Kanton Zürich – Überarbeitung des Radwegnetzes, Bericht und Karte 1:50 000; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), TBF + Partner, Marti + Dietschweiler AG, Zürich, März 2004
- Radwegkonzept Kanton Zürich – Überarbeitung des Radwegnetzes, Schlussbericht; Verkehr und Infrastruktur Strasse (Hrsg.), TBF + Partner, Marti + Dietschweiler AG, November 2005

- *Strassen – Radwegstrategie, Bereinigung Radwegnetz; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1080 vom 19. Juli 2006*
- *Leitbild Langsamverkehr – Entwurf für die Vernehmlassung; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 9. Dezember 2002*
- *Leitbild Langsamverkehr – Vernehmlassung zum Entwurf des UVEK; Beschluss des Regierungsrates Nr. 718 vom 21. Mai 2003*
- *Nationale und regionale Veloland-Routen, Stiftung Veloland Schweiz, Bern, www.veloland.ch*
- *SchweizMobil-Routen, Karte im Massstab 1:300 000 als Grundlage für die Konsolidierung, 27. April 2006*
- *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), ivs-gis.admin.ch*

Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

- *Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (gemäss Massnahme PV2 des Luft-Programms 1996); Baudirektion Kanton Zürich, Oktober 1997*
- *Überarbeitung der Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs, Bericht der Arbeitsgruppe; Baudirektion Kanton Zürich, 19. November 2004*
- *Baukonzession für die 5. Bauetappe für den Flughafen Zürich-Kloten gemäss Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG, SR 748.0); Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 5. November 1999*
- *Mobilitätsverhalten – Einkaufs- und Freizeitverkehr im Glattal; Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Zürich 2001, www.rzu.ch*
- *Publikumsintensive Einrichtungen – Verbesserte Koordination zwischen Luftreinhaltung und Raumplanung; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Schriftenreihe Umwelt Nr. 346, Bern 2002*
- *Publikumsintensive Einrichtungen, Abstimmung der kantonalen Luftreinhalte-Massnahmenplanung mit der kantonalen Richtplanung, Empfehlungen: Entwurf für die Vernehmlassung; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Bern 2004*
- *Parkplatzbewirtschaftung im Glattal (Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal); Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Gossweiler Ingenieure AG, 23. April 2004*
- *ÖV-Anteil im landseitigen Verkehr des Flughafens Zürich, Kurzinformationen; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Unique (Flughafen Zürich AG), November 2004*
- *Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen – Empfehlungen aus dem Modellvorhaben PE; Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU), Fachstelle für Stadtentwicklung der Stadt Zürich (FSTE), Stadtplanungsamt Winterthur (SPA), Zürich, 14. Dezember 2004, www.are.zh.ch*
- *Beurteilung der Lage publikumsintensiver Einrichtungen in Bezug auf den ÖV; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Planpartner, Zürich, März 2005*
- *Die Rolle des Richtplans bei der Ansiedlung grosser raumwirksamer Vorhaben; Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP), Bern, September 2005*
- *Publikumsintensive Einrichtungen PE – Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern, Dezember 2005*
- *Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan – Empfehlungen zur Standortplanung; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Umwelt (BAFU), Bern 2006, www.bafu.ch*

Güterverkehr

- *Güterverkehr in der Agglomeration Zürich – Grundlagen für die Richtplanung und die Rahmenplanung Bahnknoten Zürich, Schlussbericht und Kurzfassung; Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Rapptrans, 14. Juli 2003*
- *Güterverkehrsperspektiven 2030, Bundesamt für Raumentwicklung (Hrsg.), ProgTrans, INFRAS, 2004*
- *Bahntransport für Luftfrachtersatzverkehr (LEV), Vorlage 3669, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. September 1998 zur Motion KR-Nr. 176/1994*
- *Standortvergleich «Gatewayterminal» im Kanton Zürich – Schlussbericht vom 30. September 1998, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich (Hrsg.), Rapp AG*
- *Vertiefung und Aktualisierung der Standortevaluation Gatewayterminal Zürich – Schlussbericht vom 28. März 2002, Amt für Verkehr Kanton Zürich, Abteilungen Raumentwicklung und Verkehr Kanton Aargau (Hrsg.), Rapp AG*
- *Festlegung von dezentralen Gebieten für die Aushubablagerung (Postulat Hürlimann), Vorlage 4086, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2003 zum Postulat KR-Nr. 349/2000, www.kantonsrat.zh.ch*

- Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn, Vorlage 4102, Bericht des Regierungsrates vom 10. September 2003, www.kantonsrat.zh.ch
- Stand Projekt «Gateway» in Dietikon, Stellungnahme des Regierungsrates vom 10. November 2004 zur Anfrage KR-Nr. 304/2004, www.kantonsrat.zh.ch
- Leistungsabbau von SBB Cargo im Raum Zürich, Stellungnahme des Regierungsrates vom 14. Dezember 2005 zur dringlichen Anfrage KR-Nr. 322/2005, www.kantonsrat.zh.ch
- Güterumschlagplatz Schiene-Strasse Wetzikon-Schöneich: Standortüberprüfung und Suche nach einem Alternativstandort, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und SBB Schweizerische Bundesbahnen AG (Hrsg.), Ernst Basler + Partner, Zürich, 29. Juni 2009
- Baurekursgericht Kanton Zürich, Entscheid vom 17. August 2011 betreffend Baubewilligung für Neubau einer Textilreinigung in Hinwil, BRGE III Nr. 0129/2011, www.baurekursgericht-zh.ch
- Güterumschlagplatz Schiene-Strasse Zürcher Oberland: Standortüberprüfung im Hinblick auf die Festlegung im kantonalen Richtplan (Entwurf Schlussbericht); Volkswirtschaftsdirektion, Gemeinden Hinwil, Wetzikon, Pfäffikon und Fehraltorf (Hrsg.), Ernst Basler und Partner, Zürich, 28. Oktober 2011

Luftverkehr

- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Konzeptteil (Teile I-III B), Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. Oktober 2000, www.sil-zuerich.admin.ch
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Teil IIIC, Objektblatt Flughafen Zürich, vom Bundesrat verabschiedet am 23. August 2017, www.sil-zuerich.admin.ch
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des Schlussberichts zum SIL-Prozess, RRB Nr. 1688/2009
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich, RRB Nr. 1728/2010
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich / Koordination mit dem Betrieb der Luftwaffe in Dübendorf, RRB Nr. 1490/2011
- Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht «SIL-Prozess: Anpassung des Objektblatt-Entwurfs aufgrund des Staatsvertrags mit Deutschland», RRB Nr. 1141/2012
- Stellungnahme des Regierungsrates zur ersten Fassung des SIL-Objektblatts, RRB Nr. 690/2013
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung Teil IIIC, Objektblatt Flughafen Zürich vom 14. Januar 2015, RRB Nr. 36/2015
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich vom 1. Februar 2017, RRB Nr. 88/2017
- Stellungnahme des Regierungsrates zur Anpassung Teil IIIC, SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom 5. Juli 2017, RRB Nr. 648/2017
- Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2016 (Lupo 2016), Bericht des Bundesrates vom 24. Februar 2016
- Das Verhältnis zwischen dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und dem kantonalen Richtplan, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom August 2006, www.are.zh.ch
- Flughafen Zürich, langfristige Vorsorge durch Abgrenzungslinie und Verbesserungsprozess, Rechtsgutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (vlp) vom Mai 2007, www.are.zh.ch
- Flughafenpolitik des Kantons Zürich, RRB Nr. 1407/2007, www.vd.zh.ch
- Konzept Fluglärm-Controlling Flughafen Zürich vom Juni 2007, www.vd.zh.ch
- Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den flugbetrieblichen Massnahmen vom Oktober 2009, www.vd.zh.ch
- Projekt Massnahmenkonzept ZFI, Fachbericht zu den Massnahmen im Bereich Raumentwicklung/Wohnqualität vom Oktober 2009, www.vd.zh.ch
- Flughafenbericht 2016, RRB Nr. 1101/2016, www.vd.zh.ch
- Eigentümerstrategie für die Beteiligung des Kantons Zürich an der Flughafen Zürich AG, Beschlüsse des Regierungsrates RRB Nrn. 802/2008 und 1003/2015
- Kreisschreiben der Baudirektion vom 4. März 2015 zur Raumplanung in der Flughafenregion – Revision der Lärmschutzverordnung vom 1. Februar 2015: Beurteilung von Planungs- und Baubewilligungsverfahren, www.zh.ch/raumplanung
- Merkblatt «Ressource Boden und Sachplan Fruchtfolgeflächen, Umsetzung in den Gemeinden», Amt für Landschaft und Natur und Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Januar 2011, www.are.zh.ch
- Nutzungsplanung in fluglärmbelasteten Gebieten, Rechtsgutachten von Prof. Dr. A. Ruch vom 13. Juli 2006, www.are.zh.ch
- SIL-Objektblatt Speck-Fehraltorf, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. August 2004, www.aviation.admin.ch

- *SIL-Objektblatt Flugfeld Hausen am Albis, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. August 2004, www.aviation.admin.ch*
- *SIL-Objektblatt Flugfeld Hasenstrick, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 2. November 2005, www.aviation.admin.ch*
- *Sachplan Militär, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf, vom Bundesrat verabschiedet am 28. Februar 2001, www.vbs.admin.ch*
- *Sachplan Militär, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf, Anpassung und Fortschreibung 2007, Entwurf für die Mitwirkung, Mai 2007*
- *Stationierungskonzept der Armee – Kanton Zürich; Immobilienstandorte Ausbildung, Logistik, Einsatz (soweit nicht klassifiziert); Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), Planungsstab der Armee, Stand vom 1. Juni 2005, www.vbs.admin.ch*
- *Stellungnahme zum überarbeiteten Stationierungskonzept der Armee; Regierungsrat des Kantons Zürich, Medienmitteilung vom 21. Juli 2005*
- *Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf. Testplanung. Vertiefungsphase – Schlussbericht Begleitgremium vom 1. Dezember 2009*
- *Flugplatzareal Dübendorf – Abschluss der Testplanung und weiteres Vorgehen; Beschluss des Regierungsrat Nr. 751 vom 19. Mai 2010*

Schifffahrt

- *Beschränkung von Bootsplätzen am Zürich-/Obersee; Interkantonale Vereinbarung der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen vom 15. Mai 1998*
- *Verordnung zum Schutz des Greifensees vom 3. März 1994, www.naturschutz.zh.ch*
- *Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebietes vom 27. Mai 1999, www.naturschutz.zh.ch*

Kanton Zürich **Richtplan**

5 Versorgung, Entsorgung

5	Versorgung, Entsorgung	5.1-1
5.1	Gesamtstrategie	5.1-1
5.1.1	Ziele	5.1-1
5.2	Wasserversorgung	5.2-1
5.2.1	Ziele	5.2-1
5.2.2	Karteneinträge	5.2-1
5.2.3	Massnahmen	5.2-4
5.3	Materialgewinnung	5.3-1
5.3.1	Ziele	5.3-1
5.3.2	Karteneinträge	5.3-1
5.3.3	Massnahmen	5.3-5
5.4	Energie	5.4-1
5.4.1	Ziele	5.4-1
5.4.2	Karteneinträge	5.4-1
5.4.3	Massnahmen	5.4-13
5.5	Kommunikation	5.5-1
5.5.1	Ziele	5.5-1
5.5.2	Karteneinträge	5.5-1
5.5.3	Massnahmen	5.5-1
5.6	Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung	5.6-1
5.6.1	Ziele	5.6-1
5.6.2	Karteneinträge	5.6-1
5.6.3	Massnahmen	5.6-1
5.7	Abfall	5.7-1
5.7.1	Ziele	5.7-1
5.7.2	Karteneinträge	5.7-1
5.7.3	Massnahmen	5.7-6
5.8	Belastete Standorte und belastete Böden	5.8-1
5.8.1	Ziele	5.8-1
5.8.2	Karteneinträge	5.8-1
5.8.3	Massnahmen	5.8-1
5.9	Grundlagen	5.9-1

5 Versorgung, Entsorgung

5.1 Gesamtstrategie

5.1.1 Ziele

Im Bereich Ver- und Entsorgung erfolgen Festlegungen zu Gebieten sowie zu bestehenden und geplanten Anlagen, die mit den übrigen Nutzungen koordiniert wurden oder noch zu koordinieren sind. Gestützt darauf sind die nötigen Flächen und Korridore zu sichern. Vorhaben und Massnahmen im Bereich Ver- und Entsorgung sollen die gewünschte räumliche Entwicklung von Siedlung und Landschaft unterstützen (vgl. Pt. 1.3) sowie Synergien mit der Verkehrsinfrastruktur nutzen. Im Einzelnen stehen folgende Ziele im Vordergrund:

a) Wasserver- und Abwasserentsorgung gewährleisten

Die Versorgung mit Trinkwasser und die Abwasserentsorgung sind elementare öffentliche Aufgaben. Eine naturnahe Wasserqualität in den unter- und oberirdischen Gewässern und eine ganzheitliche Planung bilden die Basis einer verlässlichen Wasserversorgung (vgl. Pt. 5.2). Zum Schutz der Gewässer ist die sachgerechte Entwässerung und Abwasserbehandlung von zentraler Bedeutung (vgl. Pt. 5.6).

b) Rohstoffe umwelt- und siedlungsverträglich nutzen

Die Materialgewinnungsgebiete im Kanton Zürich umfassen hauptsächlich Kiesabbaugebiete. Deren Festlegung wird mit der Zielsetzung verbunden, diesen Rohstoff haushälterisch zu bewirtschaften und die Belastungen für Mensch und Umwelt möglichst gering zu halten (vgl. Pt. 5.3).

c) Zuverlässige und umweltfreundliche Energieversorgung sichern

Die Festlegungen zur Energieversorgung umfassen die Gebietsausscheidungen für die Wärmeversorgung, die generelle Lage der Infrastrukturen für die Strom- und Gasversorgung sowie den Umgang mit der Nutzung von Abwärme und erneuerbaren Energien (vgl. Pt. 5.4). Damit wird eine zuverlässige und ressourcenschonende Energieversorgung des Kantons Zürich angestrebt.

d) Grundversorgung mit Kommunikationssystemen siedlungsverträglich gestalten

Die Anlagen für Kommunikationssysteme sind mit Anforderungen der Grundversorgung und der gewünschten Siedlungsentwicklung abzustimmen (vgl. Pt. 5.5).

e) Abfälle verwerten und Deponiestandorte sichern

Die im Kanton anfallenden Abfälle sind in einem möglichst hohen Mass zu verwerten. Nicht verwertbare Rückstände sind innerhalb des Kantonsgebiets zu deponieren. Hierzu werden Deponiestandorte festgelegt, die hohen Anforderungen genügen (vgl. Pt. 5.7).

f) Belastete Standorte nutzen

Im Kanton Zürich sollen keine weiteren belasteten Standorte und Böden entstehen. Die bereits belasteten Standorte sollen angemessen genutzt werden, um unbelastete Böden zu schonen (vgl. Pt. 5.8).

5.2 Wasserversorgung

5.2.1 Ziele

Die jederzeit sichere und leistungsfähige *Versorgung mit einwandfreiem Trinkwasser* muss auch für die kommenden Generationen gewährleistet werden. Zum dauerhaften Schutz des Trinkwassers sind Schadstoffeinträge in unter- und oberirdische Gewässer zu verhindern. Sind bei einem Gewässer die Anforderungen an die Wasserqualität nicht erfüllt, so werden die Ursachen ermittelt und geeignete Massnahmen zur Sanierung getroffen. Die Anlagen für die Gewinnung, Aufbereitung, Speicherung und Verteilung von Trink-, Brauch- und Löschwasser sind sachgerecht zu unterhalten und zeitgerecht zu erneuern. Bei Erweiterungen des Versorgungsnetzes sind die Folgekosten und die langfristige Finanzierbarkeit zu berücksichtigen. Mit Trinkwasser ist sparsam umzugehen.

Jede Wasserversorgung soll über mindestens zwei voneinander unabhängige Einspeisungen verfügen. Zudem sind zur Erhöhung der Versorgungssicherheit die einzelnen Trinkwasserversorgungen zu regionalen Verbundnetzen und zu einem *kantonalen Trinkwasserverbund* zusammen zu schliessen.

5.2.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte sind die Grundwasserschutzgebiete sowie die wichtigsten bestehenden und geplanten technischen Anlagen und Verbundleitungen eingetragen, die für die langfristige Funktionsfähigkeit des kantonalen Trinkwasserverbundes erforderlich sind (vgl. Abb. 5.1). Grundwasserschutzgebiete umfassen Flächen von bestehenden oder geplanten Grundwasserschutzarealen und Grundwasserschutzzonen mit überregionaler Bedeutung (vgl. Art. 19ff. GSchG). Diese Karteneinträge dienen sowohl der langfristigen Flächensicherung als auch der frühzeitigen Abstimmung der einzelnen Vorhaben untereinander. Allfällige Konflikte mit Anliegen der Landwirtschaft sowie des Landschafts- und Naturschutzes werden im Rahmen der Projektierung bereinigt.

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung/Strecke	Objekt/Vorhaben	Realisierungsstand; Bedingungen
1	Zürich, Tiefenbrunnen	Seewasserfassung	bestehend
2	Zürich, Horn	Seewasserfassung	bestehend
3	Zürich, Hardhof	Grundwasserfassung	bestehend
4	Zürich, Giessen (Limmat)	Flusswasserfassung	bestehend
5	Maschwanden, Bibelos	Grundwasserfassung	bestehend
6	Wädenswil, Appital	Seewasserfassung	bestehend
7	Stäfa, Sonnenfeld	Seewasserfassung	bestehend
8	Regensdorf, Adlikon	Grundwasserfassung	bestehend
9	Zell, Hornwiden/Hornsagi	Grundwasserfassungen	bestehend
10	Winterthur, Leisental	Grundwasserfassungen	bestehend
11	Rheinau	Flusswasserfassung	geplant
12	Rheinau, Niederholz	Grundwasserfassungen	geplant
13	Rüdlingen SH, Eggholz	Grundwasserfassung	bestehend
14	Eglisau, Rafzerfeld	Grundwasserfassung und -anreicherung	bestehend; Erweiterung geplant
15	Glattfelden	Flusswasserfassung	geplant
16	Weiach, Weiacher Hard	Grundwasserfassungen	geplant
17	Dietikon, Langacker/Russacker	Grundwasserfassungen	bestehend
18	Dietikon, Schönenwerd	Grundwasserfassungen	bestehend; Erweiterung geplant
19	Unterengstringen, Schanzen	Grundwasserfassung	bestehend; Erweiterung geplant
20	Schlieren, Zelgli	Grundwasserfassung	geplant
21	Zürich, Seewasserwerk Lengg–Seewasserwerk Moos	Wassertransportleitung	geplant
22	Zürich, Hardhof–Schlieren–Regensdorf	Wassertransportleitung	geplant
23	Zürich-Wollishofen–Wettswil (Üetliberg)	Wassertransportleitung	geplant
24	Zürich–Horgen	Wassertransportleitung	geplant; es wird geprüft, ob die bestehenden Leitungen genügen
25	Zollikon–Stäfa	Wassertransportleitung	geplant; es wird geprüft, ob die bestehenden Leitungen genügen
26	Baltenswil–Schwerzenbach	Wassertransportleitung	geplant
27	Regensdorf–Adlikon	Wassertransportleitung	geplant
28	Greifensee–Hinwil	Wassertransportleitung	geplant
29	Rheinau–Winterthur	Wassertransportleitung	geplant
30	Bülach–Niederglatt	Wassertransportleitung	geplant
31	Weiach, Weiacher Hard–Regensdorf	Wassertransportleitung	geplant
32	Niederglatt–Rümlang	Wassertransportleitung	geplant

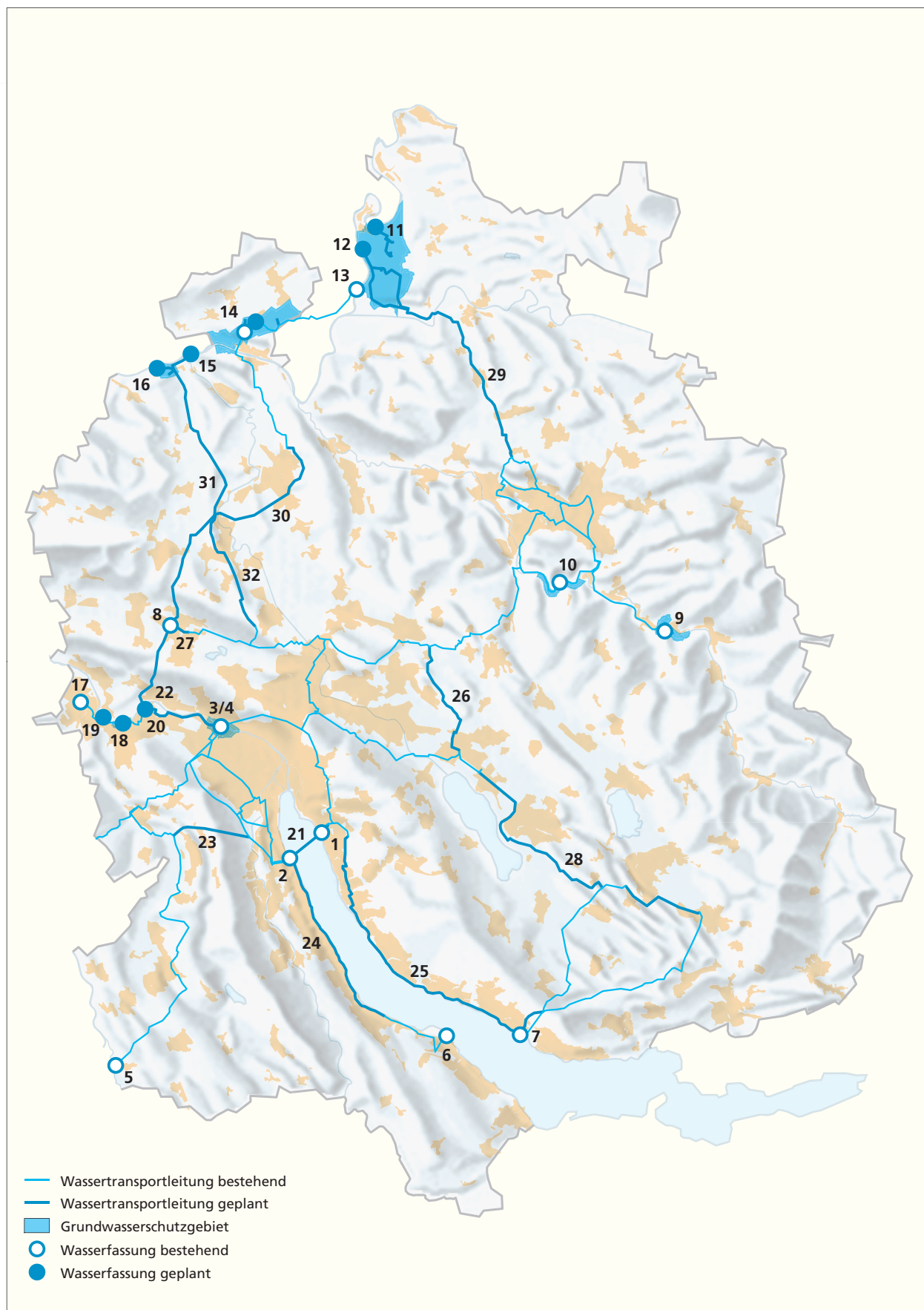


Abb. 5.1: Infrastrukturanlagen für den kantonalen Trinkwasserverbund sowie Grundwasserschutzgebiete
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

5.2.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton sorgt für den Schutz der Wasserressourcen und bezeichnet dafür Gewässerschutzbereiche (vgl. Art. 19 GSchG). Zum Schutz von Gebieten zur künftigen Trinkwassernutzung scheidet er nach Anhörung der betroffenen Gemeinden und Interessensvertreter Grundwasserschutzzonen aus (vgl. Art. 21 GSchG).

Der Kanton fördert die Erneuerung und den Ausbau der regionalen und kantonalen Wasserversorgungsanlagen (vgl. § 34 WWG).

b) Regionen

In den regionalen Richtplänen sind in Ergänzung zum kantonalen Trinkwasserverbund Anlagen für die Wasserfassung, -aufbereitung, -speicherung sowie den -transport festzulegen. Zur Sicherung von bestehenden oder geplanten regionalen Wasserfassungen sind entsprechende Grundwasserschutzzonen zu bezeichnen.

c) Gemeinden

Die Gemeinden stellen die Wasserversorgung auf dem Gemeindegebiet sicher, wobei der Trinkwasserqualität, der Versorgungssicherheit, dem langfristigen Erhalt der Anlagen und der Versorgung in Notlagen besondere Beachtung zu schenken ist. Für eine koordinierte langfristige Planung der Wasserversorgung erarbeiten und aktualisieren sie generelle Wasserversorgungsprojekte. Zum Schutz der Trinkwasserfassungen scheiden die Gemeinden Grundwasserschutzzonen aus (vgl. Art. 20 GSchG, §§ 35 und 36 Einführungsgesetz zum eidgenössischen Gewässerschutzgesetz).

5.3 Materialgewinnung

5.3.1 Ziele

Der Kanton Zürich verfügt über Kies-, Sand-, Ton- und Natursteinvorkommen. Zur Sicherung der Handlungsspielräume kommender Generationen und um dem Landschafts- und Naturschutz Rechnung zu tragen, ist ein *sparsamer Verbrauch von Alluvialkiesen* sowie die *vermehrte Verwendung von Ersatz- und Rückbaustoffen* zu fördern (vgl. Pt. 5.7).

Abbau, Aufbereitung und Wegfuhr dieser Rohstoffe sowie Anfuhr und Einbau von unverschmutztem Aushub- und Abraummaterial haben möglichst *emissionsarm* zu erfolgen. Die Transportdistanzen sind deshalb möglichst kurz zu halten. Mindestens 35% der abgebauten und abzulagernden Menge muss mit der Bahn oder im kombinierten Ladungsverkehr transportiert werden. Bei der Planung und dem Betrieb von Materialgewinnungsgebieten ist der landschaftlichen Eingliederung und der Schonung der natürlichen Lebensgrundlagen, insbesondere des Grundwassers, grosse Beachtung zu schenken. Deshalb ist in Grundwasserschutzzonen und -arealen grundsätzlich kein Materialabbau zugelassen. Im Wald ist der Materialabbau nur aus wichtigen Gründen und unter den Voraussetzungen von Art. 5 Waldgesetz (WaG) zulässig. Nach der Rekultivierung sind die Böden in ihrer vor der Materialgewinnung vorhandenen Qualität und Fläche wiederherzustellen sowie deren ökologischer Wert möglichst zu erhöhen.

Unverschmutztes Aushub- und Abraummaterial ist grundsätzlich für die Rekultivierung von Materialgewinnungsgebieten zu verwenden. Sofern eine Verwertung nicht möglich ist, kann unverschmutzter Aushub in regionalen Aushubdeponien abgelagert werden.

Zur Schonung des Landschaftsbildes und der Fruchtfolgeflächen soll die offene Gesamtfläche aller im kantonalen Richtplan festgelegten Materialgewinnungsgebiete stabil gehalten werden. Davon kann abgewichen werden, wenn übergeordnete Interessen, wie zum Beispiel die spätere Sicherung von Grundwasserreserven oder die Umsetzung einer zusammenhängenden Landschaftsgestaltung gemäss Gesamtkonzepten (vgl. Pt. 5.3.3) dies erfordern.

5.3.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden Materialgewinnungsgebiete bezeichnet (vgl. Abb. 5.2). Neue Materialgewinnungsgebiete sind grundsätzlich nur dort vorgesehen, wo ein Bahnanschluss vorhanden oder dessen Neubau realistisch ist. Von diesen Bedingungen ausgenommen sind Materialgewinnungsgebiete mit einem Materialumschlag von weniger als 100'000 m³ pro Jahr. Eine Festlegung im kantonalen oder regionalen Richtplan ist die Voraussetzung für die Festsetzung eines Gestaltungsplans (vgl. § 44a PBG). Mit den im Richtplan bezeichneten Materialgewinnungsgebieten kann der Kies- und Tonbedarf für mehr als 40 Jahre abgedeckt werden. Die Flächenangaben der Eckwerte für die Erarbeitung der Gestaltungspläne beziehen sich auf die Grösse der Abbaugebiete, der Gestaltungsplanperimeter kann davon abweichen. Die Angaben zum Abbauvolumen beziehen sich auf das gesamte auszuhebende Volumen, nicht auf den tatsächlich abgebauten Kies/Ton. Die offenen Betriebsflächen werden in der kantonalen Kiesstatistik ausgewiesen.

Abgebaute Gebiete sind mit unverschmutztem Aushub- und Abraummaterial wieder aufzufüllen und zu rekultivieren, soweit keine überwiegenden Interessen des Naturschutzes und der Landschaftsgestaltung entgegenstehen (vgl. Pt. 3.6.2 b).

Bei Materialgewinnungsgebieten mit einem bestehenden oder vorzusehenden Bahnanschluss sind geeignete Massnahmen zur Förderung des Materialtransports per Bahn zu treffen (vgl. Abb. 5.2, Pt. 5.3.3 a sowie Pte. 4.6.1 b und 4.6.2). Dabei sind wirtschaftliche und umweltbezogene Aspekte zu berücksichtigen.

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Bedingungen	
1	Weiningen, Erbsacher/Grüneniker	Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 5 ha, Abbauvolumen 0.6 Mio. m ³	
2	Knonau, Aspli, Äbnet	in Koordination mit Kt. ZG; Gestaltungsplan vorliegend	
3	Maschwanden/Obfelden, Fuchsloch	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Gestaltungsplan vorliegend	
4	Ottenbach, Mülibach	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Gestaltungsplan vorliegend	
5	Kloten, Gwärfi	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a)	
6	Volketswil, Berg/Grossenacher	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Gestaltungsplan vorliegend	Abstimmung mit Gesamtkonzept Hardwald
7	Bäretswil, Schürli	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Abbau/Auffüllung/Rekultivierung erfolgt altrechtlich ohne Gestaltungsplan	
8	Fehraltorf, Schorenbüel	Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 8 ha, Abbauvolumen 0.2 Mio. m ³	
9	Gossau, Langfuhr	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Abbau/Auffüllung/Rekultivierung erfolgt altrechtlich ohne Gestaltungsplan	
10	Uster, Freudwil-Hooggen	Gestaltungsplan vorliegend	Abstimmung mit Gesamtkonzept Hardwald
11	Uster, Haufländer	Gestaltungsplan vorliegend	
12	Uster, Nänikon	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Gestaltungsplan vorliegend	
13	Uster, Näniker Hard	Bahnanteil vorsehen; Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 23 ha, Abbauvolumen 4.0 Mio. m ³	
14	Wildberg/Looren/Täschen	Gestaltungsplan vorliegend	
15	Elgg, Aadorferfeld	Abbau/Auffüllung/Rekultivierung erfolgt altrechtlich ohne Gestaltungsplan	
16	Hagenbuch, Hochfurenzelg	in Koordination mit Kt. TG; Gestaltungsplan vorliegend	
17	Lindau, Tagelswangen	Strassenerschliessung via Siedlungsgebiet ausschliessen, Bahnanteil von 80% für den Abbau vorsehen, Betrieb des Nordteils der Grube auf 12 Jahre beschränken; Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 35 ha, Abbauvolumen 7.5 Mio. m ³	
18	Neftenbach, Ziegelhütten (Ton)	Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 4 ha, Abbauvolumen 0.2 Mio. m ³	
19	Winterthur/Pfungen, Bruni (Ton)	Gestaltungsplan vorliegend	
20	Winterthur, Dättneu (Ton)	Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 5 ha, Abbauvolumen 0.2 Mio. m ³	
21	Marthalen, Niedermartelen	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Gestaltungsplan vorliegend	
22	Bülach, Haberland	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Gestaltungsplan vorliegend	
23	Bülach, Widstud	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a) und Jagdschiessanlage (vgl. Pt. 6.6.2 Nr. 11); Abbau/Auffüllung/ Rekultivierung erfolgt altrechtlich ohne Gestaltungsplan	

Grau: Vom Kantonsrat noch nicht festgesetzt.

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Bedingungen	
24	Embrach, Hardhof	Gestaltungsplan vorliegend	
25	Glattfelden, Nadelbändli	Gestaltungsplan vorliegend	
26	Glattfelden, Zelgli	Abbau/Auffüllung/Rekultivierung erfolgt altrechtlich ohne Gestaltungsplan	
27	Glattfelden, Gässli	Bahnanteil vorsehen; Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 5 ha, Abbauvolumen 0.5 Mio. m ³	Abstimmung mit Gesamtkonzept Windlacherfeld/Weiach
28	Glattfelden, Neuwingert/March	Bahnanteil vorsehen; Gestaltungsplan vorliegend	
29	Glattfelden, Schwarzüti	Bahnanteil vorsehen; Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 11 ha, Abbauvolumen 1.4 Mio. m ³	
30	Glattfelden, Wurzen	Bahnanteil vorsehen; Abbau nach einvernehmlicher Lösung für Schulanlage; Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 7 ha, Abbauvolumen 1.6 Mio. m ³	
31	Glattfelden/Stadel, Rütifeld	Bahnanteil vorsehen; in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Gestaltungsplan vorliegend	
32	Stadel, Langacher	Bahnanteil vorsehen; Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 10 ha, Abbauvolumen 3.6 Mio. m ³	
33	Weiach, Hasli	Bahnanteil vorsehen; Abbau und Rekultivierung in Koordination mit Kt. AG; abzustimmen mit Pt. 3.10.2 Nr. 71; Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 25 ha, Abbauvolumen 3.7 Mio. m ³	
34	Weiach, Rüteren (Südgrube)	Bahnanschluss vorhanden; Gestaltungsplan vorliegend	
35	Oberembrach, Rank/Witfeld	Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 7 ha, Abbauvolumen 0.7 Mio m ³ ; in Abstimmung mit bestehendem Gruben- und Ruderalbiotop «Bächli»	
36	Oberembrach, Hellbrunnen	Gestaltungsplan vorliegend	
37	Hüntwangen, Chüesetziwald	Bahnanschluss vorhanden abzustimmen mit BLN 1411, Grundwasserschutz, Wald; Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 40 ha, Abbauvolumen 9.0 Mio. m ³ , Wiedergestaltung als Naturschutzgebiet	Abstimmung mit Gesamtkonzept Rafzerfeld, durch einen kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont sollen alle Interessen berücksichtigt werden
38	Hüntwangen, Dreieck	Bahnanschluss vorhanden; Gestaltungsplan vorliegend	
39	Hüntwangen, Reineten/Ghürst	Bahnanschluss vorhanden; Gestaltungsplan vorliegend	
40	Wil, Langfuri	Bahnanschluss vorhanden; Gestaltungsplan vorliegend	
41	Wil, Wil 1	Bahnanschluss vorhanden; in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Gestaltungsplan vorliegend	
41a	Wil/Rafz, Wil II.2	Bahnanschluss vorsehen; Eckwerte für den Gestaltungsplan: Fläche 83 ha, Abbauvolumen 38 Mio. m ³	
42	Rafz, Bleiki (Ton)	in Koordination mit Gruben- und Ruderalbiotop (vgl. Pt. 3.6.2 a); Gestaltungsplan vorliegend	
Abkürzungen			
BLN: Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung, Stand 1998			

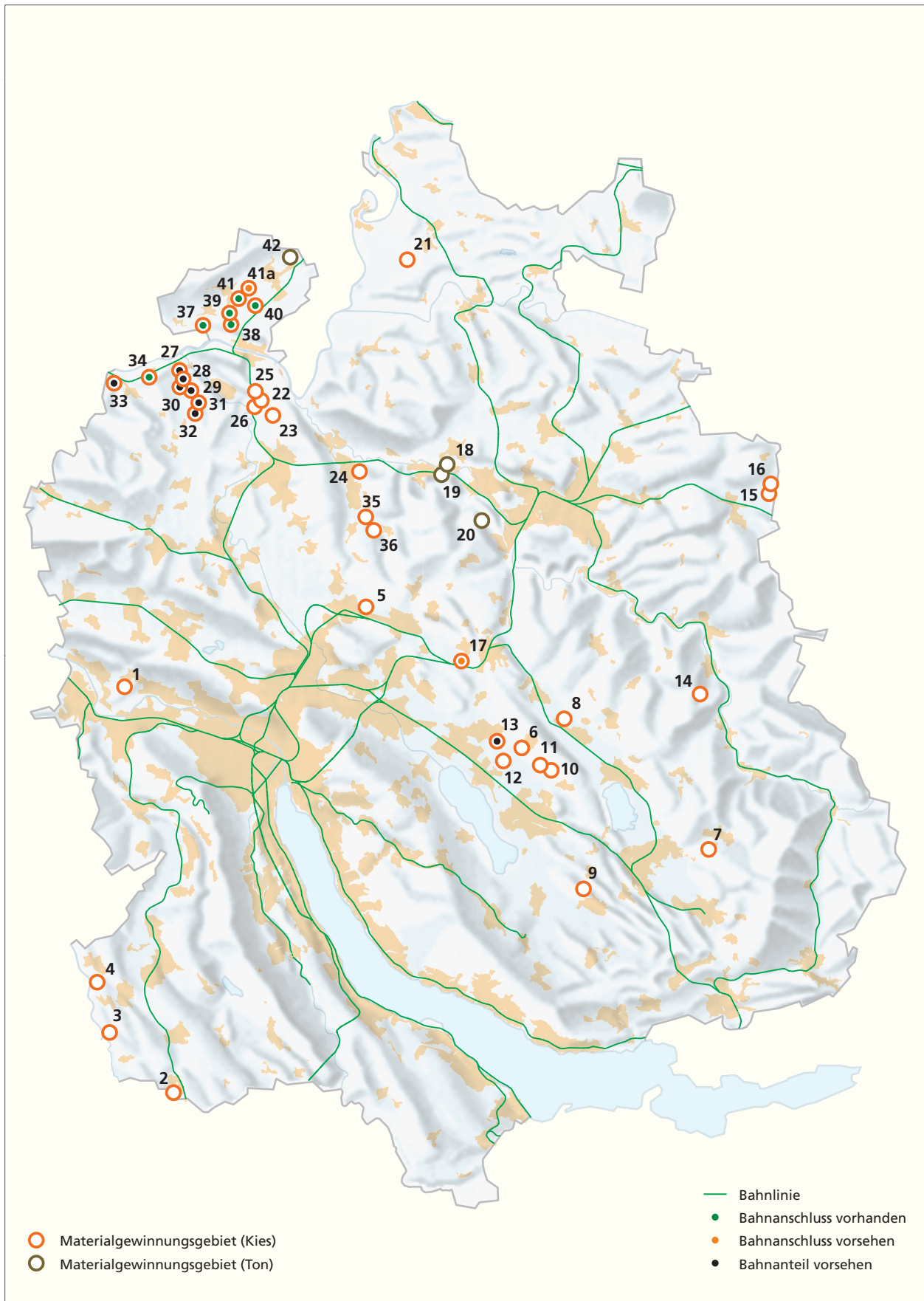


Abb. 5.2: Materialgewinnungsgebiete
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

5.3.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton unterstützt den sparsamen Verbrauch von Kies, führt einen Kieskataster über Standorte, abbaubare Reserven sowie den Stand der Auffüllung und fördert die Verwertung von Rückbaustoffen (vgl. Pt. 5.7.1). Der Flächenverbrauch wird in der Kiesstatistik ausgewiesen.

Soll in einer Geländekammer an mehr als einem Ort Kies abgebaut werden, stellt der Kanton sicher, dass als Grundlage für die Nutzungsplanung ein flächendeckendes Konzept vorliegt, das die Abstimmung von Abbau und Wiederauffüllung inklusive Transport sowie die Endgestaltung der einzelnen Teilflächen aufzeigt. Die Massnahme ist in folgenden Geländekammern umzusetzen:

- Rafzerfeld (Gemeinden Wasterkingen, Hüntwangen, Wil, Rafz)
- Windlacherfeld/Weiach (Gemeinden Glattfelden, Stadel, Weiach)
- Hardwald (Gemeinden Volketswil, Uster)

Für den umweltfreundlichen Transport schafft der Kanton die notwendigen Voraussetzungen für dezentrale Umschlagplätze (vgl. Pt. 4.6) und setzt sich für innovative Projekte für den kombinierten Kies- und Aushubtransport ein. Er erarbeitet in Zusammenarbeit mit der entsprechenden Branche Massnahmen, um einen Bahnanteil von 35% zu erreichen.

Der Kanton schafft die gesetzlichen Grundlagen, damit bei Grossbaustellen die Kies- und Aushubtransporte grundsätzlich mit der Bahn, dem Schiff oder im kombinierten Ladungsverkehr erfolgen.

Bewilligungen nach Art. 22 Raumplanungsgesetz (RPG) für die Ablagerung von unverschmutztem Aushubmaterial und Bodenaushub ausserhalb von Materialgewinnungsgebieten oder Deponien werden – sofern keine überwiegenden Interessen des Landschafts-, Natur-, Boden- und Gewässerschutzes entgegenstehen – nur in folgenden zwei Fällen erteilt:

- Die durch die Ablagerung erfolgte Terrainveränderung führt zu einer Erweiterung der landwirtschaftlichen Nutzungseignung und findet in der Regel nicht auf natürlich gewachsenen Böden statt.
- Die Ablagerung dient zur Rekultivierung von Abbaugebieten, die auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen vor dem 1. Februar 1992 (Inkrafttreten revidiertes PBG) bewilligt wurden und für die keine Vorgaben zur Rekultivierung gemacht wurden.

Eine Planungspflicht ergibt sich hingegen auch für diese beiden Fälle, falls erhöhter Koordinationsbedarf bezüglich raumplanungs-, umwelt-, gewässerschutz- und allenfalls forstrechtlicher Bestimmungen besteht.

b) Regionen

In den regionalen Richtplänen können Materialgewinnungsgebiete mit einer Fläche von maximal 5 Hektaren oder einem Abbauvolumen von maximal 1 Mio. m³ bezeichnet werden.

Bei Gebieten mit einem Materialumschlag von mehr als 100'000 m³ pro Jahr (Summe von Abbau und Einbau), die nicht in Massnahmen zur Erreichung des angestrebten Bahnanteils eingebunden sind (vgl. Pt. 5.3.3 a), können in den regionalen Richtplänen Vorgaben bezüglich Bahnanteil und Etappierung des Abbaus festgelegt werden.

c) Gemeinden

Im Rahmen von baurechtlichen Entscheiden für Baustellen mit grossem Kies- oder Aushubverkehr sind in Zusammenarbeit mit der Bauherrenschaft Vorgaben bezüglich der Transportrouten zu treffen. Dabei ist der Minimierung der Transportdistanzen auf der Strasse und der Schonung von Wohngebieten besondere Beachtung zu schenken.

5.4 Energie

5.4.1 Ziele

Im Interesse von Bevölkerung und Wirtschaft ist eine zuverlässige, *Umwelt und Ressourcen schonende Energieversorgung* anzustreben. Für die Energieversorgung sind – unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie der Versorgungs- und Betriebssicherheit – die bestehenden Energiequellen auszuschöpfen.

Für die *Wärmeversorgung* sind – unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie der Versorgungs- und Betriebssicherheit – die bestehenden Wärmequellen auszuschöpfen sowie Wärmenetze zu verdichten. Dazu sind in kommunalen oder regionalen Energieplanungen Versorgungsgebiete gemäss nachstehender Reihenfolge auszuweisen:

1. *Ortsgebundene hochwertige Abwärme*
Insbesondere Abwärme aus Kehrlichtverbrennungsanlagen (KVA) und tiefer Geothermie und langfristig zur Verfügung stehende Industrieabwärme, die ohne Hilfsenergie direkt verteilt und genutzt werden kann.
2. *Ortsgebundene niederwertige Abwärme und Umweltwärme*
Insbesondere Abwärme aus Abwasserreinigungsanlagen (ARA) sowie Wärme aus Gewässern.
3. *Leitungsgebundene Energieträger*
Gasversorgung oder Wärmenetze örtlich ungebundener Wärmequellen in bestehenden Absatzgebieten verdichten, sofern mittelfristig günstige Rahmenbedingungen dafür bestehen.

Netzerweiterungen sowie neue zentrale Einrichtungen mit Wärmenetzen wie etwa Holzschnitzelfeuerungen, Vergärungsanlagen oder Anlagen zur Nutzung der tiefen Geothermie sind unter Berücksichtigung der bestehenden Wärmeversorgungen und eines wirtschaftlichen Betriebs zu planen (Absatzgebiete mit auch langfristig hoher Wärmedichte).

Ausserhalb von Verbundlösungen ist für die Wärmeversorgung die dezentrale Nutzung örtlich ungebundener Umweltwärme aus untiefer Geothermie und Umgebungsluft sowie die Nutzung der Sonnenenergie anzustreben; die dezentrale Nutzung der Holzenergie ist für den Bedarf an hohen Temperaturen in Betracht zu ziehen.

Energieintensive Nutzungen, insbesondere auch für die landwirtschaftliche Produktion, sind nach Möglichkeit in der Nähe von Abwärmequellen vorzusehen (vgl. Pt. 3.2.3 a).

Bei Planung, Bau und Betrieb von Anlagen für die Produktion oder Übertragung von Energie sind die Bevölkerung sowie die Natur und Landschaft soweit möglich zu schonen.

5.4.2 Karteneinträge

Die Richtplankarte enthält bestehende und geplante Anlagen, die für eine optimale Energieversorgung oder hinsichtlich der Koordination mit der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung relevant sind. In Abb. 5.4 sind jene Gebiete bezeichnet, die sich infolge ihrer hohen Wärmedichte besonders für die Versorgung mit rohleitungsgebundenen Energieträgern eignen. Zu diesen gehört neben Gas auch Fernwärme aus Abwärmequellen (Kehrlichtverbrennungsanlagen, Abwasserreinigungsanlagen), aus Heizkraftwerken und aus erneuerbaren Energien (Energieholz).

a) Elektrizität

In der Richtplankarte werden bestehende oder geplante Kraftwerke, Unterwerke, sowie Hochspannungsleitungen (50 bis 220 kV) und Höchstspannungsleitungen (220 kV und mehr) aufgenommen (vgl. Abb. 5.3). Für geplante Hoch- und Höchstspannungsleitungen wird die generelle Lage bestimmt. Die konkrete Linienführung ist Sache der Projektierung sowie des Plangenehmigungsverfahrens (vgl. Art. 16 EleG). Die Möglichkeiten zur Bündelung entlang bestehender Infrastrukturanlagen sind auszuschöpfen. Im Siedlungsgebiet sind Hoch- und Höchstspannungsleitungen in der Regel unterirdisch zu führen, sofern die Versorgungssicherheit nicht erheblich beeinträchtigt wird. Bei unterirdischen Linienführungen von Leitungen sind frühzeitig die Anliegen des Natur-, Boden- und Gewässerschutzes zu berücksichtigen.

Der Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) gibt die Rahmenbedingungen für geplante Hoch- und Höchstspannungsleitungen vor. Die Bahnstromleitungen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), enthalten.

Nr.	Gemeinde/Strecke	Vorhaben; Bedingungen
1	Stadt Zürich	Kabelleitungen im Stadtgebiet
2	Schlieren-Ost	Unterwerk und Kabelleitung
3	Uitikon–Waldegg–Kilchberg	Neubau Kabelleitung und Ersatz der bestehenden Hochspannungsleitung; in Koordination mit Pt. 3.7.2 Nr. 2; SÜL-Objekt Nr. 700
4	Obfelden–Baar, Altgass	Neubau Höchstspannungsleitung; in Koordination mit bestehender Hochspannungsleitung und Hochleistungsstrasse; SÜL-Objekt Nr. 600
5	Knonau–Rifferswil	Neubau Hochspannungsleitung und Unterwerk; in Abstimmung mit ISOS-Objekt Wissenbach
6	Kilchberg–Thalwil–Gattikon	Ersatz der bestehenden Hochspannungsleitung durch Höchstspannungsleitung; in Koordination mit Pt. 3.7.2 Nr. 2 und BLN 1307
7	Richterswil, Samstagern	Unterwerk
8	Wädenswil	Unterwerk und Hochspannungsleitung/Kabelleitung
9	Volketswil, Kindhausen	Unterwerk
10	Nürens Dorf, Breite–Fällanden	Ersatz der bestehenden Höchstspannungsleitung durch Höchstspannungsleitung (Spannungserhöhung); in Koordination mit Pt. 3.10.2 Nr. 34; SÜL-Objekt Nr. 602
11	Nürens Dorf, Breite–Hettlingen, Riet	Ersatz der bestehenden Höchstspannungsleitung durch Höchstspannungsleitung (Spannungserhöhung); in Koordination mit Pt. 3.10.2 Nr. 53; SÜL-Objekt Nr. 603
12	Beznau–Nürens Dorf, Breite	Ersatz der bestehenden Höchstspannungsleitung durch Höchstspannungsleitung (Spannungserhöhung); in Koordination mit Pt. 3.7.2 Nrn. 12, 23, 24 und BLN 1410; SÜL-Objekt Nr. 601; in Koordination mit Kt. AG
13	Dürnten	Ergänzung des bestehenden Unterwerks mit Stützpunktunterwerk
14	Grüningen	Unterwerk
15	Mönchaltorf–Meilen	Neubau Hochspannungsleitung; SÜL-Objekt Nr. 821
16	Stadt Winterthur	Kabelleitungen im Stadtgebiet
17	Hettlingen, Riet–Schlattingen	Ersatz der bestehenden Höchstspannungsleitung durch Höchstspannungsleitung (Spannungserhöhung); abzustimmen mit BLN 1403; SÜL-Objekt Nr. 604
18	Niederglatt	Unterwerk
19	Schlattingen–Kemmental, Schwaderloh	Ersatz der bestehenden Höchstspannungsleitung durch Höchstspannungsleitung (Spannungserhöhung); abzustimmen mit BLN 1403; SÜL-Objekt Nr. 605
20	Laufen–Uhwiesen	Unterwerk und Hochspannungsleitung

Abkürzungen

BLN: Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung, Stand 1998

SÜL: Sachplan Übertragungsleitungen, vom Bundesrat verabschiedet am 27. Juni 2001

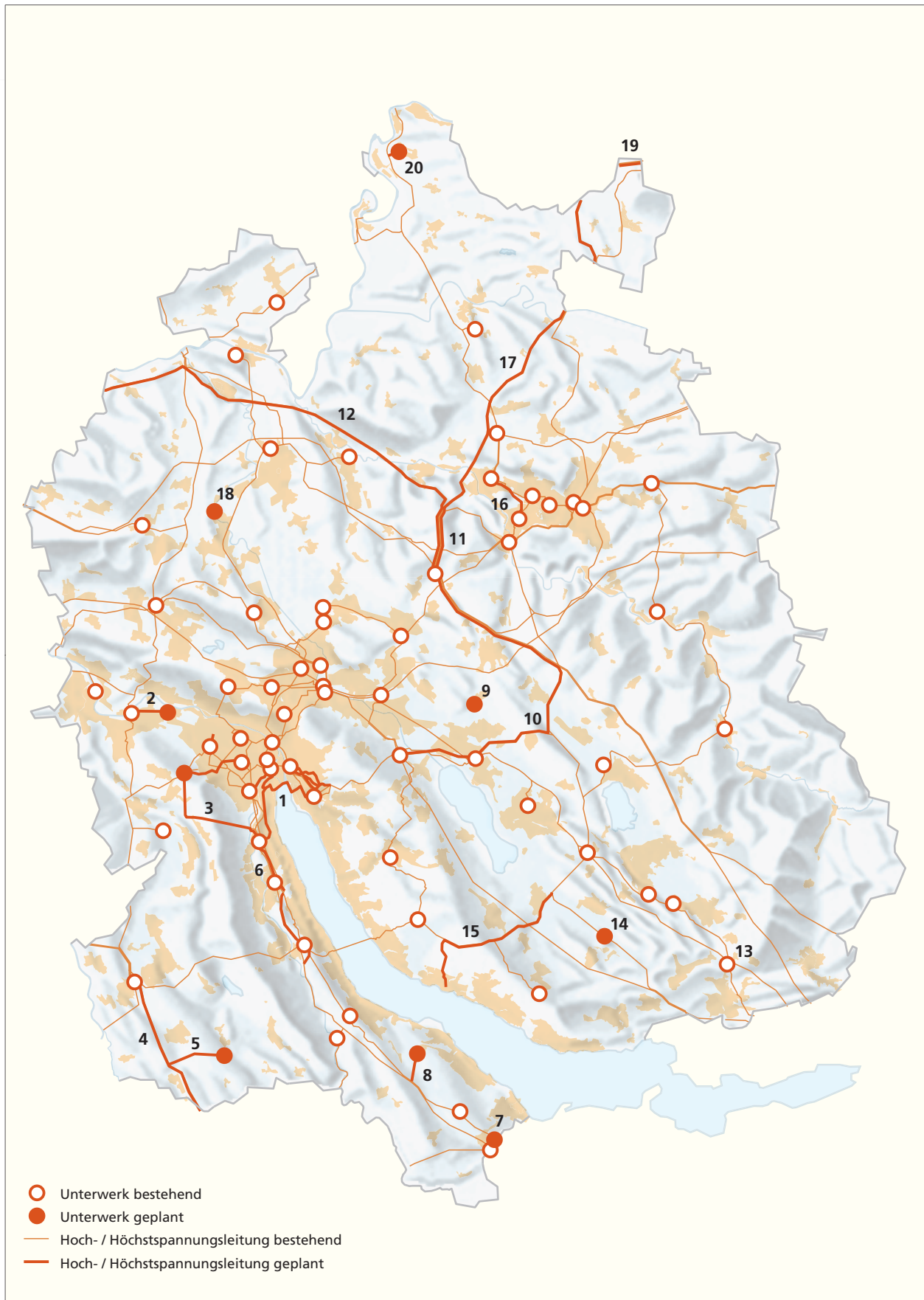


Abb. 5.3: Unterwerke sowie Hoch- und Höchstspannungsleitungen
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

b) Gasversorgung

Die Versorgung mit Gas beschränkt sich auf die Gebiete mit hoher Wärmedichte (vgl. Abb. 5.4). Im Einzelfall kann dies auch ausserhalb davon sinnvoll sein; insbesondere der Anschluss von Grossbezügern an bestehende oder neu zu erstellende Transportleitungen wird durch die Gebietsausscheidung nicht ausgeschlossen. Bei der Linienführung von Gasleitungen sind frühzeitig die Anliegen des Natur-, Boden- und Gewässerschutzes zu berücksichtigen sowie ausreichende Sicherheitsabstände zu Bauten und Anlagen einzuhalten (vgl. Verordnung über Sicherheitsvorschriften für Rohrleitungsanlagen). Die Linienführung kann durch Baulinien gesichert werden.

Nr.	Objekt/Strecke	Realisierungsstand; Bedingungen
1	Fahrweid, Schlieren	Neubau Gastransportleitung > 5 bar geplant

c) Nutzung von Abwärme

Im kantonalen Richtplan werden Kehrichtverbrennungs- und Abwasserreinigungsanlagen sowie weitere Anlagen bezeichnet, wenn sie ein Abwärme- bzw. Umweltenergiepotenzial von mehr als 10'000 MWh/a aufweisen. Zudem werden Heizkraftwerke und Hauptleitungen für die Versorgung mit Fernwärme bezeichnet (vgl. Abb. 5.4). Die Energienutzung aller Kehrichtverbrennungsanlagen soll als gewichtetes Mittel, gemessen als energetische Nettoeffizienz (ENE)-Kennzahl, auf über 90% gesteigert werden. Bei Abwasserreinigungsanlagen soll die energetische Verwertung (Biogas, Strom, Abwärme) gemäss den lokalen Verhältnissen optimiert werden.

Nr.	Objekt/Strecke	Realisierungsstand; Bedingungen
2	KVA Zürich-Hagenholz (Energiepotenzial 830'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in den Energieplanungen von Zürich (1994) und Opfikon (2004); Wärmeverbund in Zürich, Opfikon und Wallisellen grösstenteils bestehend
3	KVA Zürich-Josefstrasse (Energiepotenzial 360'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Zürich (1994); Wärmeverbund realisiert; Weiterbetrieb Wärmeverbund nach Stilllegung KVA sicherstellen
4	KVA Limmattal, Dietikon (Energiepotenzial 300'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Dietikon (2003); Wärmeverbund teilweise realisiert; Ausbau geplant
5	KVA Horgen (Energiepotenzial 120'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Horgen (2006); Wärmeverbund realisiert; Weiterbetrieb Wärmeverbund nach Stilllegung KVA sicherstellen, sofern sich keine energetisch zweckmässigere Lösung abzeichnet
6	KVA KEZO, Hinwil (Energiepotenzial 620'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Hinwil (2015); Wärmeverbund teilweise realisiert; Ausbau prüfen
7	KVA Winterthur (Energiepotenzial 650'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Winterthur (1999); Wärmeverbund grösstenteils realisiert; Ausbau geplant
8	Heizkraftwerk Zürich-Aubugg	Wärmeproduktion bis zu 340'000 MWh/a für zuverlässigen Betrieb des Wärmeverbunds bei Nr. 2; bestehend; Ausbau geplant
9	ARA Zürich-Werdhölzli (Abwärmepotenzial 264'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Schlieren (2004); Wärmeverbund in Schlieren teilweise bestehend
10	ARA Birmensdorf (Abwärmepotenzial 10'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Birmensdorf ausstehend
11	ARA Affoltern a.A. (Abwärmepotenzial 12'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Affoltern a.A. und Hedingen; Wärmeverbund oder sonstige Wärmenutzung prüfen
12	ARA Zürich-Sihltal (Abwärmepotenzial 11'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Adliswil (1996); Wärmeverbund in Realisierung
13	ARA Thalwil (Abwärmepotenzial 17'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Thalwil (2004); Wärmeverbund mehrheitlich realisiert, Ausbau geplant
14	ARA Horgen (Abwärmepotenzial 17'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Horgen (2007); Wärmeverbund in Realisierung
15	ARA Küsnacht (Abwärmepotenzial 14'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Küsnacht (2001); Wärmeverbund geplant
16	ARA Fällanden (Abwärmepotenzial 12'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Fällanden (2005); Wärmeverbund geplant
17	ARA Dübendorf (Abwärmepotenzial 19'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Dübendorf (2006); Wärmeverbund in Dübendorf und Wallisellen in Realisierung
18	ARA Opfikon (Abwärmepotenzial 15'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Opfikon (2004); Wärmeverbund geplant
19	ARA Uster (Abwärmepotenzial 18'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Uster (2000); Wärmeverbund realisiert
20	ARA Winterthur (Abwärmepotenzial 69'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in der Energieplanung von Winterthur (1999); Wärmeverbund teilweise in Neftenbach realisiert, Ausbau geplant
21	ARA Niederglatt (Abwärmepotenzial 20'000 MWh/a)	Gebietsausscheidung in Niederglatt ausstehend; Wärmeverbund prüfen
22	KVA Zürich-Josefstrasse-Irchel	Neubau Fernwärmehauptleitung in Prüfung
23	KVA Limmattal-Dietikon	Neubau Fernwärmehauptleitung geplant
24	KVA Hinwil	Neubau Fernwärmehauptleitung in Prüfung

d) Erneuerbare Energien für die Wärmeversorgung

Energien aus einheimischem Energieholz, aus Umweltwärme sowie Vergärung sind vermehrt zu nutzen. Die dazu notwendigen räumlichen Festlegungen erfolgen mit den regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten.

Insbesondere das in folgenden Gemeinden ungenutzte Energieholz mit einem Potenzial von jeweils mehr als 10'000 MWh/a ist zu nutzen:

Gemeinde	Energieholzpotenzial
Zürich	33'000 MWh/a
Stallikon	10'000 MWh/a
Horgen	12'000 MWh/a
Bäretswil	13'000 MWh/a
Fischenthal	22'000 MWh/a
Bauma	10'000 MWh/a
Wila	16'000 MWh/a
Winterthur	14'000 MWh/a
Neftenbach	13'000 MWh/a
Illnau-Effretikon	17'000 MWh/a
Turbenthal	15'000 MWh/a

e) Stehtanklager

Im kantonalen Richtplan werden Stehtanklager mit mehr als 5'000 m³ Tankraum festgelegt (Abb. 5.4). Die Belieferung dieser Anlagen hat unter Wahrung der Verhältnismässigkeit in erster Linie über Anschlussgleise zu erfolgen (vgl. Pt. 4.6.1 c).

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Realisierungsstand
25	Wallisellen, Aubrugg	bestehend (2 Tanks, 15'000 m ³ ; Heizöl)
26	Rümlang	bestehend (25 Tanks; 412'000 m ³ ; Benzin, Heizöl, Kerosin)
27	Bubikon	bestehend (5 Tanks; 22'500 m ³ ; Heizöl)
28	Niederhasli, Chutzenmoos	bestehend (24 Tanks; 152'500 m ³ ; Benzin, Heizöl)

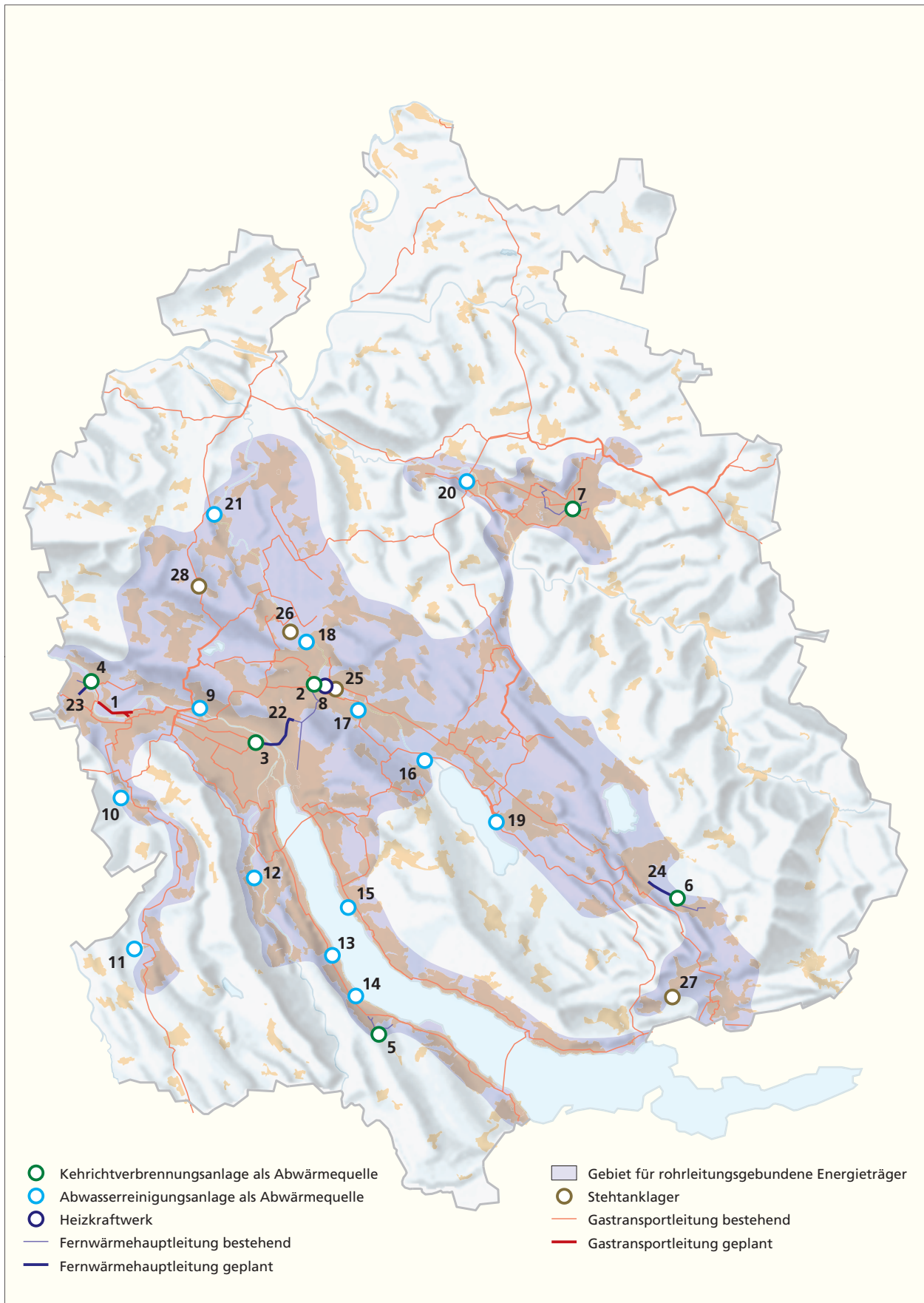


Abb. 5.4: Gebiete und Infrastrukturen für rohrleitungsgebundene Energieträger
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Listen)

5.4.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton unterstützt die Nutzung von Abwärmequellen und erneuerbaren Energien sowie Projekte zur effizienten Energienutzung.

Der Kanton macht im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren des Bundes seine Interessen geltend.

Der Kanton kann die Gemeinden zur Durchführung einer kommunalen oder regionalen Energieplanung verpflichten, um damit Massnahmen zur Nutzung von Abwärme und erneuerbaren Energien festzulegen (vgl. § 7 EnG). Im Vordergrund stehen Gebiete im Versorgungsbereich von Anlagen mit einem Abwärmepotenzial von mehr als 10'000 MWh/a sowie Gemeinden mit einem Energieholzpotenzial von mehr als 10'000 MWh/a (vgl. Pt. 5.4.2).

Der Regierungsrat erstattet alle vier Jahre Bericht über den Stand der kantonalen, regionalen und kommunalen Energieplanungen und legt Massnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung der Energienutzung im Sinne der Zielsetzungen gemäss Pt. 5.4.1 vor (vgl. Energieplanungsbericht § 2 EnV).

b) Regionen

Anlagen zur Nutzung von Abwärme oder erneuerbaren Energien mit einem Potenzial von mehr als 5'000 MWh/a (z.B. ARA, Vergärungsanlagen, Holzfeuerungen, Windkraftanlagen) sind in den regionalen Richtplänen zu bezeichnen. Zudem können in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und Betreibern im Sinne einer Konkretisierung von Abb. 5.4 geeignete Gebiete zur Versorgung mit Abwärme oder mit anderen rohrleitungsgebundenen Energieträgern festgelegt werden.

Zur Erschliessung von Stehtanklagern sind nach Möglichkeit Anschlussgleise in den regionalen Richtplänen festzulegen (vgl. Pt. 4.6.3 b).

In den regionalen Richtplänen sind Ergänzungen des Gastransportleitungsnetzes der Druckstufe ≤ 5 bar festzulegen.

c) Gemeinden

Die Gemeinden legen im kommunalen Energieplan jene Gebiete fest, die durch die im kantonalen oder regionalen Richtplan bezeichneten Abwärmequellen oder Gastransportleitungen (vgl. Abb. 5.4) versorgt werden sollen. Bei diesen Gebietsfestlegungen sollen vor allem öffentliche Bauten und Grossüberbauungen mit einer besonders hohen Wärmedichte berücksichtigt werden. Eine gleichzeitige Versorgung mit Abwärme und Gas ist in der Regel unwirtschaftlich. Bei vertretbarer Wirtschaftlichkeit ist deshalb zugunsten der Nutzung von Abwärme oder erneuerbarer Energien zu entscheiden (vgl. Pt. 5.4.1). Dabei sind die bestehenden Infrastrukturen zu berücksichtigen und die Koordination mit den Nachbargemeinden sicherzustellen.

Die Gemeinden legen in der Bau- und Zonenordnung jene Gebiete fest, in denen zur Deckung des Energiebedarfs ein minimaler Anteil erneuerbarer Energien vorgeschrieben wird.

5.5 Kommunikation

5.5.1 Ziele

Kommunikationssysteme umfassen Anlagen im Fernmeldebereich und andere leitungs- und nicht leitungsgebundene Daten- und Nachrichtenübermittlungssysteme (z.B. Funk, Radio, Radar). Sie sollen mit den Bedürfnissen in den einzelnen Gebieten und der gewünschten Siedlungsentwicklung abgestimmt sein, wobei grundsätzlich eine flächendeckende *Grundversorgung* zu gewährleisten ist.

Kommunikationsanlagen sind möglichst innerhalb der Bauzonen zu realisieren oder in bestehende Bauten und Anlagen zu integrieren oder an diese anzugliedern. Schutzgebiete, schützenswerte Ortsbilder, kulturhistorische Stätten, Aussichtspunkte sowie andere bedeutsame Objekte des Natur- und Landschaftsschutzes dürfen durch Kommunikationsanlagen nicht beeinträchtigt werden (vgl. Pte. 2.4, 3.5, 3.6 und 3.7). Neubauten sind hier nur zulässig, sofern der Grad des öffentlichen Interesses an der Anlage denjenigen der Schutzwürdigkeit des betroffenen Objekts übersteigt.

Standorte im Wald sind zu bevorzugen, falls damit die landschaftliche Beeinträchtigung erheblich vermindert werden kann.

5.5.2 Karteneinträge

Die Richtplankarte enthält keine Festlegungen, da die anlagenbezogene Interessensabwägung im Rahmen des Bewilligungsverfahrens erfolgt.

5.5.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton sorgt für eine optimale Ausgestaltung der Netze für nicht leitungsgebundene Systeme, damit insbesondere ausserhalb der Bauzonen die Anzahl der Standorte für Übertragungsanlagen minimiert wird und die dazu gehörenden Bauten und Anlagen mehrfach genutzt werden können. Bei baurechtlichen Entscheiden ist die landschaftliche Einordnung der Anlagen wie auch die Gewährleistung der richtplanerisch festgelegten Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen. Der Kanton setzt sich für den Rückbau von nicht mehr benötigten Anlagen ein. Er strebt in Zusammenarbeit mit den Anbietern planerische Regelungen an mit dem Ziel, Sendeanlagen gemeinsam zu nutzen, sofern damit die Strahlenbelastung im Siedlungsgebiet gesenkt werden kann.

b) Gemeinden

Bei der Erteilung von Baubewilligungen berücksichtigen die Gemeinden die Ziele gemäss Pt. 5.5.1. Belastungen durch nichtionisierende Strahlungen sind ausschliesslich aufgrund der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) zu beurteilen.

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

5.6.1 Ziele

Die sachgerechte Ableitung und Behandlung von verschmutztem und nicht verschmutztem Abwasser aus Siedlungen, aus Landwirtschaftsbetrieben und von Verkehrswegen oder die Entsorgung durch Versickerung sind für den *Schutz der ober- und unterirdischen Gewässer* sowie des Bodens von grosser Bedeutung. Beeinträchtigungen durch den Eintrag von Schad- und Nährstoffen aus der Kanalisation, aus diffusen Quellen oder aufgrund von Betriebsstörungen und Unfällen sind zu vermeiden.

Ein besonderes Augenmerk ist auf Mensch und Umwelt gefährdende Stoffe zu richten, die nicht oder nur mit einem erheblichen technischen Aufwand beseitigt werden können. Das Einleiten derartiger Stoffe in das Abwasserreinigungssystem ist deshalb möglichst zu vermeiden. Im Weiteren ist die Konzeption der Siedlungsentwässerung kontinuierlich zu verbessern, damit unverschmutztes Abwasser lokal versickert und die Abwasserreinigungsanlagen nicht unnötig belastet werden. Wo das Versickern nicht möglich ist, soll zur Verminderung von Hochwasserspitzen das unverschmutzte Abwasser erst nach temporärer Rückhaltung (Retention) in Fließgewässer eingeleitet werden (vgl. Pt. 3.11). Das Abwasser von Verkehrswegen ist so abzuleiten, dass Gewässer und Boden nicht mit Schadstoffen belastet werden.

Zur Gewährleistung der langfristigen Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit sind die Kanalisationen und die Abwasserreinigungsanlagen sachgerecht zu unterhalten, zu erneuern und dem Stand der Technik anzupassen.

5.6.2 Karteneinträge

Die Richtplankarte enthält keine Festlegungen, da Bauten und Anlagen zur Siedlungsentwässerung auf regionaler und kommunaler Ebene geplant werden.

5.6.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton berät die Gemeinden und Abwasserverbände bei Planung, Betrieb und Unterhalt der Siedlungsentwässerung. Um die Ausbreitung von Schadstoffen bei Betriebsstörungen und Unfällen zu verhindern, sind Rückhalteeinrichtungen in Kanalisationen und an grösseren Fließgewässern sowie geeignete organisatorische Massnahmen vorzusehen.

Der Kanton überprüft die Entwässerung der Staatsstrassen hinsichtlich der möglichen Gefährdung der ober- und unterirdischen Gewässer sowie des Bodens und erarbeitet entsprechende Entwässerungskonzepte. Im Rahmen von Bewilligungen, Beratungen und Kontrollen setzt sich der Kanton für die Verminderung des Schadstoffeintrags in die ober- und unterirdischen Gewässer aus landwirtschaftlichen Betrieben und aus Industrie und Gewerbe ein. Im Vordergrund stehen dabei bauliche Verbesserungen bei Betriebsanlagen, eine optimierte Düng Praxis oder Nutzungseinschränkungen. Die Aufhebung oder Sanierung von bestehenden Drainagesystemen ist zu prüfen.

Der Kanton fördert innovative Projekte zur Verminderung des Eintrags von Schad- und Nährstoffen in die Gewässer und den Boden. Insbesondere ist die Forschung hinsichtlich des Auftretens, des Abbaus und der Wirkung von Mikroverunreinigungen in Abwässern sowie entsprechender Reinigungsverfahren zu unterstützen. Die Einführung technischer Lösungen zur Eliminierung derartiger Stoffe ist zu prüfen.

b) Regionen

In den regionalen Richtplänen sind – gestützt auf generelle Entwässerungspläne – überkommunale Kanalisationsleitungen und Abwasserreinigungsanlagen festzulegen.

c) Gemeinden

Die Gemeinden stellen die Abwasserentsorgung sicher und sorgen für eine zeitgerechte Erneuerung der Bauten und Anlagen für die Siedlungsentwässerung. Belastet eine Abwasserreinigungsanlage das Gewässer übermässig, ist bei umfangreichen Sanierungen vorgängig deren Aufhebung zu prüfen. Die Gemeinden erarbeiten und aktualisieren Generelle Entwässerungspläne (GEP) und setzen diese um.

5.7 Abfall

5.7.1 Ziele

Der Kanton sorgt für eine Reduktion der Abfallmenge sowie für eine möglichst hohe stoffliche und energetische Verwertung der Abfälle. Nicht mehr verwertbare Rückstände sind so zu behandeln, dass sie ohne Umweltgefährdung deponiert werden können. Bei der Deponierung soll eine allfällige künftige Verwertung der Stoffe nicht ausgeschlossen werden. Die Kapazitäten und die Funktionsfähigkeit der Anlagen für das Sammeln, das Rezyklieren, die Behandlung und die Ablagerung von Abfällen sind langfristig zu sichern.

Im Kanton Zürich anfallende zu deponierende Abfälle sowie unverschmutzter Aushub sollen innerhalb des Kantonsgebiets abgelagert werden können.

5.7.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden bestehende Kehrichtverbrennungsanlagen sowie bestehende und geplante Deponien festgelegt (vgl. Abb. 5.5). Damit sollen genügend Verbrennungskapazitäten sowie geeignete Standorte mit ausreichendem Deponievolumen gesichert werden. Das Restvolumen der sich in Betrieb befindenden Deponien wird im Rahmen der kantonalen Deponiestatistik ausgewiesen. Das Festlegen eines Deponiestandorts im kantonalen oder einem regionalen Richtplan ist eine notwendige jedoch nicht hinreichende Voraussetzung für die Festsetzung eines Gestaltungsplans (vgl. § 44a PBG). Dem Landschaftsschutz und der siedlungsschonenden Verkehrsanbindung wird besondere Beachtung geschenkt. Nach der Rekultivierung sind die Böden in ihrer vor der Deponienutzung vorhandenen Qualität und Fläche wiederherzustellen sowie deren ökologischer Wert möglichst zu erhöhen.

Andere Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Siedlungs-, Betriebs- und Bauabfällen (Kompostier-, Vergärungs- und Bauabfallanlagen, Recyclingbetriebe und Abfallsammelstellen) sind grundsätzlich innerhalb des Siedlungsgebiets zu realisieren.

Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität (Gülle, landwirtschaftliche Abfälle, Siedlungs- und Betriebsabfälle) von mehr als 5'000 t/a können bei ausgewiesenem Bedarf auch ausserhalb des Siedlungsgebietes realisiert werden, benötigen hierfür aber einen Eintrag im regionalen Richtplan sowie einen kommunalen Gestaltungsplan.

Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität von weniger als 5'000 t/a können nach Art. 22 RPG in Verbindung mit Art. 34 RPV ausserhalb des Siedlungsgebietes bewilligt werden, wenn sich eine Anlage einem Landwirtschaftsbetrieb unterordnet und einen Beitrag zur CO₂-Reduktion mit Humusaufbau leistet.

Vergärungsanlagen mit einer Gesamtkapazität (Gülle, landwirtschaftliche Abfälle, Siedlungs- und Betriebsabfälle) von mehr als 5'000 MWh/a können bei ausgewiesenem Bedarf auch ausserhalb des Siedlungsgebietes realisiert werden und benötigen in jedem Fall einen Eintrag im regionalen Richtplan (vgl. Pte. 5.4.1, 5.4.2 d und 5.4.3 b). Wenn sie ausserhalb des Siedlungsgebiets erstellt werden, ist zusätzlich ein kommunaler Gestaltungsplan nötig.

Nr.	Objekt	Verbrennungskapazität (t/a)	Vorhaben
1	KVA Zürich-Hagenholz	240'000	Kapazitätsausbau auf 360'000 t/a
2	KVA Zürich-Josefstrasse	120'000	Stilllegung voraussichtlich 2020; Weiterbetrieb Wärmeverbund sicherstellen
3	KVA Limmattal, Dietikon	90'000	Kapazitätsausbau auf 160'000 t/a ab 2033, Bahnanschluss vorhanden
4	KVA Horgen	35'000	Stilllegung voraussichtlich 2031; Weiterbetrieb Wärmeverbund sicherstellen
5	KVA KEZO, Hinwil	190'000	Bei Erneuerung Reduktion der Verbrennungskapazität auf 120'000 t/a
6	KVA Winterthur	180'000	Kapazitätsausbau auf 190'000 t/a mit dem Ersatz der Ofenlinie 2 2025/2026; Bahnanschluss vorhanden

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Fläche total (ha)	Deponie- volumen total (m³)	Voraussichtlicher Deponietyp nach VVAE	Realisierungsstand; Bedingungen	
7	Maschwanden/Obfelden, Fuchsloch	4	300'000	B	geplant	maximal ein Standort pro Deponietyp in Betrieb
8	Maschwanden/Obfelden, Holzweid	13	1'300'000	B	geplant	
9	Obfelden, Tambrig	13	2'500'000	C, D, E	bestehend	
10	Horgen, Längiberg	4	450'000	C, D, E	geplant	maximal ein Standort in Betrieb
11	Wädenswil, Luggenbüel	5	650'000	C, D, E	geplant	
12	Wädenswil, Neubühl	6	650'000	B	geplant	
13	Egg, Büelholz	4	600'000	B	geplant	maximal ein Standort pro Deponietyp in Betrieb
14	Oetwil a.S./Egg, Chrüzlen	6	1'000'000	B, D, E	bestehend	
15	Gossau/Egg, Lehrüti	5 12	500'000 1'300'000	B	geplant; Erschliessung über A52, Anschluss Oetwil a.S.	
16	Grüningen/Gossau, Tägernauer Holz	6	750'000	-	geplant	
17	Gossau, Wissenbüel	2	500'000	C, D, E	bestehend	
18	Rüti, Goldbach	3	400'000	B	geplant; nur nach vorherigem Materialabbau; Erschliessung nach Möglichkeit vom Grundtal	
19	Wiesendangen, Ruchegg	10	850'000	B	bestehend; Erschliessung von Nordosten	
20	Winterthur, Riet	16	3'000'000	B, C, D, E	bestehend	
21a	Henggart, Egg	7	700'000	Deponietyp zu klären	geplant; primär weiter zu verfolgendes Vorhaben	
21b	Neftenbach, Fuchsbüel	7	700'000	B	geplant; Ersatzvariante, falls Nr. 21a nicht realisierbar	
22	Pfungen, Bruni	6	1'100'000	B	bestehend	
23	Eglisau, Schwanental	15	1'900'000	B	bestehend; Erweiterung geplant, Etappierung vorgesehen	
24	Lufingen, Leigrueb	5	800'000	-	bestehend	
25	Lufingen, Häuli	26	2'000'000	B, C, D, E	bestehend	
26	Rümlang, Chalberhau	16	3'000'000	B	bestehend; Erweiterung geplant, Erschliessung über Umfahrungsstrasse	maximal ein Standort pro Deponietyp in Betrieb
27	Niederhasli, Feldmoos	33	4'000'000	B, C, D, E	geplant; Bahnanschluss vorgesehen	

Grau: Vom Kantonsrat noch nicht festgesetzt.

Nr.	Gemeinde, Ortsbezeichnung	Fläche total (ha)	Deponie- volumen total (m³)	Voraussichtlicher Deponietyp nach VVAE	Realisierungsstand; Bedingungen
28	Weiach, Hardrütene	8	1'300'000	B	bestehend; Bahnanschluss vorhanden
<i>Abkürzungen</i> VVEA: Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Deponietyp B = Inertstoffe; C = Reststoffe; D = Schlacke; E = Reaktorstoffe)					

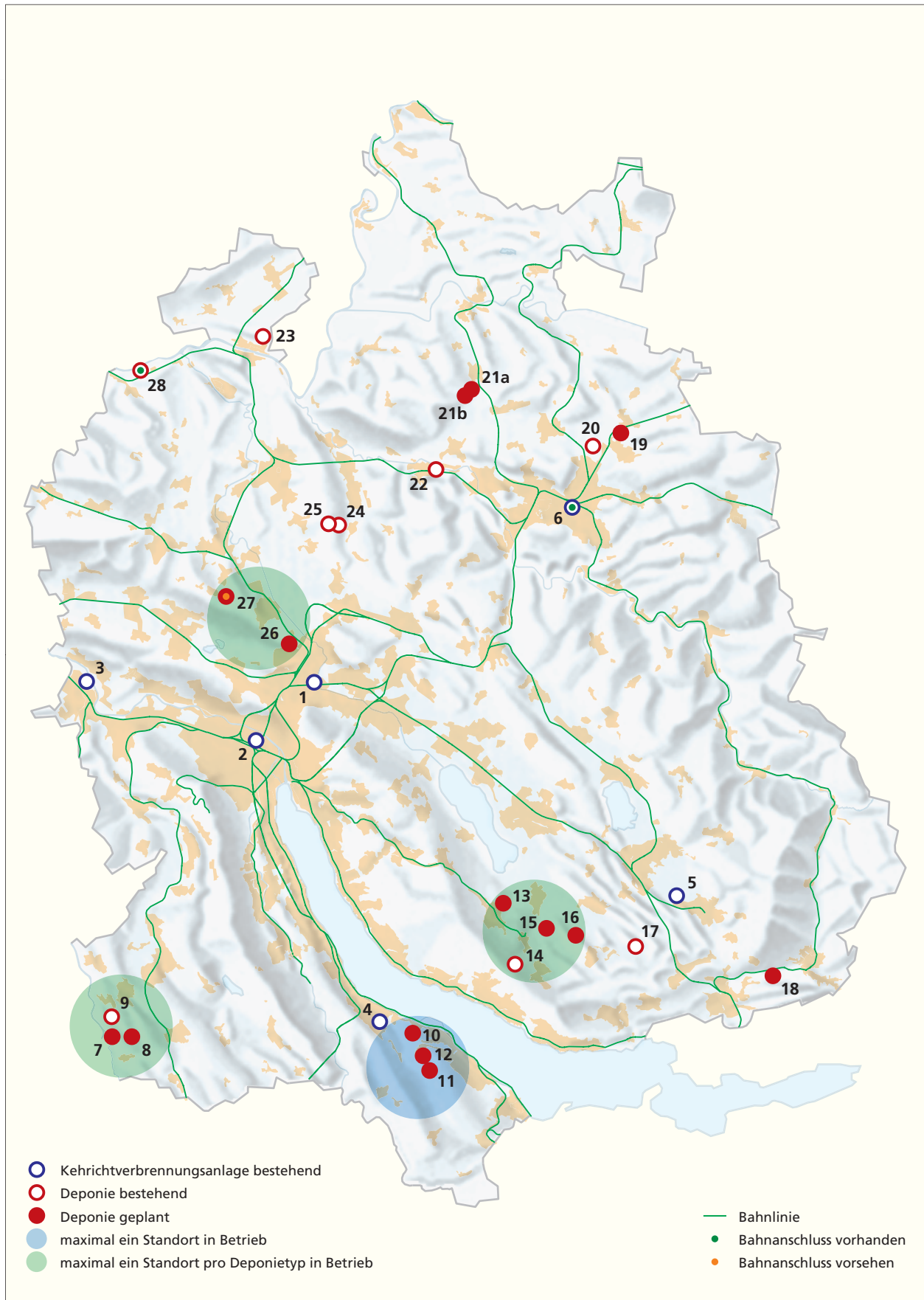


Abb. 5.5: Anlagen für die Abfallentsorgung
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

5.7.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton erstellt eine Abfallplanung. Er ermittelt den Bedarf an Abfallanlagen, vermeidet Überkapazitäten und legt die Standorte der Abfallanlagen fest (Art. 31 USG). In Zusammenarbeit mit den Betreibern sorgt der Kanton für einen sicheren Betrieb und Unterhalt sowie für die Erneuerung der Kehrichtverbrennungsanlagen. Dabei sind die technischen Voraussetzungen zu schaffen für die vollständige Verbrennung, die Nutzung der Abwärme zur Stromerzeugung und Wärmeversorgung, die Rückgewinnung von Wertstoffen aus Rückständen und die Behandlung nicht verwertbarer Rückstände, damit diese möglichst emissionsfrei abgelagert werden können.

Der Kanton sorgt für die Überwachung der Deponien während des Baus und des Betriebs und stellt die Nachsorge sicher. Er sorgt für die langfristige Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der nötigen Informationen über Standort und Inhalt der Deponien im Kataster der belasteten Standorte (vgl. Pt. 5.8.2).

Bei bestehenden Anlagen für die Behandlung und das Rezyklieren von Abfällen, die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen, prüft der Kanton in Zusammenarbeit mit den Betreibern angemessene Lösungen zu deren Verlegung.

Zur Förderung der kreislauforientierten Abfallwirtschaft erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren Akteuren innovative Verwertungs- und Entsorgungskonzepte. Insbesondere bei überkantonalen Abfalltransporten ist die Zweckmässigkeit von Bahntransporten zu prüfen. Er schöpft zudem seine Handlungsspielräume zur Abfallvermeidung und zur Förderung der stofflichen Verwertung aus. Im Rahmen der Abfallplanung bewertet er die Zielerreichung der Abfallwirtschaft, leitet daraus Handlungsschwerpunkte sowie nötige Anpassungen an den Kapazitäten und der Funktionsfähigkeit der Abfallanlagen ab.

Biogene Abfälle werden grundsätzlich separat gesammelt und kompostiert oder der Energiegewinnung zugeführt.

Im Kanton Zürich wird, bis im Rahmen des Sachplans geologische Tiefenlager der Standortentscheid gefallen ist, kein Standort für ein geologisches Tiefenlager zur Entsorgung radioaktiver Abfälle festgelegt. Sollte vom Bund ein Entscheid getroffen werden, der sich in räumlicher Hinsicht auf den Kanton Zürich auswirkt, sind die Verfahren für den Sachplan des Bundes und die erforderliche Anpassung des kantonalen Richtplans aufeinander abzustimmen. Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat jährlich Bericht über das Auswahlverfahren für geologische Tiefenlager.

b) Regionen

Die Planungsregionen Oberland, Pfannenstil, Zimmerberg, Knonaueramt und Limmattal setzen in ihren regionalen Richtplänen bei ausgewiesenem Bedarf an regionalen Aushubdeponien (Typ A) entsprechende Standorte fest.

Standorte für Kompostieranlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 t/a, die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen, sind in den regionalen Richtplänen festzulegen. Für solche Anlagen ist zudem ein kommunaler Gestaltungsplan erforderlich.

Standorte von Vergärungsanlagen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 5'000 MWh/a sind in den regionalen Richtplänen festzulegen; liegt ein Standort ausserhalb des Siedlungsgebiets, ist zusätzlich ein kommunaler Gestaltungsplan erforderlich.

5.8 Belastete Standorte und belastete Böden

5.8.1 Ziele

Belastete Standorte sind begrenzte Flächen, deren Belastungen von Abfallablagerungen oder Versickerungen stammen (vgl. AltIV). Unter belasteten Böden versteht man Flächen, deren Böden chemisch, biologisch oder physikalisch belastet sind (vgl. VBBo).

Das Entstehen von belasteten Standorten und belasteten Böden ist zu vermeiden. Der Umgang mit belasteten Standorten und belasteten Böden hat Auswirkungen auf den Gesundheitsschutz und die räumliche Entwicklung. Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen darf durch belastete Standorte oder belastete Böden nicht beeinträchtigt werden, vielmehr sollen das Sanieren sowie das Etablieren einer zweckmässigen Nutzung unterstützt werden.

5.8.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte erfolgen keine Festlegungen. Räumliche Angaben über belastete Standorte sind dem «Kataster der belasteten Standorte», solche über belastete Böden dem «Prüfperimeter für Bodenverschiebungen» und Hinweise auf physikalisch belastete Böden der «Hinweiskarte für anthropogene Böden» zu entnehmen.

5.8.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton erstellt und aktualisiert laufend den «Kataster der belasteten Standorte» (vgl. Art. 5 AltIV). Der Kataster ist öffentlich und über Internet zugänglich. Um neue Bodenbelastungen durch die Verlagerung von belastetem Boden zu vermeiden, führt der Kanton den «Prüfperimeter für Bodenverschiebungen».

Für Areale von überkommunaler Bedeutung mit belasteten Standorten oder belasteten Böden erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und Gemeinden Nutzungs- und Sanierungskonzepte.

Zonen gemäss Art. 16a Abs. 3 RPG («Speziallandwirtschaftszonen») sind möglichst auf belastete Standorte oder belastete Böden zu verlegen (vgl. Pt. 3.2.3 a).

b) Gemeinden

Die Gemeinden schaffen Voraussetzungen und Anreize, um Areale mit belasteten Standorten oder belasteten Böden innerhalb der Bauzonen oder daran angrenzend zweckmässig zu nutzen.

5.9 Grundlagen

a) Rechtliche Grundlagen

- *RPG*: Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- *RPV*: Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- *PBG*: Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) vom 7. September 1975 (LS 700.1)
- *EnG*: Energiegesetz vom 26. Juni 1998 (SR 730.0)
- *EnV*: Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (SR 730.01)
- *EleG*: Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen (Elektrizitätsgesetz) vom 24. Juni 1902 (SR 734.0)
- *Energiegesetz* vom 19. Juni 1983 (LS 730.1)
- *CO₂-Gesetz*: Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen vom 8. Oktober 1999 (SR 641.71)
- *Verordnung über die Energieplanung und die Förderung von Pilotprojekten (Energieverordnung)* vom 6. November 1985 (LS 730.11)
- *RLV*: Verordnung über Sicherheitsvorschriften für Rohrleitungsanlagen vom 20. April 1983 (SR 746.12)
- *VBBö*: Verordnung über Belastungen des Bodens vom 1. Juli 1998 (SR 814.12)
- *GSchG*: Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz) vom 24. Januar 1991 (SR 814.20)
- *GSchV*: Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (SR 814.201)
- *EG GSchG*: Einführungsgesetz zum Gewässerschutzgesetz vom 8. Dezember 1974 (LS 711.1)
- *TVA*: Technische Verordnung über Abfälle vom 10. Dezember 1990 (SR 814.600)
- *AbfG*: Gesetz über die Abfallwirtschaft (Abfallgesetz) vom 25. September 1994 (LS 712.1)
- *AltIV*: Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung) vom 26. August 1998 (SR 814.680)
- *NISV*: Verordnung über den Schutz vor nicht-ionisierender Strahlung vom 23. Dezember 1999 (SR 814.710)
- *FMG*: Fernmeldegesetz vom 30. April 1997 (SR 784.10)
- *WaG*: Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz) vom 4. Oktober 1991 (SR 921.0)
- *FrSV*: Verordnung über den Umgang mit Organismen in der Umwelt (Freisetzungsverordnung) vom 10. September 2008 (SR 814.911)

b) Weitere Grundlagen

Materialgewinnung

- *Aushubtransportkonzept Kanton Zürich, Textband, Anhangband, Rapp Trans AG, 2003*
- *Kiesstatistik, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Kanton Zürich, erscheint jährlich, www.abfall.zh.ch*
- *Aushubtransporte durch Eglisau und das Rafzerfeld (Anfrage Lais), Vorlage 1337, Beschluss des Regierungsrates vom 28. August 2002 zur Anfrage KR-Nr. 185/2002, www.kantonsrat.zh.ch*
- *Festlegung von dezentralen Gebieten für die Aushubablagerung (Postulat Hürlimann), Vorlage 4086, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2003 zu Postulat KR-Nr. 349/2000, www.kantonsrat.zh.ch*
- *Modalsplit für Kies- und Aushubtransporte (Anfrage Keller), Beschluss des Regierungsrates vom 16. Februar 2005 zur Anfrage KR-Nr. 445/2004, www.kantonsrat.zh.ch*
- *Überprüfung des Konzepts für Aushubsammelstellen, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) Kanton Zürich, 1998*
- *Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zur Einzelinitiative von Rudolf Busenhardt, Winterthur, betreffend Änderung des Abfallgesetzes zur Einführung des Transportes von Abfall mit der Bahn vom 18. März 1998 (Vorlage 3634), KR-Nr. 277/1996*
- *Urteil des Schweizerischen Bundesgerichtes in Sachen BUWAL gegen Wittinsburg betreffend Rodung zur Anlage einer Aushubdeponie vom 27. Oktober 1994, BGE 120 IB 400*
- *Güterverkehr in der Agglomeration Zürich – Grundlagen für die Richtplanung und die Rahmenplanung Bahnknoten Zürich, Schlussbericht und Kurzfassung; Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Rapp Trans, 2003*
- *Kieskataster, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) Kanton Zürich*
- *Branchenvereinbarung Modalsplit, Juristisches Gutachten Homburger, Fachverband für Kies- und Transportbetonwerke im Kanton Zürich (FKB), Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), September 2006*
- *Modalsplit bei Kies und Aushub: Projektskizze, Amt für Abfall, Wasser Energie und Luft (AWEL), 2006*
- *Massnahmenkonzept Modalsplit Bahn der Kies- und Aushubtransporte; im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr (AfV), 2011*

Energie

- Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL), vom Bundesrat verabschiedet am 27. Juni 2001
- Energieplanungsbericht 2002 für den Kanton Zürich, Bericht des Regierungsrates über die Energieplanung, RRB Nr. 460 vom 2. April 2003, www.energie.zh.ch
- Energieplanungsbericht 2006 für den Kanton Zürich, Bericht des Regierungsrates über die Energieplanung, www.energie.zh.ch
- Ausbau der Hochspannungsleitung Samstagern–Zürich; dringliches Postulat KR-Nr. 71/2011, Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates vom 13. April 2011

Kommunikation

- Merkblatt für die Zürcher Gemeinden: Bewilligung und Standortsteuerung von Mobilfunkanlagen, Baudirektion Kanton Zürich, www.luft.zh.ch

Abfall

- Bericht zur Abfallplanung 2002...2006, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) Kanton Zürich, 2003, www.abfall.zh.ch
- Abfall und Ressourcenwirtschaft, Planung 2007...2010, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) Kanton Zürich, 2007, www.abfall.zh.ch
- Massnahmenplan Abfall und Ressourcenwirtschaft 2019–2022, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Kanton Zürich, 2018, www.zh.ch/de/umwelt-tiere/abfall-rohstoffe.html
- Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 221/1998 betreffend umweltverträgliche KVA-Rückstände durch ergänzende Verfahren an bestehenden Verbrennungsanlagen, 8. Januar 2002
- Nutzen von Bauabfällen, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), April 2004
- Kies für Generationen, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), März 2006, www.abfall.zh.ch
- Statistik.info: Abfall im Kanton Zürich, Statistisches Amt des Kantons Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), erscheint jährlich, www.statistik.zh.ch
- Deponiestatistik Kanton Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), erscheint jährlich, www.abfall.zh.ch
- KVA-Schlackensand, Bundesamt für Umwelt (BAFU), Gewässerschutzamt Kanton Bern (GSA), Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), 2005
- Trockenaustrag von KVA-Schlacke, Bundesamt für Umwelt (BAFU), Gewässerschutzamt Kanton Bern (GSA), Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), 2007
- Evaluation von neuen Deponiestandorten in der Region Zimmerberg, Phase 2, Schlussbericht, Amt für Gewässerschutz und Wasserbau (AGW) Kanton Zürich, 1994
- Evaluation von neuen Deponiestandorten in den Regionen Pfannenstiel und Oberland, Phase 2, Schlussbericht, Amt für Gewässerschutz und Wasserbau (AGW) Kanton Zürich, 1995
- Deponiestandorte in den Regionen Winterthur-Weinland, Phase 2, Schlussbericht, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) Kanton Zürich, 2002
- Empfohlene Deponiestandorte für den Eintrag im kantonalen Richtplan, Ingenieurteam SC+P, Ingenieurgemeinschaft «Deponiestandorte im Kanton Zürich», Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) Kanton Zürich, 2003
- Deponiestandorte – Fakten, Argumente, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), 2008
- Deponiestandorte – 2008 in Betrieb stehende Deponien, 1995 im Richtplan festgesetzte Standorte, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), 2008

Belastete Standorte und belastete Böden

- Prüfperimeter für Bodenverschiebungen, Fachstelle Bodenschutz des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Kanton Zürich, www.fabo.zh.ch
- Altlastverdachtsflächenkataster, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Kanton Zürich, www.altlasten.zh.ch
- Kataster der belasteten Standorte, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Kanton Zürich, www.altlasten.zh.ch

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

6	Öffentliche Bauten und Anlagen	6.1-1
6.1	Gesamtstrategie	6.1-1
6.1.1	Ziele	6.1-1
6.1.2	Karteneinträge	6.1-1
6.1.3	Massnahmen	6.1-6
6.2	Gebietsplanung	6.2-1
6.2.1	Hochschulgebiet Zürich-Zentrum	6.2-1
6.2.2	Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf	6.2-6
6.2.3	Sihlquai, Zürich	6.2-7
6.2.4	Universität Zürich-Irchel	6.2-10
6.2.5	Hochschulstandort Winterthur	6.2-13
6.2.6	Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau	6.2-15
6.2.7	ETH Hönggerberg, Zürich	6.2-18
6.2.9	Kasernenareal, Zürich	6.2-21
6.2.10	Lengg, Zürich	6.2-24
6.3	Bildung und Forschung	6.3-1
6.3.1	Ziele	6.3-1
6.3.2	Karteneinträge	6.3-1
6.3.3	Massnahmen	6.3-4
6.4	Gesundheit	6.4-1
6.4.1	Ziele	6.4-1
6.4.2	Karteneinträge	6.4-1
6.4.3	Massnahmen	6.4-3
6.5	Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen	6.5-1
6.5.1	Ziele	6.5-1
6.5.2	Karteneinträge	6.5-1
6.5.3	Massnahmen	6.5-3
6.6	Weitere öffentliche Dienstleistungen	6.6-1
6.6.1	Ziele	6.6-1
6.6.2	Karteneinträge	6.6-1
6.6.3	Massnahmen	6.6-3
6.7	Grundlagen	6.7-1

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

6.1 Gesamtstrategie

6.1.1 Ziele

a) Impulse für die Raumentwicklung setzen

Die *Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen* in den Bereichen Bildung und Forschung, Gesundheit, Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen sowie weitere öffentliche Dienstleistungen wie z.B. Verwaltung und Gerichte, leistet einen wichtigen Beitrag für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Prosperität und damit zur Standortqualität des Kantons Zürich. Zudem werden mit der Planung und Realisierung entsprechender Bauten und Anlagen wesentliche *Impulse für die Entwicklung von Siedlungsstruktur und -qualität* gesetzt. Die Planung solcher Vorhaben hat sich deshalb an den Grundsätzen der erwünschten räumlichen Entwicklung zu orientieren (vgl. Pt. 1). Öffentliche Bauten und Anlagen sind gezielt in den Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung (vgl. Pt. 2.3) und in den Regionalzentren anzusiedeln. Die Koordination mit kantonal bedeutenden Infrastrukturen des Verkehrs (vgl. Pt. 4) sowie der Ver- und Entsorgung (vgl. Pt. 5) ist sicherzustellen.

b) Durch fachübergreifende Gebietsplanungen koordinieren

Für Gebiete mit besonderem städtebaulichen Potenzial, grossem Koordinations- und Handlungsbedarf und einer hohen Dichte an öffentlichen Bauten und Anlagen von kantonalem Interesse, sind *fachübergreifende Gebietsplanungen* (z.B. im Sinne eines Masterplans) zu erarbeiten (vgl. Abb. 6.1). Damit sollen Synergien genutzt und die partnerschaftliche Zusammenarbeit gefördert werden.

Für jede Gebietsplanung sind ein geeignetes Verfahren und der zu betrachtende Perimeter festzulegen. Dabei ist der sachgerechte Einbezug der Planungsträger aller Stufen sowie massgeblicher Akteure wie Infrastrukturträger, Grundeigentümer- und Investorenschaft sicherzustellen. Die gesetzlich geregelten Zuständigkeiten von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden bleiben dabei gewahrt. Im Rahmen solcher Gebietsplanungen sind folgende Aspekte aufzuzeigen:

- Flächenbedarf aller Beteiligten
- erforderliche Massnahmen zur Verkehrsbewältigung
- gestalterische Aufwertung des Gebiets
- Struktur der Bebauung und erforderliche Massnahmen zur Gewährleistung der Freiraumversorgung
- weitere Umsetzungsschritte

Die Ausarbeitung von Gebietsplanungen stützt sich auf fachspezifische Grundlagen im Sinne von Art. 2 der Raumplanungsverordnung (RPV).

6.1.2 Karteneinträge

Neubauten, Erweiterungen, Standortverlegungen, Standortaufhebungen, Umnutzungen und Standortevaluationen in den Bereichen Bildung und Forschung, Gesundheit, Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen sowie weitere öffentliche Dienstleistungen (vgl. Pte. 6.3–6.6) werden in Richtplantext und -karte als *Vorhaben* bezeichnet, sofern sie von kantonaler Bedeutung sind, erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben oder Abstimmungsbedarf mit weiteren Festlegungen des kantonalen Richtplans besteht. Die Festlegung eines Vorhabens im kantonalen Richtplan erfolgt unabhängig von den Eigentumsverhältnissen (vgl. § 60 Abs. 1 PBG) und ist eine Voraussetzung für dessen Realisierung.

Mit den Festlegungen werden die langfristig notwendigen Handlungsspielräume gesichert und die Voraussetzungen für den Landerwerb mittels Werkplan (vgl. § 114 ff. PBG) geschaffen. Der Kanton setzt Gestaltungspläne für Bauten und Anlagen fest (vgl. § 84 Abs. 2 PBG), die im kantonalen oder in den regionalen Richtplänen enthalten sind. Diese Kompetenz kann im Einzelfall an die Standortgemeinde abgetreten werden, wenn die kantonale Aufgabenerfüllung dadurch nicht in Frage gestellt wird.

Die Priorisierung der Vorhaben erfolgt über die Angabe des Realisierungshorizontes: Kurzfristige Vorhaben sollen innert 10 Jahren, mittelfristige innert 10–20 Jahren und langfristige innert 20–30 oder mehr Jahren realisiert werden.

Für Gebiete, in denen eine *Gebietsplanung* erforderlich ist, werden in der Richtplankarte Perimeter festgelegt. Innerhalb eines Perimeters besteht bei vorliegender Gebietsplanung ein Anordnungsspielraum bezüglich der konkreten räumlichen Ausgestaltung der Vorhaben. Soweit Eckwerte der ausgearbeiteten Gebietsplanung im Richtplantext festgelegt werden (vgl. Pt. 6.2), erübrigt sich die Festlegung der einzelnen Vorhaben (vgl. Pte. 6.3–6.6).

Sofern vor dem Vorliegen von ausgearbeiteten Gebietsplanungen einzelne Vorhaben (vgl. Pt. 6.1.2) innerhalb von Gebietsplanungsperimetern realisiert werden sollen, sind diese in Absprache mit den betroffenen Stellen zu planen.

Bestehende öffentliche Bauten und Anlagen werden in der Richtplankarte dargestellt, sofern sie nicht innerhalb der für Gebietsplanungen bezeichneten Perimeter liegen.

Nr.	Gebiet, Gemeinde	Beteiligte	Stand Gebietsplanung	Koordinationsbedarf	Geplante Einzelvorhaben
1	ETH Hönggerberg, Zürich	Bund, Stadt Zürich	abgeschlossen, Masterplan vorliegend	Bildung, Forschung, Wohnen, Dienstleistungen (Campusbildung), Kongresswesen, ökologischer Vernetzungskorridor	–
2	Güterbahnhof, Zürich	Kanton Zürich, Stadt Zürich, Private	ausstehend: Erweiterung bestehender Masterplan	Sicherheit, Justiz	Pt. 6.6.2 Nr. 1
3	Hochschulgebiet Zürich-Zentrum, Zürich	Bund, Kanton Zürich, Stadt Zürich, Private, Stiftung Kunsthaut	Masterplan 2014 vorliegend; Standort USZ bestätigt	Neugestaltung und Konzentration Kultur-, Bildungs-, Forschungs- und Gesundheitseinrichtungen; Weiterentwicklung universitäre Medizin	–
4	Kasernenareal, Zürich	Kanton Zürich, Stadt Zürich, Private	abgeschlossen, Masterplan vorliegend	Bildung, Kultur	–
5	Lengg, Zürich	Kanton Zürich, Stadt Zürich	abgeschlossen, Masterplan vorliegend	Konzentration/Erweiterung Gesundheit und Forschung, Verkehrerschliessung	–
6	Sihlquai, Zürich	Kanton Zürich, Stadt Zürich	abgeschlossen; Handlungsprogramm vorliegend	Bildung, Kultur	–
7	Universität Zürich-Irchel, Zürich	Kanton Zürich, Stadt Zürich	abgeschlossen; Masterplan vorliegend	Bildung, Forschung, Wohnen, Dienstleistungen (Campus- bildung), Landschaft, Erweiterung Staatsarchiv	–
8	Wassersportzentrum Tiefenbrunnen, Zürich	Kanton Zürich, Stadt Zürich, SBB, Private	abgeschlossen; Masterplan vorliegend	Kultur, Sicherheit, Freizeit, Landschaft, Verkehrerschliessung, Güterumschlag	Pt. 6.5.2 Nr. 7
9	Hochschulstandort Wädenswil, Wädenswil	Kanton Zürich, Stadt Wädenswil	in Bearbeitung	Bildung und Forschung, Verkehrerschliessung	Pt. 6.3.2 a) Nr. 2
10	Nationaler Innovationspark, Hubstandort Kanton Zürich	Bund, Kanton Zürich, Planungsregion Glattal, Stadt Dübendorf, Ge- meinden Volketswil und Wangen-Brüttisellen	abgeschlossen	Bildung, Forschung, Wohnen, Dienstleistungen, Kongress- wesen, Verkehrerschliessung, Parknutzung, Erholung	–
11	Bildungs- und Forschungszentrum Agrovet-Strickhof, Lindau-Eschikon	Bund, Kanton Zürich, Gemeinde Lindau	abgeschlossen; Machbarkeitsstudie vorliegend	Bildung und Forschung, Verkehrerschliessung	Pt. 6.3.2 a) Nr. 3 Pt. 6.3.2 b) Nr. 12
12	Hochschulstandort Winterthur, Winterthur	Kanton Zürich, Stadt Winterthur	abgeschlossen; Entwicklungsperspektive vorliegend	Bildung, Kultur, Verkehrerschliessung; Entwicklung der drei Standorte Sulzer-Areal, Technikumstrasse und St. Georgen zu einem Campus	–

Nr.	Gebiet, Gemeinde	Beteiligte	Stand Gebietsplanung	Koordinationsbedarf	Geplante Einzelvorhaben
13	Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau	Kanton Zürich	abgeschlossen; Masterplan vorliegend	Gesundheit, Sicherheit	–

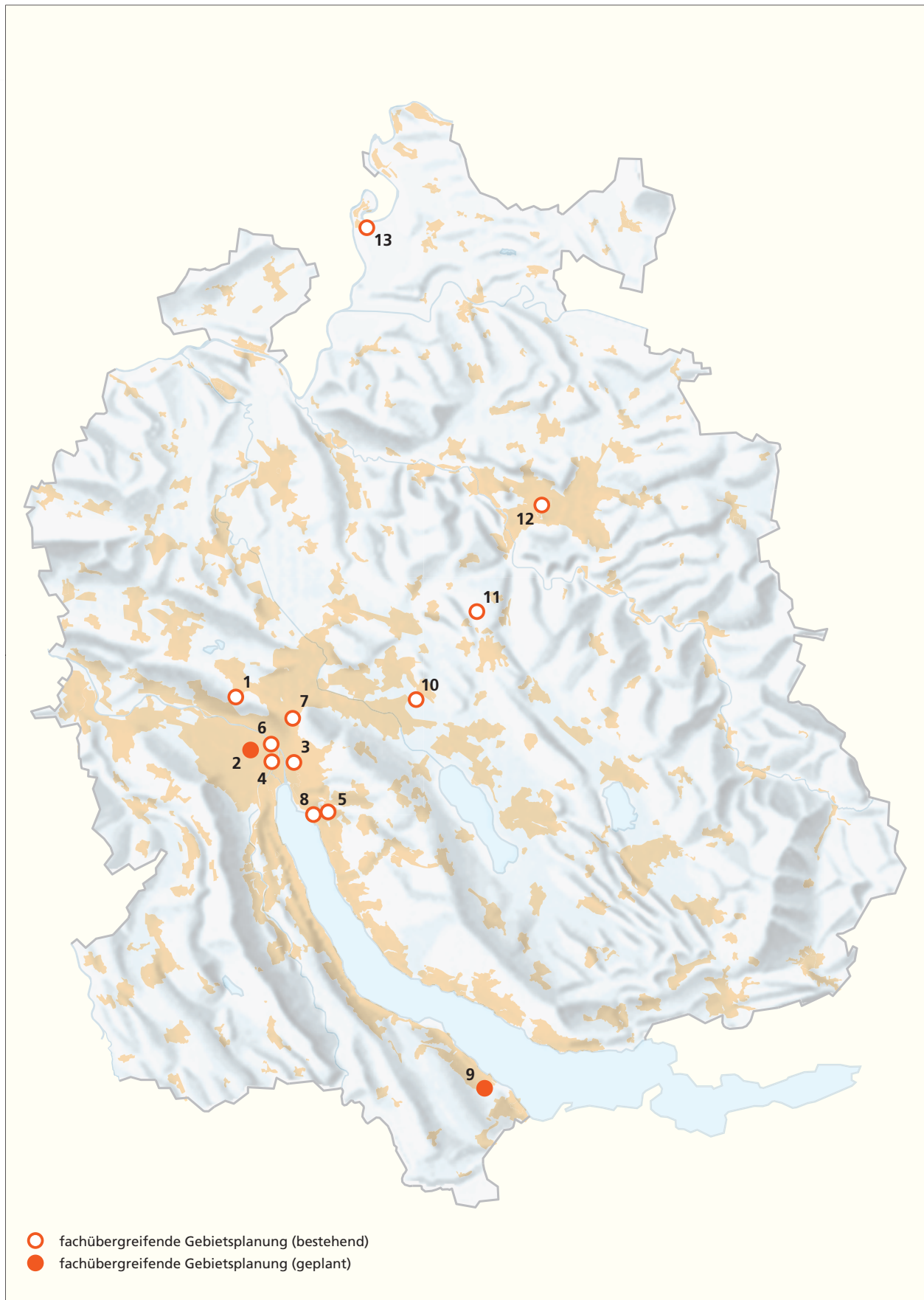


Abb. 6.1: Gebietsplanungen
(Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

6.1.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton erarbeitet im Sinne der gesetzlichen Planungspflicht (vgl. Art. 2 RPV) *fachspezifische Grundlagen* (Fachplanungen). Er zeigt darin die strategischen Ziele sowie die entsprechenden Raumbedürfnisse auf, legt die verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen dar und macht Aussagen über deren langfristige Entwicklung. Er prüft periodisch, ob die bestehenden Bauten und Anlagen durch organisatorische oder bauliche Massnahmen besser genutzt werden können. Er führt eine Übersicht der kantonalen Liegenschaften und prüft, inwiefern die vorhandenen Potenziale für die Ansiedlung öffentlicher Bauten und Anlagen genutzt werden können. Bei Renovationen und Ausbauten eigener Liegenschaften sowie bei Neubauten orientiert er sich an der Energieeffizienz. Bei Fragen im Umgang mit nicht mehr benutzten öffentlichen Bauten und Anlagen koordiniert er die Zusammenarbeit zwischen Kanton, Gemeinden und Regionen.

Der Kanton bezeichnet im Rahmen eines kontinuierlichen und fachübergreifenden Austausches frühzeitig die richtplanrelevanten *Vorhaben*. Er weist die zusätzliche Nutzfläche des Vorhabens sowie dessen verkehrliche und städtebauliche Auswirkungen aus und leistet wo nötig einen Beitrag zur Freiraumversorgung. Bei Standortentscheiden trägt er der erwünschten räumlichen Entwicklung Rechnung (vgl. Pte. 1 und 6.1.1) und achtet auf eine der Nutzung angemessene Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Dabei beachtet er auch die regionalen und kommunalen Gesamtkonzepte.

Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden *fachübergreifende Gebietsplanungen*. Er macht Aussagen über Entwicklungspotenziale, Auswirkungen sowie den nötigen Koordinationsbedarf im jeweiligen Gebiet und legt die entsprechenden Eckwerte im kantonalen Richtplan fest.

b) Regionen

Vorhaben von regionaler Bedeutung sind in den regionalen Richtplänen zu bezeichnen.

c) Gemeinden

Die Gemeinden stimmen Standortentscheide für öffentliche Bauten und Anlagen mit der kantonalen und der regionalen Richtplanung sowie mit der Planung der Zweckverbände ab und geben die anstehenden Vorhaben frühzeitig bekannt. Im Falle einer Umnutzung nicht mehr benötigter öffentlicher Bauten und Anlagen klärt die Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Kanton die Möglichkeiten zukünftiger Nutzungen.

Die Gemeinden bezeichnen die für öffentliche Bauten und Anlagen erforderlichen Flächen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung (vgl. § 60 PBG). Sie erstatten der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht über die geeignete Lokalisierung von Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen sowie über eine entsprechende Verkehrsplanung in deren Umfeld (vgl. Art. 47 RPV).

6.2 Gebietsplanung

Für die folgenden Gebiete werden Festlegungen zu Eckwerten der Gebietsentwicklung getroffen.

6.2.1 Hochschulgebiet Zürich-Zentrum

Die im Hochschulgebiet Zürich-Zentrum angesiedelten Hochschulen, Universitätskliniken und Kulturinstitute geniessen landesweit und international ein hohes Ansehen. Für die langfristige Sicherung und Entwicklung dieser Standortqualität werden folgende Grundsätze und Vorgaben festgelegt:

- Aus städtebaulicher Sicht kann die heutige Geschossfläche der drei Institutionen Universität, Universitätsspital, ETH Zürich sowie des Kunsthauses von rund 870'000 m² innerhalb des Perimeters Hochschulgebiet Zürich-Zentrum um maximal 320'000 m² erweitert werden. Dies in Verbindung mit einer Bauhöhe von 512 m ü. M. für Neubauten. Verkehrliche Erschliessung, städtebauliche Verträglichkeit, hohe Aufenthaltsqualität auch während den Bauphasen, sorgfältiger Umgang mit Denkmalschutzobjekten, eine Einbindung und hohe Durchlässigkeit in die umliegenden Quartiere mit einem engmaschigen Wegnetz sollen gewährleisten, dass das Hochschulgebiet zu einem lebendigen und attraktiven Stadtteil für das ganze Quartier wird.
- Innerhalb des Perimeters Hochschulgebiet Zürich-Zentrum haben die baulichen Entwicklungsbedürfnisse für Bildung, Forschung, Gesundheit und Kultur Priorität gegenüber anderen Nutzungen. Durch die Institutionen zweckentfremdeter Wohnraum in den an das Hochschulgebiet angrenzenden Quartieren ist für eine zonenkonforme Nutzung freizugeben. Über die Nutzungsänderungen wird im Rahmen des Gebietsmanagements laufend eine einsehbare Bilanz geführt.
- Um eine in betrieblicher und städtebaulicher Hinsicht bestmögliche Planung zu ermöglichen, kann der Häfeli-Moser-Steiger-Bau ganz oder teilweise abgebrochen werden.
- Die Bewältigung des Verkehrs erfolgt über Kapazitätsausbauten im öffentlichen Verkehr, durch Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs (vgl. Pt. 4), durch Erhalt der Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstrassen und durch betriebliche Massnahmen der Institutionen zur Brechung der Morgenspitzen. Die Anzahl der Parkplätze im ganzen Perimeter darf nicht reduziert werden, sie soll vielmehr der angestrebten Nutzung entsprechend nach oben angepasst werden. Es ist zu prüfen, wie mittel- bis langfristig eine direkte Anbindung des Hochschulgebiets an die Hauptverkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs (insbesondere Hauptbahnhof, Stadelhofen, Oerlikon) eingerichtet werden kann. Für eine bessere Fusswegverbindung zwischen Central und ETH wird nach Möglichkeit eine neue attraktive Freitreppe errichtet.
- Vom Heimplatz entlang der Rämi-/Universitätsstrasse bis zur Haldenbachstrasse soll eine attraktive Bildungs- und Kulturmeile entstehen, welche gesäumt wird von bestehenden und geplanten repräsentativen Bauten sowie von öffentlich zugänglichen attraktiven Aufenthalts- und Erholungsräumen und weiteren vielfältigen Nutzungen. Der heutige Spitalpark soll zu einem Spital- und Campuspark umgestaltet werden. Im Umfeld der alten Sternwarte soll ein kleiner Park entstehen. Dieser ist zwecks besserer Durchlässigkeit des Quartiers mit einer direkten und attraktiven Fussgängerverbindung mit dem geplanten Spital-/Campuspark zu verbinden.
- Das Quartier soll in der vertikalen Achse mehrmals mit öffentlichen Durchwegungen durchstossen werden.
- Für die Erschliessung des nördlichen Bereichs des Perimeters wird eine neue Erschliessungsachse («Neue Sternwartstrasse») eingerichtet, die keine Durchgangsfunktion für den motorisierten Verkehr hat und insbesondere dem Langsamverkehr und den Rettungsfahrzeugen dient.
- An der Rämi-/Universitätsstrasse und in reduziertem Umfang auch an der Gloria- und an der Neuen Sternwartstrasse sind zur Belebung des Quartiers Erdgeschossräume dort öffentlich zugänglich zu machen, wo sie mit publikumsorientierten und mit der Hauptnutzung verträglichen Nutzungen belegt werden können. Dies schliesst die Anordnung von Gastronomiebetrieben und Verpflegungsstandorten, Sporteinrichtungen und kleineren Läden ein. Diese sind sowohl auf die Bedürfnisse der drei grossen Nutzerinstitutionen als auch auf diejenigen der Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Quartiere auszurichten.
- Der Charakter des Gebiets zwischen Hirschengraben und Hochschulterrassen mit ausgedehnten Gartenanlagen ist zu bewahren und soweit möglich besser öffentlich zugänglich zu machen bzw. in das erweiterte Fusswegnetz zu integrieren. Neubauten sind besonders sorgfältig zu integrieren.
- Der Bedarf an Sportflächen ist auch in Zukunft sicher zu stellen. Es sind 8'000 m² Geschossfläche für Sporthallen für die Kantonsschulen und den Hochschulsport vorgesehen, die auch der Öffentlichkeit und den Sportvereinen zur Verfügung stehen.
- Grundlage für die städtebaulichen, baulichen, gestalterischen und organisatorischen Massnahmen sind der unter Federführung des Kantons ausgearbeitete und bei Bedarf zu aktualisierende Masterplan Hochschulgebiet Zürich-Zentrum vom 9. Mai 2014 sowie die Erkenntnisse der Vertiefungsstudien Universität Zürich und Universitäre Medizin: USZ/UZH/ETH (Synthesebericht vom 21. Juli 2014).

- Für die Entwicklung des Hochschulgebiets wird eine Umsetzungsorganisation im Sinne eines Gebietsmanagements durch die beteiligten Partner etabliert. Sie bezieht die entscheidenden Gremien, Nutzer und die Öffentlichkeit in geeigneter Weise ein, koordiniert die Planungsprozesse, initiiert Planungen und Projekte und beobachtet die Umsetzung.

Nr.	Vorhaben	Trägerschaft*	Realisierungs- horizont
B ₀	Kunsthaus-Neubau	Stiftung Kunsthaus	2015–2020
B ₁	Bau USZ-Kernareal in Verbindung mit Aufwertung Spital-/Campuspark	Kanton Zürich	2015–2030
B ₂	Bauliche Massnahmen für Begegnung und Aktivierung Spital-/Campuspark	Kanton Zürich	2015–2030
B ₃	Bau Schanzenberg; Volumetrie in Koordination mit B ₄ und Rechberggarten prüfen	Kanton Zürich	ab 2030
B ₄	Bau Wässerwies	Kanton Zürich	2020–2030
B ₅	Bauten Gloriarank	Kanton Zürich	2019–2030
B ₆	Bauten Schmelzberg-Areal; Abgrenzung Richtung Nordosten und Südosten in Koordination mit B ₉ und Ö ₂	Kanton Zürich, Bund	2016–2022
B ₇	Bauten Nordareal Gesundheit	Kanton Zürich, Bund	2020–2030
B ₈	Bauten Spöndli-Areal	Kanton Zürich, Bund	2025–2030
B ₉	Bau ETH Gesundheit	Bund	2015–2019
B ₁₀	Bau Platten-/Pestalozzistrasse	Kanton Zürich	2020–2030
B ₁₁	Bau Plattenstrasse 14/22	Kanton Zürich	2015–2020
B ₁₂	Hirschengrabenbau	Kanton Zürich, Bund	2025–2030
B ₁₃	Bau Unterer Leonhard ETH	Bund	2020–2030
B ₁₄	Bau Sonneggstrasse ETH	Bund	2020–2030
Ö ₀	Heimplatz	Stadt Zürich	2015–2020
Ö ₁	Projekt Gestaltung Rämi-/Universitätsstrasse	Stadt Zürich, Kanton Zürich	2020–2025
Ö ₂	Projekt Neue Sternwartstrasse	Kanton Zürich, Bund	2015–2030
Ö ₃	Neue Fussgängerverbindungen und Querspange Polysteig–Künstlergasse; mechanische Aufstiegshilfen prüfen	Stadt Zürich, Kanton Zürich, Bund	2020–2025
G ₁	Grünraum Hochschul-Terrasse	Stadt Zürich, Kanton Zürich	2015–2030
G ₂	Garten der Kunst	Stiftung Kunsthaus	2015–2030
G ₃	Garten der Sternwarte	Bund	2030–2035

* Trägerschaft muss nicht zwingend mit der Investorenschaft übereinstimmen.

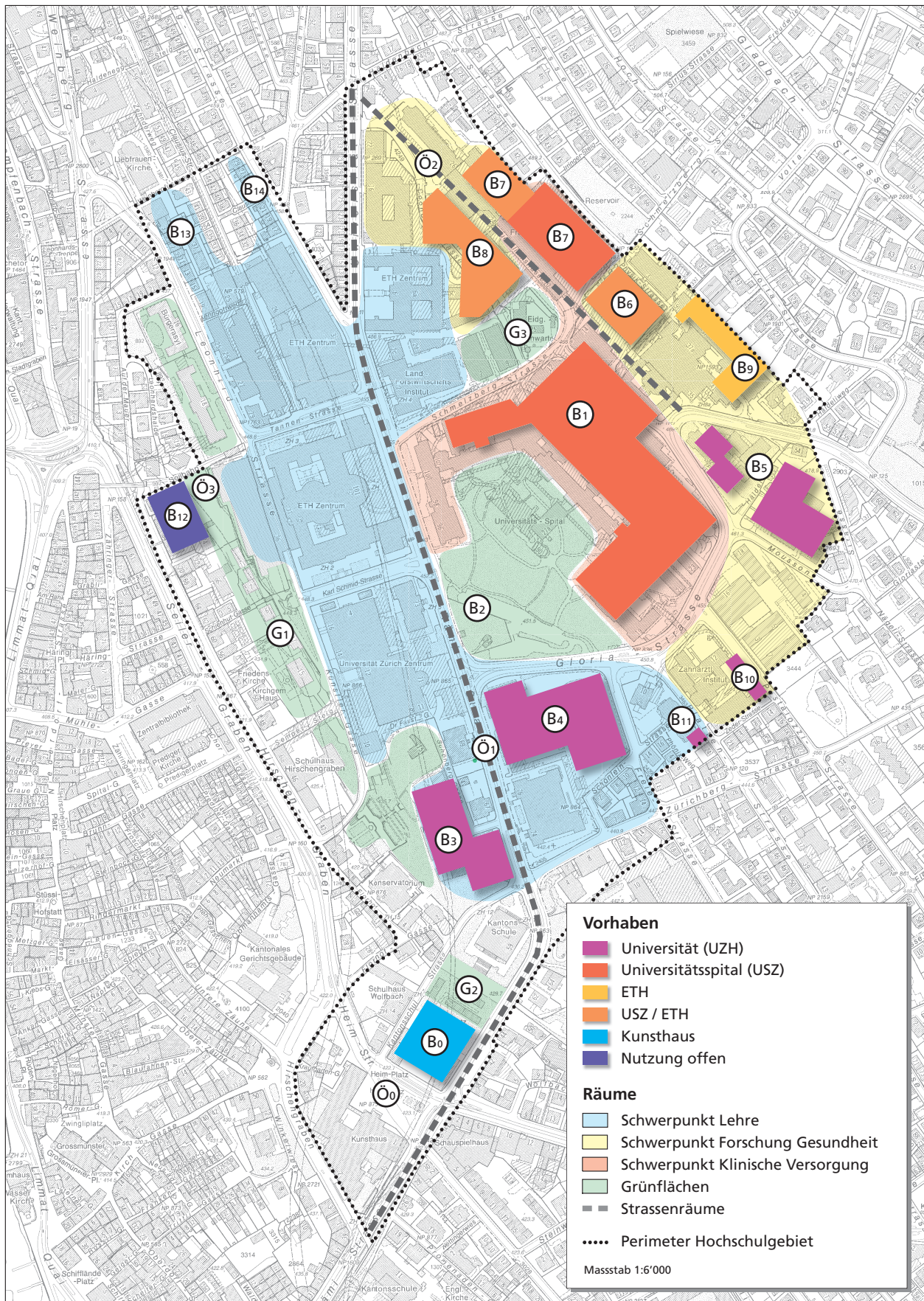


Abb. 6.2: Hochschulgebiet Zürich-Zentrum
(Bezeichnungen beziehen sich auf vorangehende Liste)

Der Kanton sorgt für eine zügige Umsetzung der Bauvorhaben der Universität und des Universitätsspitals. Er trifft die nötigen Vereinbarungen mit dem Bund für die Bauvorhaben der ETH. Für die in der Liste genannten Hochbauprojekte B1 bis B14 setzt der Kanton in der Regel kantonale Gestaltungspläne fest. Den Anliegen des Denkmalschutzes und des Ortsbildschutzes wird im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung Rechnung getragen. Der Kanton erarbeitet zusammen mit der Stadt Zürich für das Hochschulgebiet ein Verkehrskonzept, ein Konzept für das Mobilitätsmanagement, ein Freiraumkonzept und ein Energiekonzept. Er fördert zusammen mit der Stadt Zürich die attraktivere Erschliessung des Hochschulgebiets mit dem öffentlichen Verkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr.

Den als Vorhaben in die vorangehende Liste aufgenommenen Objekten wird kantonale Bedeutung beigemessen (vgl. Pt. 6.1.2). Weitere Vorhaben für Bildung und Gesundheit sind im Perimeter des Hochschulgebiets Zürich-Zentrum ohne ausdrückliche Festlegung im kantonalen Richtplan möglich, soweit sie von untergeordneter Bedeutung für die Gesamtentwicklung des Hochschulgebiets sind und im Rahmen des Gebietsmanagements kein Abstimmungsbedarf zwischen den drei Institutionen erkennbar ist. Dies betrifft namentlich Erneuerungen und Erweiterungen, die keine wesentlich neuen Flächenansprüche im Perimeter Hochschulgebiet Zürich-Zentrum begründen. Voraussetzung für die Realisierung solcher Vorhaben ist die Vereinbarkeit mit den Bestimmungen der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich bzw. das Vorliegen eines entsprechenden Sondernutzungsplanes.

6.2.2 Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf

Ein Innovationspark bezweckt die konzentrierte räumliche Verbindung von Forschung und Wirtschaft an einem Ort und schafft mit Hilfe spezifischer Infrastrukturen ideale Voraussetzungen für den Innovationsprozess. Das Ziel eines Innovationsparks ist, Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander zu vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse zu überführen. Ein zukunftsweisender Innovationspark zeichnet sich durch die räumliche Nähe von Wissenschaft, Forschung und Produktion zu Freizeit-, Erholungs- und Wohnfunktionen aus. Für die nachhaltige Entwicklung eines solchen Standorts ist ein Areal im Umfang von bis zu 70 Hektaren erforderlich. Diese Entwicklungsfläche soll zusammenhängend sein, schrittweise entwickelt werden können und flexible Strukturen aufweisen, um auch den im Laufe der Zeit sich verändernden Ansprüchen zu genügen.

Für die Realisierung eines Hubstandorts des nationalen Innovationsparks auf dem Flugplatzareal Dübendorf werden folgende Eckwerte festgelegt:

- Der Perimeter für den Innovationspark umfasst in der ersten Etappe bis 2030 maximal 37 Hektaren, im Endausbau bis zu 70 Hektaren im Kopfbereich des Flugplatzareals Dübendorf.
- Der Kanton setzt für die Realisierung des Innovationsparks einen kantonalen Gestaltungsplan fest. Der Gestaltungsplan legt die zulässigen Bauten und Anlagen, deren Nutzung und dem innovativen Standort angemessene Nachhaltigkeitsstandards, sowie die öffentlichen Räume fest. Er sichert die öffentliche Nutzung und naturnahe Gestaltung der freien Flächen und sorgt für die verkehrliche Erschliessung.
- Zulässig sind Nutzungen, die unmittelbar dem Ziel dienen, Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander zu vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse zu überführen. Dazu gehören grundsätzlich auch Nutzungen für Freizeit und Erholung, sowie Wohnnutzungen, soweit diese für im Innovationspark tätige Akteure erforderlich sind.
- Zur Aufwertung der freien Flächen, zur Verbesserung der Zugänglichkeit und zur Adressbildung des Flugplatzareals Dübendorf wird ein «Park» konzipiert, der zunächst die gesamten freien Flächen des Gebietsplanungsperimeters umfasst. Er gliedert sich in einen Teil mit temporärem Charakter und einen Teil, der dauerhaft zu erhalten ist. Der Teil mit temporärem Charakter weicht schrittweise der Entwicklung des Innovationsparks.
- Die Sichtachse vom Eingangsgebäude des Flugplatzareals Dübendorf Richtung Säntis ist dauerhaft freizuhalten («Säntisblick»).
- Die Glattalbahn wird zwischen Bahnhof Dübendorf und Flugplatzkopf auf der Wangenstrasse geführt, danach zur optimalen Erschliessung des Innovationsparks direkt über das Flugplatzareal bis zur Sportanlage Dürnbach (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 11). Diese Achse dient als funktionales Rückgrat des Innovationsparks und ist mit hoher städtebaulicher und adressbildender Qualität zu gestalten.
- Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr ist kurzfristig durch eine Optimierung des Verkehrsmanagements (regionale Verkehrssteuerung RVS) sicherzustellen. Die Erschliessung der ersten Etappe des Innovationsparks soll vom bestehenden Strassennetz aus erfolgen. Mittel- bis langfristig ist – in Abstimmung mit der Weiterentwicklung des übergeordneten Verkehrssystems – eine Anpassung des regionalen Strassennetzes zu prüfen. Von zentraler Bedeutung ist der Bau der Glattalautobahn, mit der die Funktionsfähigkeit der Hochleistungsstrassen im mittleren Glattal wiederhergestellt wird.
- Der Fuss- und Veloverkehr soll grundsätzlich im ganzen Glattal gestärkt werden. Im Umfeld des Innovationsparks sind zusätzliche attraktivitätssteigernde Massnahmen unter Nutzung der öffentlichen Räume vorzusehen.
- Der Randbereich des Flugplatzareals mit den bestehenden markanten und grösstenteils unter Denkmalschutz stehenden Bauten soll zu einem städtebaulich prägnanten Übergangsbereich entwickelt werden, der die Siedlungsgebiete von Dübendorf und Wangen-Brüttisellen mit dem Flugplatzareal vernetzt. Im Bereich bestehender Bauzonen schaffen die Gemeinden deshalb die nutzungsplanerischen Voraussetzungen für eine attraktive und gemischte Nutzung.
- Die etablierte Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Region Glattal und den Standortgemeinden betreffend Flugplatzareal Dübendorf wird weitergeführt.

6.2.3 Sihlquai, Zürich

Mit dem Wegzug der Zürcher Hochschule der Künste (ZHdK) aus dem Gebiet Sihlquai im Kreis 5 der Stadt Zürich ins Toni-Areal in Zürich-West wird eine Optimierung der Standorte der Berufsfachschulen in der Stadt Zürich ermöglicht. Aufgrund der frei gewordenen Liegenschaften der ZHdK sollen die auf verschiedene Standorte verteilten Berufsfachschulen im Gebiet Sihlquai konzentriert werden. Im Gebiet Sihlquai wird eine Berufsbildungsmeile entlang der Ausstellungsstrasse angestrebt. Damit der Standort als neues prominentes Aushängeschild gestärkt wird, soll die Berufsbildungsmeile architektonisch sowie baulich-räumlich eine eigene Identität entwickeln, die das städtebauliche Umfeld berücksichtigt und sich darin einfügt.

Im Perimeter der Gebietsplanung Sihlquai sind das Museum für Gestaltung sowie folgende Berufsfachschulen angesiedelt:

- Berufsmaturitätsschule (BMZ)
- Technische Berufsschule (TBZ)
- Baugewerbliche Berufsschule (BBZ)
- Berufsschule Mode und Gestaltung (BSMG)
- Allgemeine Berufsschule Zürich (ABZ)
- Berufsschule für Gestaltung (BGZ)

Für die Umsetzung der Berufsbildungsmeile im Gebiet Sihlquai werden folgende Grundsätze und Eckwerte festgelegt:

- Die verschiedenen Berufsfachschulen erhalten ihre Eigenständigkeit, treten aber nach aussen geschlossen in der Berufsbildungsmeile auf und entwickeln unter diesem Dach ein eigenständiges Selbstverständnis im Quartier.
- Für die bauliche Entwicklung der Berufsfachschulen sollen im Gebiet Sihlquai insgesamt rund 7'500 m² zusätzliche Geschossflächen verwirklicht werden, soweit sich dies im Rahmen der konkreten Projektierung als machbar und mit den übrigen Rahmenbedingungen als vereinbar erweist. Insgesamt verfügen die Berufsfachschulen damit über Geschossflächen im Umfang von rund 70'000 m².
- Im Gebiet Sihlquai werden unter Berücksichtigung der städtebaulichen Verträglichkeit ausreichend Sporthallenkapazitäten für den bundesrechtlich obligatorischen Berufsschulsport verwirklicht.
- Durch das Öffnen von Durchgängen wird die Gesamtvernetzung des Quartiers deutlich verbessert.
- Die Ausstellungsstrasse bildet mit der Klingenanlage sowie den angrenzenden Schulhöfen und Freiflächen der Berufsfachschulen das Grundgerüst für den Freiraum der Berufsbildungsmeile. Die Schulhöfe sind soweit als möglich öffentlich zugänglich und ergänzen die öffentlichen Freiräume. Das Grünvolumen soll vergrössert werden.
- Die Erdgeschosszone soll stärker belebt werden. Schulübergreifende Nutzungen wie z.B. Mediathek, Sport- und Verpflegungsangebote, die auch attraktiv für das Quartier sind, sollen zukünftig entlang der Ausstellungsstrasse oder an der Limmatstrasse zu den öffentlichen Räumen hin angeordnet werden, einfach zugänglich sein und Einblicke erlauben.
- Die Bewältigung der Personenströme soll einerseits über die Ausschöpfung der vorhandenen Kapazitäten im öffentlichen Verkehr erfolgen, andererseits soll der Fuss- und Veloverkehr attraktiver werden.
- Durch die kantonalen Schulen und das Museum zweckentfremdeter Büroraum ist wenn möglich für eine zonenkonforme Nutzung freizugeben.
- Grundlage für die baulichen, gestalterischen und organisatorischen Massnahmen ist das unter Federführung des Kantons ausgearbeitete Handlungsprogramm «Gebiet Sihlquai» vom Januar 2015. Eine allfällige Überarbeitung dieser Grundlage erfolgt unter Einbezug der Stadt Zürich.

Nr.	Vorhaben	Trägerschaft*	Realisierungs- horizont
1	Entwicklungsgebiet 1, Ausstellungsstrasse Bau von Ersatzneubauten inkl. Turnhallen, schulübergreifende und ausserschulisch nutzbare Nutzungen (Sport, Verpflegung, Mediathek) im Entwicklungsgebiet 1 konzentrieren sowie im Erdgeschoss und zur Ausstellungsstrasse hin anordnen, attraktive und fürs Quartier zugängliche Schulhöfe entwickeln, bestehende Freihaltezone ins Gesamtkonzept integrieren, gute Durchwegung ermöglichen, Verbindung Ausstellungsstrasse–Kornhausbrücke–Sihlquai prüfen	Kanton Zürich	kurz- bis mittelfristig
2	Entwicklungsgebiet 2, Limmatstrasse Bau von Ersatzneubauten inkl. Turnhallen, schulübergreifende und ausserschulisch nutzbare Nutzungen (z.B. Sport, Cafeteria) im Erdgeschoss und zur Limmatstrasse hin anordnen, Schulhöfe fürs Quartier zugänglich und attraktiv gestalten, Vernetzung Bahnhofplatz Nord–Schulen Limmatstrasse optimieren	Kanton Zürich	kurz- bis mittelfristig
3	Berufsbildungsmeile, Ausstellungsstrasse Gestalterische Aufwertung in Hinblick auf Funktion als Aufenthalts-, Begegnungs- und Erschliessungsraum	Stadt Zürich	mittelfristig

* Trägerschaft muss nicht zwingend mit der Investorenschaft übereinstimmen.

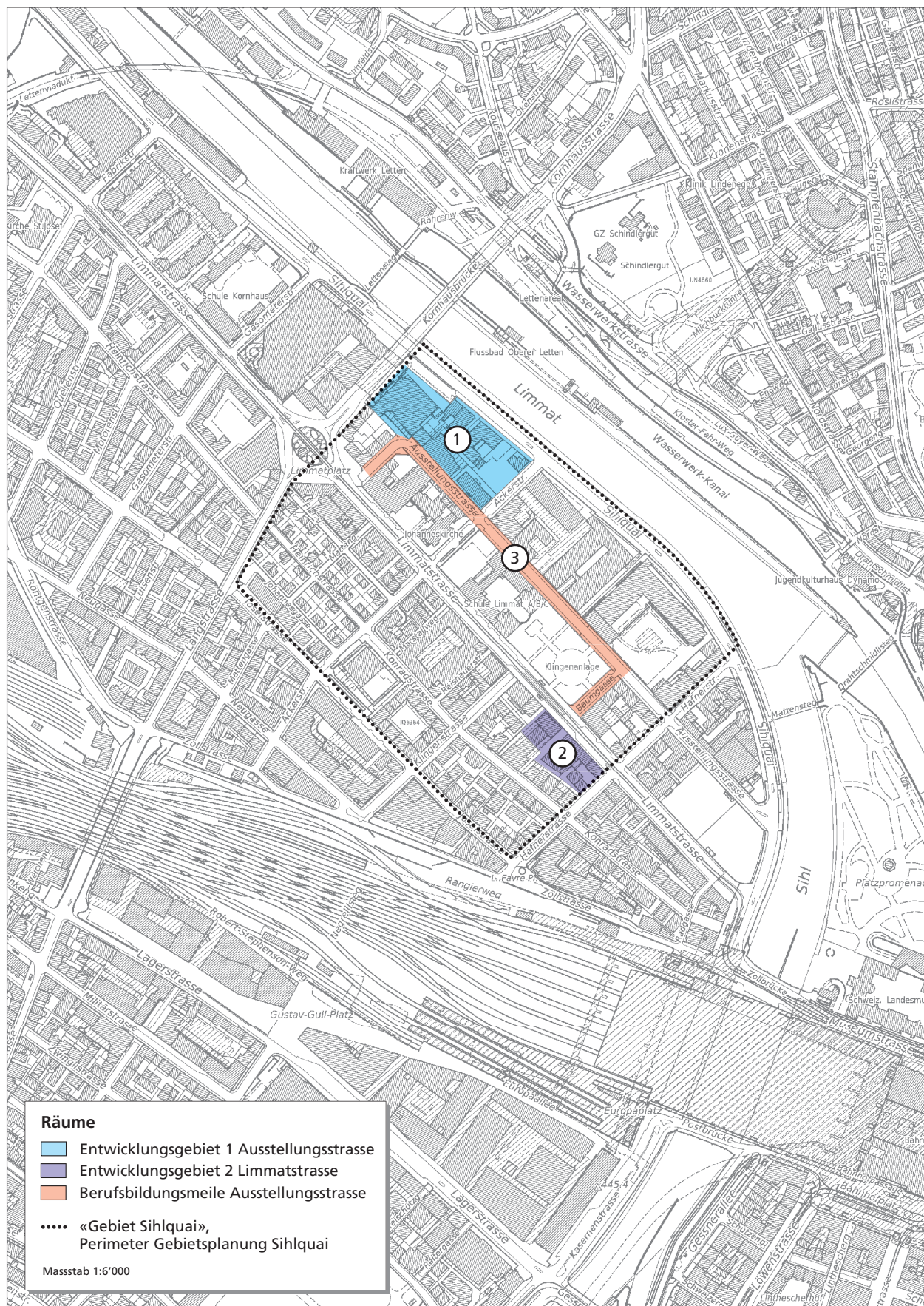


Abb. 6.3: Gebietsplanung Sihlquai
(Bezeichnungen beziehen sich auf vorangehende Liste)

6.2.4 Universität Zürich-Irchel

Für den Standort Irchel der Universität Zürich besteht ein erheblicher quantitativer und qualitativer Ausbau- und Erneuerungsbedarf. Der Campus Irchel soll als wettbewerbs- und zukunftsfähige Gesamtanlage aufgewertet, verdichtet und zeitgemäss weiterentwickelt werden. So sichert die Universität Zürich ihre langfristige Gesamtentwicklung und gewährleistet eine hochstehende Forschung und Lehre in einem attraktiven Umfeld. Dafür werden folgende Grundsätze und Eckwerte festgelegt:

- Die 47 Hektaren grosse Anlage des Campus Irchel setzt sich aus den Teilarealen Irchel-Mitte, Irchel-Süd und Irchel-Nord und dem Irchelpark zusammen, die eine städtebaulich bedeutende Gesamtanlage der Stadt Zürich bilden.
- Durch die Weiterentwicklung des Campus Irchel wird die Fokussierung der Universität auf die zwei Standorte Irchel und Zentrum erheblich unterstützt. Es wird eine Reduktion der Anzahl Mietverhältnisse für die Universität erreicht.
- Für die bauliche Entwicklung der Universität Zürich, des Staatsarchivs und ergänzende Nutzungen (z.B. funktional mit dem Campus verknüpftes Wohnen) sollen im Campus Irchel die Geschossflächen von derzeit 375'000m² auf rund 830'000m² erweitert werden. Verkehrliche Erschliessung, städtebauliche Verträglichkeit, hohe Aufenthaltsqualität auch während den Bauphasen, Einbindung und Durchlässigkeit der umgebenden Quartiere sowie der schonende Umgang mit Schutzobjekten sind wichtige Faktoren für die Entwicklung.
- In Irchel-Mitte wird die vorhandene Bebauungsstruktur weitergeführt und an der Winterthurerstrasse mit einem neuen adressbildenden Schwerpunkt ergänzt. Im westlichen Bereich des Teilgebiets Irchel-Mitte soll eine Verdichtung stattfinden.
- In Irchel-Nord wird eine bauliche Verdichtung durch die Ausbildung von Grossstrukturen und eine Anpassung der Gebäude des Tierspitals an die geltenden Vorgaben hinsichtlich Tier- und Arbeitsschutz angestrebt.
- Irchel-Süd wird in erster Linie langfristig als Entwicklungsgebiet für universitäre Nutzungen gesichert. Irchel-Süd bietet aber auch Raum für die kurz- bis mittelfristige Realisierung von funktional mit dem Campus verknüpftem sowie von studentischem Wohnen. Die bauliche Struktur soll sich an den identitätsstiftenden Gebäuden des alten Strickhofs orientieren.
- Im Rahmen der Campusedwicklung sollen hochschulaffine Drittnutzungen (u.a. Sport- und Verpflegungsmöglichkeiten) an geeigneten Lagen in die Anlage integriert werden.
- Zur Entwicklung der Campusanlage werden Baubereiche definiert. Mit der Setzung der Bauten entlang der Winterthurerstrasse und zum Irchelpark-West soll ein Auftakt für den Campus geschaffen werden.
- Mit einem übergeordneten Wegenetz und attraktiven Verbindungen werden die Teilräume untereinander und mit der näheren Umgebung vernetzt. Bestehende Verbindungen über die Winterthurerstrasse sollen aufgewertet resp. eine neue Verbindung im Bereich Tierspital vorgesehen werden. Als Anbindung an die nähere Umgebung sollen bestehende ÖV-Haltestellen als Ankunftsorte aufgewertet werden. Langfristig ist die Option für eine neue ÖV-Haltestelle in Irchel-Mitte offen zu halten.
- Der Irchelpark bietet eine hohe Erlebnisqualität und stellt einen hohen ökologischen Wert dar. Der Irchelpark-West wird als Park erhalten und bleibt mit Ausnahme einer allfälligen Ergänzung im Bereich der bestehenden Sportanlagen von Neubauten frei. Die Qualitäten der Grünräume des Campus Irchel sollen langfristig sorgfältig differenziert weiterentwickelt und erlebbar gemacht werden. Die landschaftlichen Elemente sollen in die Bebauungsstruktur integriert werden. Der Landschaftsraum an der Frohbürgstrasse soll Teil des umfassenden Grünraumkonzepts sein und langfristig gesichert werden.
- Das Staatsarchiv des Kantons Zürich ist Teil der Anlage und soll sich auf dem Campus langfristig sowohl in die bestehenden und geplanten Strukturen integrieren als auch als eigenständige Institution entwickeln können.
- Der Kanton setzt bei Bedarf für die Realisierung der verschiedenen, nachfolgend genannten Neu- und Ersatzbauten auf dem Campus Irchel einen oder mehrere kantonale Gestaltungspläne fest. Für die Erarbeitung der nachgelagerten Planungsinstrumente und die Umsetzung der Vorgaben des kantonalen Richtplans wird die etablierte Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt Zürich weitergeführt.
- Als Grundlage für die Anpassung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und zur Auslösung von Bauprojekten in sinnvollen Etappen dienen der gemeinsam von der Bildungsdirektion, der Justizdirektion und der Baudirektion erarbeitete Masterplan «Campus Irchel» vom Juni 2014 sowie die Erkenntnisse aus den nachgelagerten Vertiefungsstudien Campus Irchel (Synthesebericht vom 22. Oktober 2015).

Innerhalb des Perimeters «Campus Irchel» für öffentliche Bauten und Anlagen gemäss Richtplankarte sowie gemäss Abb. 6.4 werden folgende Vorhaben festgelegt:

Nr.	Vorhaben	Trägerschaft*	Realisierungs- horizont
A ₁	Erweiterung des Staatsarchivs (in Etappen)	Kanton Zürich	kurz- bis mittelfristig
M ₁	Neubau UZI 5	Kanton Zürich	kurzfristig
M ₂	Neubauten im nordwestlichen Bereich Irchel-Mitte für Rochadeflächen (für Sanierungen)	Kanton Zürich	kurz- bis mittelfristig
M ₃	Ausbildung/Weiterentwicklung Bauten entlang Winterthurerstrasse (adressbildender Auftakt), Neubauten entlang Campusachse und Realisierung Verbindung Irchel-Mitte und Irchel-Nord	Kanton Zürich	kurz- bis mittelfristig
M ₄	Neubauten im Bereich Irchel-Mitte	Kanton Zürich	mittelfristig
M ₅	Neubauten im Bereich Irchel-Mitte inkl. Verbindung Irchel-Mitte mit Irchel-Süd	Kanton Zürich	langfristig
N ₁	Neubauten Irchel-Nord für Rochadeflächen und Quarantänestall	Kanton Zürich	kurz- bis mittelfristig
N ₂	Neu- oder Umbauten Irchel-Nord	Kanton Zürich	kurz- bis mittelfristig
N ₃	Neu- oder Umbauten Irchel-Nord	Kanton Zürich	langfristig
S ₁	Neubauten für hochschulaffine Drittnutzung (Wohnen)	Kanton Zürich	kurz- bis mittelfristig
S ₂	Neu- oder Umbauten Irchel-Süd	Kanton Zürich	mittel- bis langfristig
Ö ₁	Verbesserung Anbindung an Tramhaltestelle Universität Irchel (mittels Brücke über Winterthurerstrasse)	Stadt Zürich	kurz- bis mittelfristig
Ö ₂	Verbesserung Anbindung an Wohnquartier	Stadt Zürich	kurz- bis mittelfristig

* Trägerschaft muss nicht zwingend mit der Investorenschaft übereinstimmen.

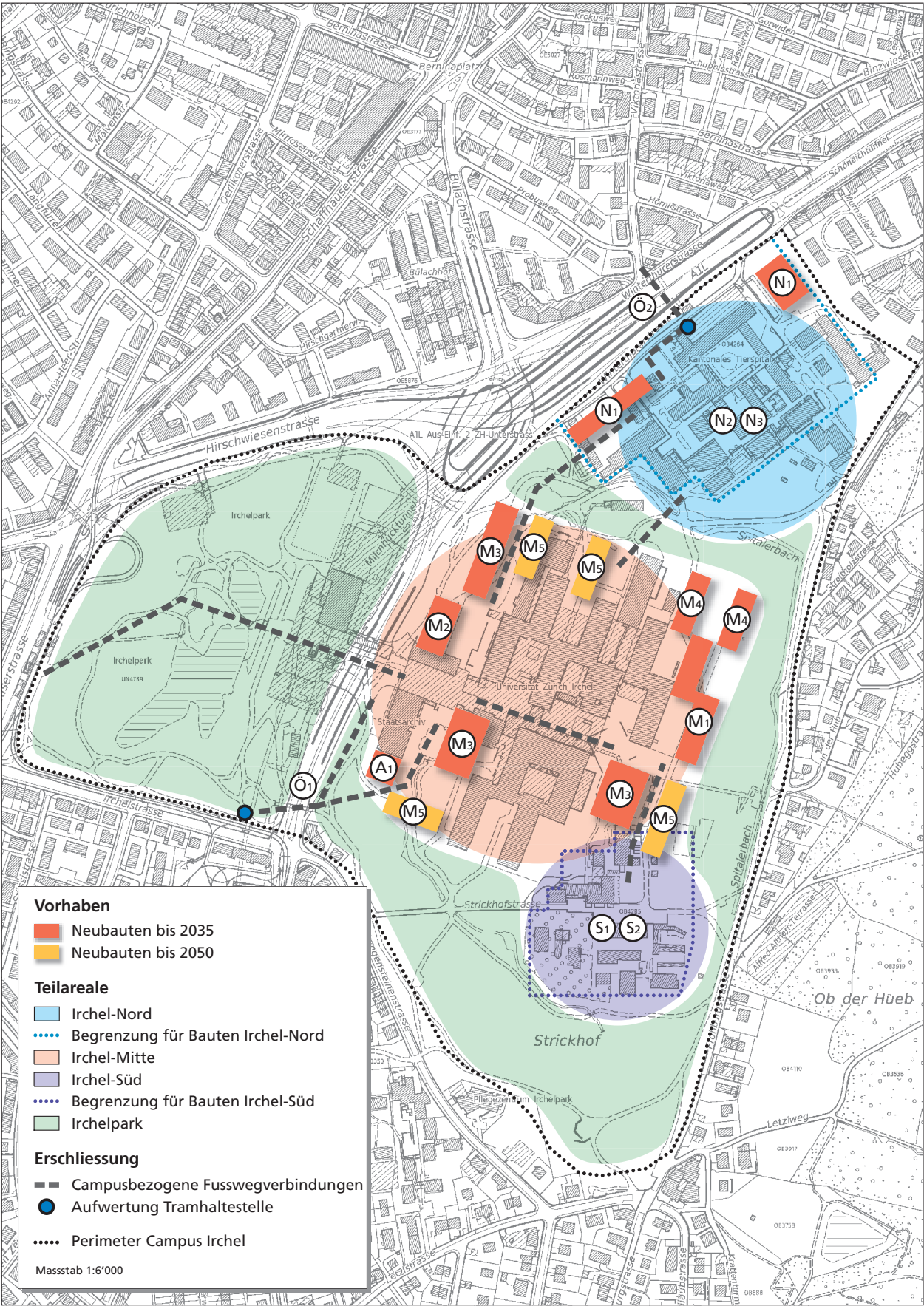


Abb. 6.4: Gebietsplanung Universität Zürich-Irchel
(Bezeichnungen beziehen sich auf vorangehende Liste)

6.2.5 Hochschulstandort Winterthur

Im Stadtzentrum von Winterthur befinden sich mit dem «Technikum», dem «Sulzer-Areal» und «St. Georgen» drei Standorte der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). Diese Bildungsstandorte sind funktionale und städtebauliche Elemente der Stadt Winterthur. Durch die enge räumliche und inhaltliche Verzahnung von Hochschulnutzungen mit städtischen Funktionen sollen Angebote und Einrichtungen gegenseitig optimal genutzt werden können. Um die Synergiepotenziale zwischen der Hochschule und der Stadt zu nutzen, werden folgende Grundsätze festgelegt:

- «Kernstadt als Campus»: Das Stadtzentrum von Winterthur soll optimal mit den drei Standorten der ZHAW vernetzt werden. Mit dem «Sulzer-Areal» als ein neuer Hauptstandort der ZHAW soll zudem Identität geschaffen werden.
- Die Erreichbarkeit und die inhaltliche Vernetzung zwischen den drei Standorten sind zu gewährleisten. Der Fuss- und Veloverkehr wird durch attraktive Wegführungen gestärkt.
- Das kurz- und langfristige studentische Wohnen mit unterschiedlichen Wohnformen und Ausbaustandards ist zu fördern. Dafür soll mit der Stadt Winterthur, privaten Investoren und Genossenschaften zusammengearbeitet werden. Potenziale für Zwischennutzungen sollen erkannt werden.
- Seminar-, Sport- und Kulturangebote sind sowohl für die Studierenden und Mitarbeitenden der Hochschulen als auch für die Bevölkerung nutzbar zu machen. Partner wie der Akademische Sportverband (ASVZ) sind einzubinden. Unverplanter Raum soll als Nische für kulturelle Entwicklungen erhalten bleiben.
- Die weitere Entwicklung der im Perimeter der Gebietsplanung liegenden Mittel- und Berufsschulen ist mit der Entwicklung und dem Ausbau der ZHAW zu koordinieren.
- Der Austausch zwischen den drei Akteuren ZHAW, Stadt und Kanton ist zu vertiefen. Ein Koordinationsgremium ist verantwortlich für die Umsetzung der Handlungsfelder.
- Als Grundlage für die Entwicklung des Hochschulstandorts Winterthur dient das Profil des Hochschulstandortes, herausgegeben vom Kanton Zürich (vertreten durch das Amt für Raumentwicklung und die Bildungsdirektion), der ZHAW, und der Stadt Winterthur vom 9. Januar 2012.

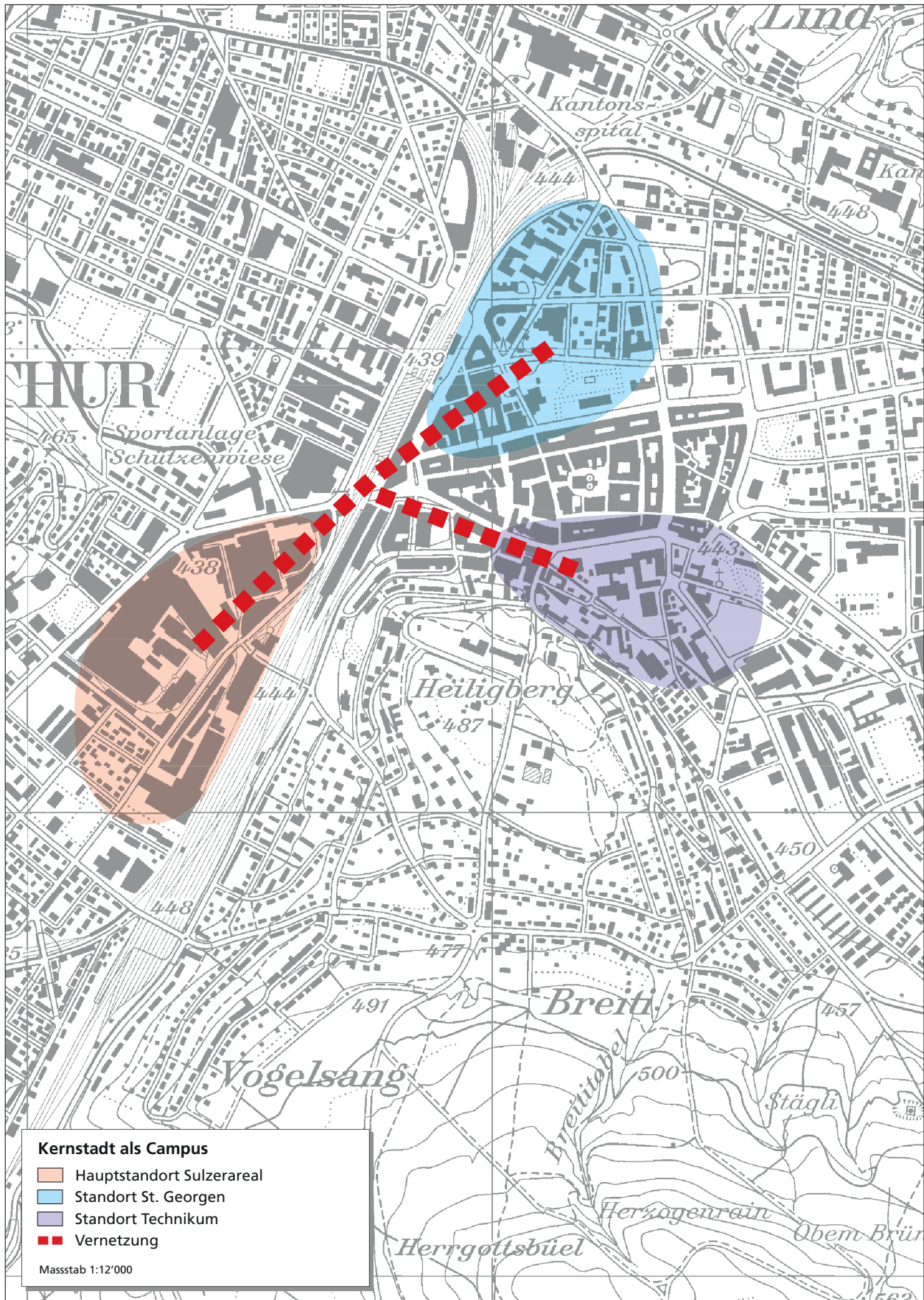


Abb. 6.5: Gebietsplanung Hochschulstandort Winterthur

6.2.6 Psychiatrische Universitätsklinik Zürich, Rheinau

Das Zentrum für Stationäre Forensische Therapie der Psychiatrischen Universitätsklinik Zürich am Standort Rheinau weist eine hohe Auslastung auf. Künftig ist mit einem weiteren Nutzungsbedarf zu rechnen, weshalb eine längerfristige Entwicklung des Klinikareals in Neu-Rheinau nötig ist. Der hohe Wert und die Ausstrahlung der Anlage liegen im kunst- und kulturhistorisch geschützten Ensemble sowie in der Gestaltung als Parklandschaft. Für diese Langfristsperspektive werden folgende Grundsätze und Eckwerte festgelegt:

- Die städtebauliche Struktur des Gebäudeensembles in Form einer axialsymmetrischen Anlage in einer Parklandschaft soll weiterentwickelt werden. Dazu soll die historische Anlage mit heute drei halbkreisförmig angeordneten Bautiefen Richtung Süden um eine vierte Bautiefe mit zwei Baubereichen erweitert werden. Diese sollen erst bei betrieblicher Notwendigkeit oder wenn alle anderen Baubereiche im Perimeter bereits ausgenutzt sind, beansprucht werden.
- Für die bauliche Entwicklung der PUK sollen am Standort Neu-Rheinau insgesamt rund 50'000 m² zusätzliche Geschossflächen realisiert werden.
- Die Nutzungen auf dem Areal werden in drei Bereichen zusammengefasst. Im Zentrum der Anlage werden die Verwaltungsgebäude konzentriert. Das Zentrum für Stationäre Forensische Therapie soll den westlichen Teil der Anlage besetzen. Das Zentrum für Integrative Psychiatrie sowie das Wohnheim Tilia belegen den östlichen Teil. Durch die Erweiterung der Anlage Richtung Süden entsteht für alle Hauptnutzer Entwicklungspotenzial.
- Neue Baufelder sind primär entlang der Erschliessungsspannen zu bebauen. Zwischen den Bauvolumen und entlang der Erschliessungsspannen sind Sichtlinien freizuhalten.
- Die Erschliessung der Anlage für den Autoverkehr erfolgt über die Alleestrasse. Parallel dazu verlaufen zwei weitere Erschliessungsspannen.
- Die Hauptparkierung erfolgt in erster Linie auf zwei Sammelparkplätzen, die direkt über die Alleestrasse erreichbar sind.
- Der Parkcharakter soll weiterentwickelt werden. Baumreihen entlang der Erschliessungsspannen sollen strukturierend wirken.
- Als Grundlage für die Anpassung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und zur Auslösung von Bauprojekten in sinnvollen Etappen dient der gemeinsam von der Gesundheitsdirektion, der Baudirektion, der Sicherheitsdirektion und der Direktion der Justiz und des Innern erarbeitete Masterplan «Entwicklung PUK-Areal Neu-Rheinau» vom 28. Januar 2015.

Innerhalb des Perimeters «PUK-Areal Neu-Rheinau» für öffentliche Bauten und Anlagen gemäss Richtplankarte sowie gemäss Abb. 6.4 werden folgende Vorhaben festgelegt:

Nr.	Vorhaben	Trägerschaft*	Realisierungs- horizont
A ₁	Neukonzeption Verwaltungsgebäude	Kanton Zürich	langfristig
A ₂	Sanierung oder Ersatzneubau Zentrum für integrative Psychiatrie	Kanton Zürich	langfristig
A ₃	Sanierung und Umbau Wohnheim Tilia (Gebäude 86/87/88)	Kanton Zürich	kurzfristig
A ₄	Abbruch Gebäude 89 und Neubau Wohnheim Tilia	Kanton Zürich	mittel- bis langfristig
A ₅	Sanierung und Umbau Zentrum für integrative Psychiatrie (Gebäude 76/77/78)	Kanton Zürich	mittel- bis langfristig
A ₆	Sanierung und Umbau forensische Psychiatrie (Gebäude 70/71/72)	Kanton Zürich	mittel- bis langfristig
B ₁	Neubau Forensik PUK (35/70 Plätze)	Kanton Zürich	kurzfristig
B ₂	Neubau Schleuse/Loge mit unterirdischer Verbindung Forensik PUK	Kanton Zürich	kurzfristig

* Trägerschaft muss nicht zwingend mit der Investorenschaft übereinstimmen.

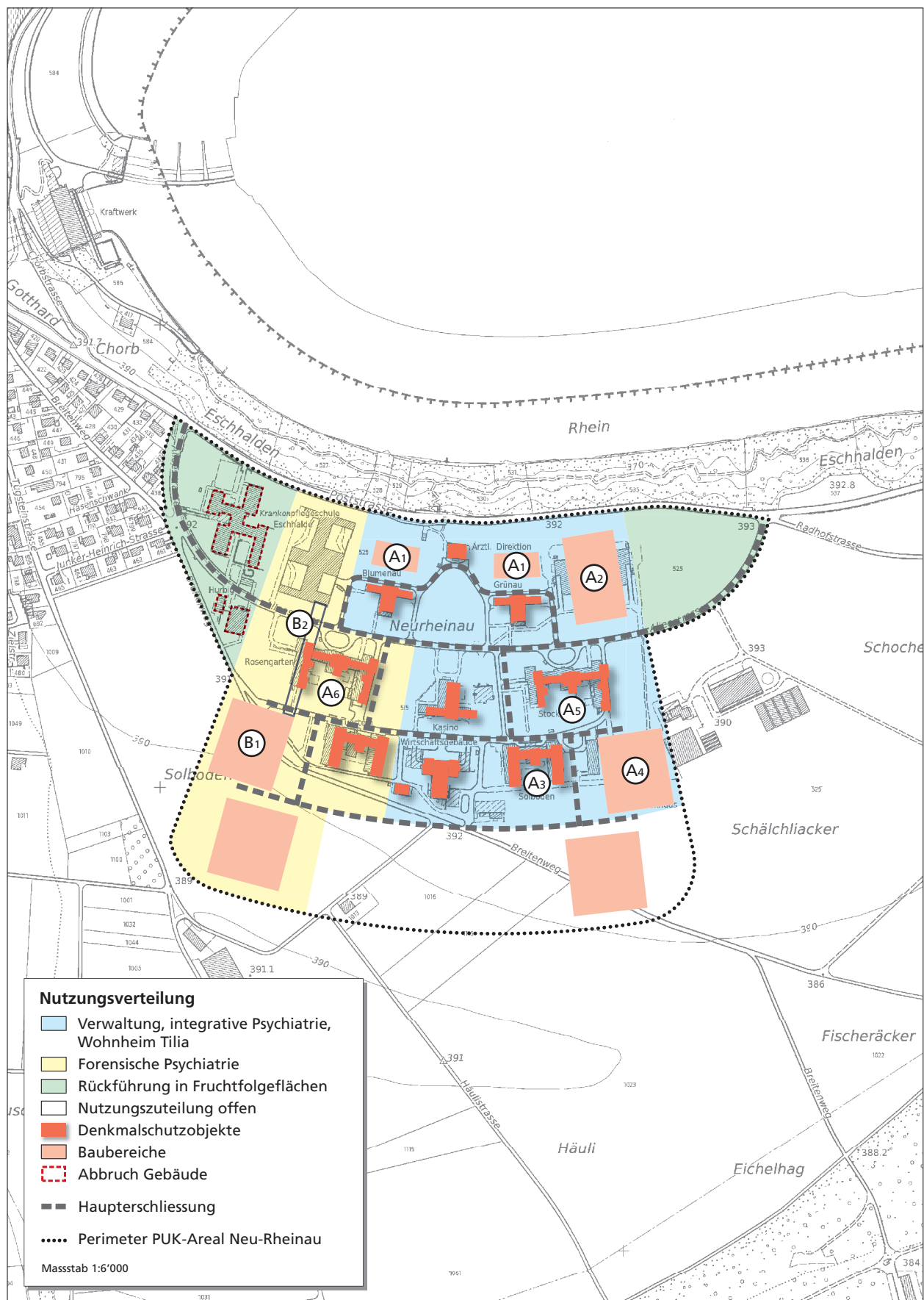


Abb. 6.6: Gebietsplanung PUK-Areal Neu-Rheinau
(Bezeichnungen beziehen sich auf vorangehende Liste)

6.2.7 ETH Höggerberg, Zürich

Der Standort Höggerberg soll als wettbewerbs- und zukunftsfähiger Campus der ETH Zürich aufgewertet, verdichtet und zeitgemäss weiterentwickelt werden. Damit soll ein wesentlicher Beitrag geleistet werden, die ETH Zürich weiterhin weltweit als herausragende Adresse für Lehre und Forschung zu positionieren. Der Standort Höggerberg soll den Schwerpunkt zur Bereitstellung von Flächen für den Ausbau- und Erneuerungsbedarf der ETH Zürich bilden. Hierfür werden folgende Grundsätze und Eckwerte festgelegt:

- Der ETH-Standort Höggerberg soll sich grundsätzlich nach innen entwickeln. Mit zwei neuen Portalgebäuden werden die Eingangssituationen Richtung Högg und Affoltern gestärkt. Die Bauzone soll nur im Bereich des Portalgebäudes Högg erweitert werden. Damit tritt das Areal der ETH Höggerberg weiterhin als Insel in Erscheinung, wobei eine vernetzende Wirkung zur Landschaft und zu den umliegenden Quartieren mit ÖV, Fussgänger- und Veloverbindungen wichtig ist. Der Inselcharakter wird durch eine um den Campus führende Ringstrasse akzentuiert, welche mit entsprechender Begrünung als räumlicher Filter zwischen Campus und Landschaft vermittelt. Die Durchgängigkeit des Landschaftsraums sowie die übergeordneten Freiraumbezüge wie Sicht- und Wegebeziehungen sind weiterhin gewährleistet.
- Die Baumasse soll von heute 1,2 Mio. m³ auf maximal 1,9 Mio. m³ erhöht werden.
- Die zwischen den Portalgebäuden liegende Hauptachse (Wolfgang-Pauli-Strasse) spannt zusammen mit der Querachse den zentralen Platz auf und wird als Campus-Boulevard aufgewertet und belebt. Ein klares orthogonales Wegenetz, welches die Freiräume verbindet, sorgt für eine verbesserte Orientierung und stärkt die Sichtbeziehungen nach innen und aussen.
- Attraktive Freiräume bilden das Grundgerüst des Campus und stellen eine hochwertige und zusammenhängende Gesamtqualität in der Campusanlage sicher. Der bestehende Steinersche Garten, der aufzuwertende Flora Ruchat Roncati-Garten und der neue Garten beim zentralen Platz stellen die prägenden Grünräume dar. Sie dienen als hochwertige, parkartig gestaltete Gartenanlagen und sollen in ihrer Qualität entsprechend umgesetzt oder erhalten werden. Die Inventarobjekte der Gartendenkmalpflege werden in ihren Qualitäten erhalten und in die Campuserweiterung einbezogen.
- In den Bereichen entlang der Hauptachse wird eine bauliche Verdichtung und eine Weiterentwicklung des Bestands in Abstimmung mit den Interessen der Denkmalpflege angestrebt. Zudem soll die Hauptachse mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen belebt werden. Der zentrale Platz wird mit einem neuen adressbildenden Gebäude gefasst.
- In den Bereichen entlang der Querachse wird eine bauliche Verdichtung und Weiterentwicklung des Bestands in Abstimmung mit den Interessen der Denkmalpflege angestrebt. Die Querachse dient als Verbindungskorridor der angrenzenden Natur- und Erholungsräume mit dem Campus.
- Im Rahmen der Campuserweiterung sollen hochschulaffine Drittnutzungen (Sport, Wohnen, Versorgung) an geeigneten Lagen integriert werden.
- Der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr sollen gefördert werden. Für die Verbesserung des ÖV-Angebots sollen verschiedene Optionen, welche über Bus und Tramverbindungen hinausgehen, vertieft geprüft werden. Die Ringstrasse dient dem Fuss- und Veloverkehr sowie der oberirdischen Anlieferung.
- Für die Erarbeitung der nachgelagerten Planungsinstrumente und die Umsetzung der Vorgaben des kantonalen Richtplans wird die bestehende Zusammenarbeit zwischen ETH Zürich, Kanton und Stadt Zürich weitergeführt.

Als Grundlage für die Anpassung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und zur Auslösung von Bauprojekten in sinnvollen Etappen dient der von der ETH Zürich erarbeitete Masterplan «Campus Höggerberg 2040» vom 19. Januar 2016.

Über die in Abb. 6.7 genannten Vorhaben hinaus sind Erneuerungen und Erweiterungen zulässig, soweit diese mit den Eckwerten des kantonalen Richtplans im Einklang stehen und gemäss den planungs- und baurechtlichen Bestimmungen der Stadt Zürich zulässig sind.

Innerhalb des Perimeters «ETH Höggerberg» werden folgende geplante Vorhaben festgelegt:

Nr.	Vorhaben	Trägerschaft*	Realisierungs- horizont
A	Portalgebäude Höngg	Bund	mittel- bis langfristig
B	Portalgebäude Affoltern	Bund	mittelfristig
C ₁	Verdichtung/Aufwertung entlang Hauptachse	Bund	kurzfristig
C ₂	Verdichtung/Aufwertung entlang Hauptachse	Bund	mittel- bis langfristig
D	Adressbildendes Gebäude am zentralen Platz	Bund	mittel- bis langfristig
E ₁	Verdichtung/Aufwertung entlang Querachse	Bund	kurzfristig
E ₂	Verdichtung/Aufwertung entlang Querachse	Bund	mittel- bis langfristig
E ₃	Verdichtung/Aufwertung entlang Querachse	Bund	langfristig
F	Verdichtung/Aufwertung übrige Bereiche	Bund	mittelfristig
G	Neuer Garten an zentralem Platz	Bund	mittelfristig
H	Aufwertung Flora Ruchat Roncati-Garten	Bund	kurz- bis mittelfristig
R	Neubau/Aufwertung Ringstrasse	Bund	kurz- bis mittelfristig

* Trägerschaft muss nicht zwingend mit der Investorenschaft übereinstimmen.

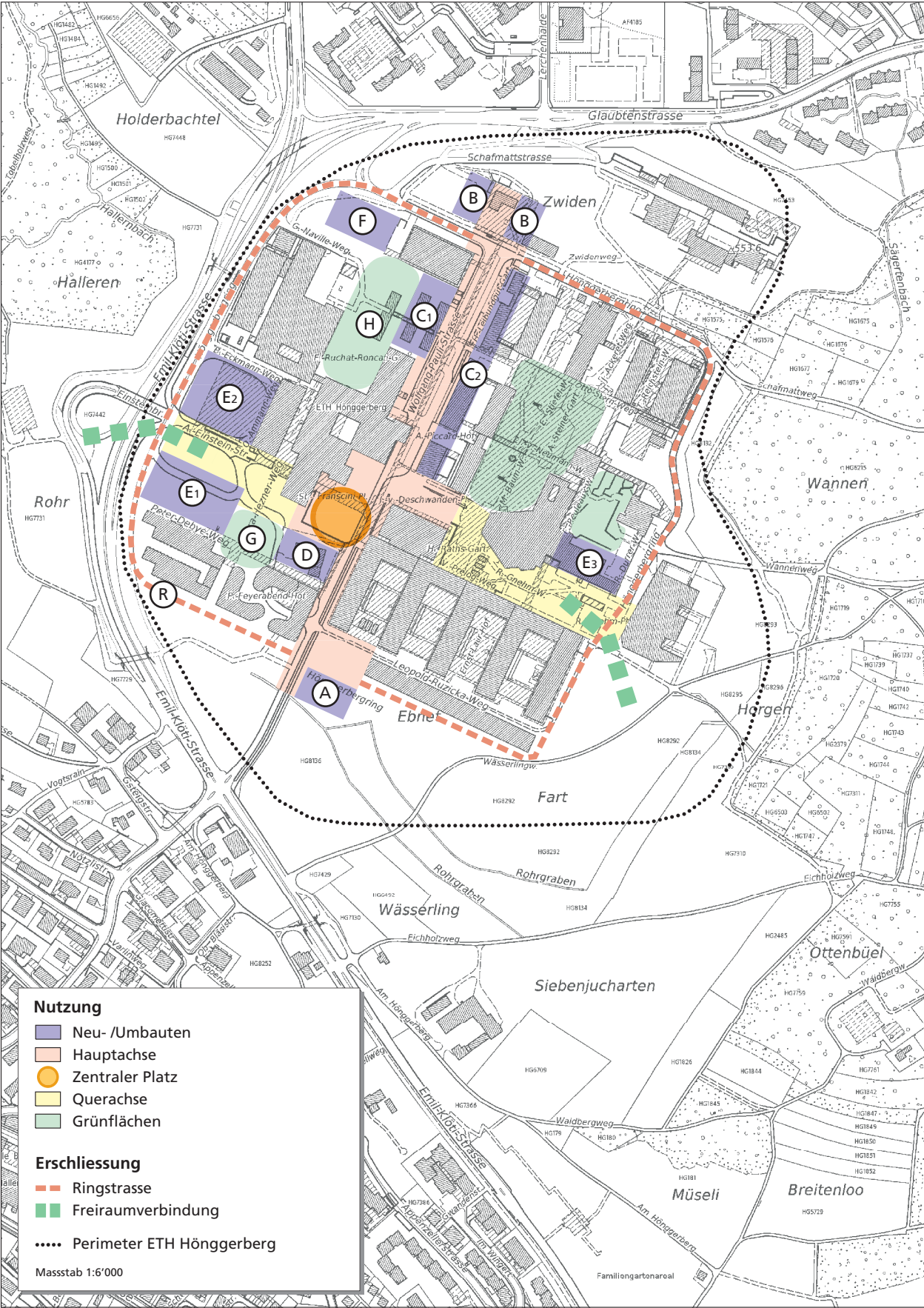


Abb. 6.7: Gebietsplanung ETH Hönggerberg
(Bezeichnungen beziehen sich auf vorangehende Liste)

6.2.9 Kasernenareal, Zürich

Das Kasernenareal ist aufgrund seiner zentralen Lage und seiner Grösse ein Schlüsselareal in der Zürcher Innenstadt. Als identitätsstiftendes Ensemble und mit einem grossen Freiraum erfüllt es wichtige Funktionen einer vielfältigen und für alle Bevölkerungsgruppen attraktiven Stadt. Mit dem Umzug der Kantonspolizei in das neue Polizei- und Justizzentrum (PJZ) auf dem ehemaligen Güterbahnhofareal wird das Kasernenareal für neue Nutzungen frei. Für die Weiterentwicklung und künftige Nutzung des Kasernenareals werden folgende Grundsätze festgelegt:

- Das Kasernenareal soll zu einer ausgewogenen Stadtentwicklung beitragen, indem es vielfältig nutzbare Begegnungs- und Aufenthaltsräume schafft, die Lebendigkeit und Individualität des Stadtquartiers stärkt und mit quartierorientiertem Gewerbe, kulturellen und sozialen Angeboten sowie dem Bildungszentrum für Erwachsene die breite Bevölkerung anspricht.
- Die Entwicklung des Areals soll an die Geschichte und die Identität des Ortes anknüpfen. Die kantonal und eidgenössisch denkmalgeschützten Gebäude werden erhalten.
- Zwischen- und temporäre Nutzungen sind erwünscht. Die Nutzungen müssen nicht gewinnorientiert geführt werden.
- Das Kasernenareal wird für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Eine grosse Durchlässigkeit wird angestrebt. Durch die Stärkung der Fuss- und Veloverkehrsachsen wird es optimal an das Quartier angebunden.
- Die Erdgeschossnutzungen tragen zur Belebung des Areals bei. Die Erdgeschosse werden wo immer möglich zum angrenzenden Quartier und den Freiräumen hin für publikumsorientierte Nutzungen geöffnet.
- Der bestehende Freiraum mit Kasernenwiese und Zeughaushof wird erhalten. Er soll eine ökologische und gestalterische Qualität aufweisen, die dem Ort und der künftigen Nutzung entspricht. Die Nutzung und Gestaltung der Freiräume erhält eine gesamtstädtische und quartierbezogene Bedeutung.
- Um eine hohe Aufenthaltsqualität sicherzustellen, wird das gesamte Areal autoarm ausgerichtet. In einem Mobilitätskonzept werden dazu verbindliche Massnahmen festgelegt.
- Kanton und Stadt werden sich weiterhin gemeinsam für die Entwicklung und den Betrieb des Kasernenareals einsetzen. Die inhaltliche Arbeit und die Kommunikation über das gesamte Areal werden koordiniert.
- Als Grundlage für die künftige Nutzung des Kasernenareals dient der Masterplan «Zukunft Kasernenareal Zürich», herausgegeben vom Kanton Zürich (vertreten durch das Amt für Raumentwicklung) und von der Stadt Zürich (vertreten durch das Amt für Städtebau) vom Juli 2016.

Innerhalb des Perimeters «Kasernenareal» werden folgende geplante Vorhaben festgelegt:

Nr.	Vorhaben	Trägerschaft*	Realisierungs- horizont
H	Zeughaushof Vielfältig nutzbarer öffentlicher Freiraum, wird in seiner Grundstruktur erhalten, entwickelt Charakter im Zusammenspiel mit den künftigen Nutzungen der Zeughäuser	Stadt Zürich	kurzfristig
Z ₁ -Z ₅	Zeughäuser Nutzungsmix aus kulturellen und sozialen Angeboten, autoarmen Gewerbebetrieben sowie Bildungs- und Freizeitnutzungen, Ausbaustandard soll minimal sein	Stadt Zürich	kurzfristig
M	Militärkaserne Realisierung Bildungszentrum für Erwachsene (BiZE), im Erdgeschoss überwiegend publikumsorientierte Nutzungen, zentraler Durchgang des Gebäudes als öffentlicher Weg öffnen, Vorbereich der Militärkaserne inklusive der Umzäunung einer publikumsorientierten Erdgeschossnutzung entsprechend gestalten, Bezug zur Kasernenstrasse und zur Sihl herstellen	Kanton Zürich	kurzfristig
W	Kasernenwiese Zusammen mit Flächen um Militär- und Polizeikaserne als öffentlicher Freiraum nutzbar machen, Nutzungsangebot kann Bedürfnissen der Öffentlichkeit entsprechend erweitert und verdichtet werden, auf der Wiese können zeitweise Veranstaltungen stattfinden	Stadt Zürich, Kanton Zürich	kurzfristig
P	Polizeikaserne Nutzung gemäss Leitidee des Masterplans «Zukunft Kasernenareal Zürich», provisorisches Polizeigefängnis und dazugehörige Umzäunung werden abgebrochen	Kanton Zürich	kurzfristig

* Trägerschaft muss nicht zwingend mit der Investorenschaft übereinstimmen.

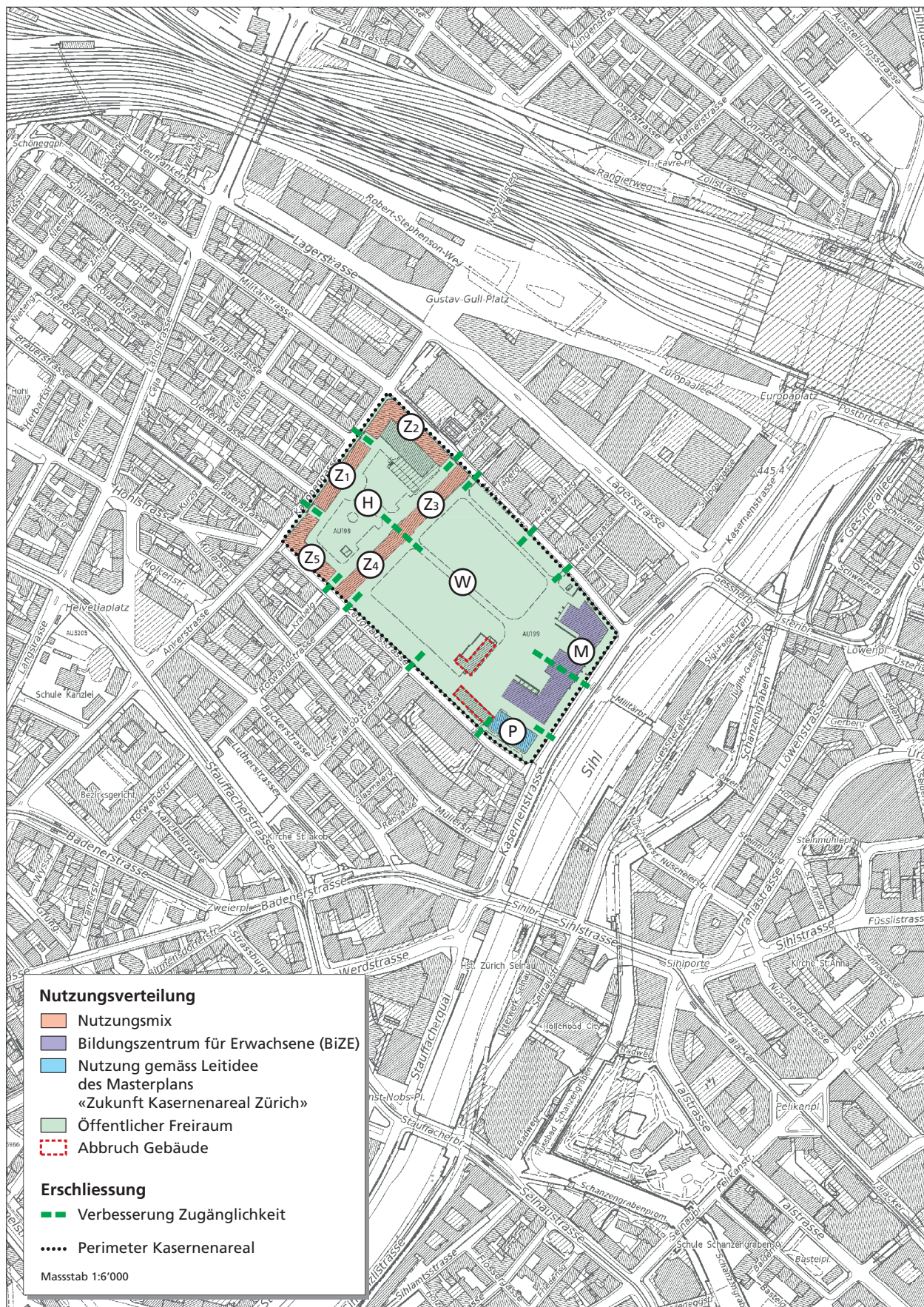


Abb. 6.9: Gebietsplanung Kasernenareal
(Bezeichnungen beziehen sich auf vorangehende Liste)

6.2.10 Lengg, Zürich

Die Lengg ist ein bedeutender Gesundheitsstandort mit entsprechenden Versorgungs-, Forschungs- und Bildungseinrichtungen: Psychiatrische Universitätsklinik (PUK), Universitätsklinik Balgrist, Schulthess Klinik, Klinik Hirslanden, Schweizerische Epilepsie-Stiftung (EPI), Klinik Lengg, Balgrist Campus, Mathilde Escher-Heim, Pflegezentrum Riesbach, Pflegeheim Rehalp (Diakoniewerk Neumünster), Wohn- und Pflegezentrum Blumenrain, Zollikon. Auch die Universität Zürich und die ETH Zürich forschen und lehren am Standort. In naher Zukunft wird das neue Universitäts-Kinderspital in der Lengg seinen Betrieb aufnehmen. Zudem wird in dessen näherem Umfeld eine Niederlassung des Universitätsspitals Zürich im Bereich «Mutter und Kind» geprüft. Neben den Gesundheits- und Forschungsinstitutionen liegt eines der beiden Seewasserwerke der Stadt Zürich mitten im Gebiet. Darüber hinaus ist die Lengg ein wichtiges Erholungsgebiet für die Bevölkerung der Stadt Zürich sowie der Gemeinde Zollikon und weist hohe landschaftliche und ökologische Qualitäten auf.

Die Lengg ist als Standort für die medizinische Versorgung im Kanton Zürich weiterzuentwickeln und soll Spitzenforschung mit internationaler Ausstrahlung ermöglichen. Dafür werden folgende Grundsätze festgelegt:

- Es sind, über die geltenden Nutzungsordnungen hinaus, bauliche Entwicklungsmöglichkeiten für die Kliniken zu schaffen, soweit dies aus Sicht Städtebau und Verkehr verträglich ist. Zudem soll an zentraler Lage ein neues Forschungszentrum etabliert werden.
- Die bauliche Entwicklung erfolgt in hoher städtebaulicher Qualität mit hochwertiger Architektur und Freiraumgestaltung. Dadurch wird die Identität der Lengg gestärkt, wovon die Institutionen und das Quartier gleichermassen profitieren. Die bauliche Verdichtung mit der entsprechenden Höhenentwicklung erfolgt je nach Lage und Kontext differenziert und stellt insbesondere einen verträglichen Übergang zu den benachbarten Wohnquartieren sowie den offenen Landschaftsräumen sicher. Zudem soll bei den baulichen Entwicklungen das Lokalklima berücksichtigt werden. Hochhäuser im baurechtlichen Sinn sind möglich, auf Hochpunkte mit Fernwirkung über das Quartier hinaus ist jedoch zu verzichten. Die Bebauung fügt sich selbstverständlich in das neu eingeführte Netz von öffentlichen Räumen ein, wodurch die Orientierung und Adressierung im Gebiet Lengg verbessert wird.
- Es wird Rücksicht genommen auf bestehende ökologisch wertvolle Freiflächen. Zudem sind bei der Freiraumplanung – insbesondere in den Bereichen des Nebelbachs, des Grünzugs, der Grünräume und der Passage zum Burghölzliwald – ökologische wertvolle Lebensräume zu schaffen, um die Vernetzung zwischen den Teilgebieten und über den Perimeter hinaus zu gewährleisten.
- Steht der Erhalt von schutzwürdigen Bauten oder Gärten im Widerspruch zur angestrebten baulichen Entwicklung, ist eine entsprechende Interessensabwägung vorzunehmen.
- Der öffentliche Raum in der Lengg wird durch netzartige Strukturen, welche durch flächige Elemente ergänzt werden, definiert. Die wesentlichen Strukturelemente sind mehrere, den Höhenlinien entlang verlaufende «Passagen», drei vertikal verlaufende Strukturen («Parkway», «Grünzug» und «Nebelbach») und «Grünräume». Diese robuste Struktur gibt dem Gebiet eine ablesbare räumliche Ordnung mit einer hohen Durchlässigkeit sowie einer klaren Orientierung und Adressierung. Sie gewährleistet eine Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren, und die landschaftlichen Qualitäten werden besser erlebbar gemacht. Die Aussichten auf See, Albiskette und Alpen werden gesichert. Für die Quartierbewohnenden, Beschäftigten, Patienten und Studierenden stellen diese Strukturelemente eine wichtige Ergänzung der Freiraumversorgung dar. Ebenso dient das Freiraumgerüst der ökologischen Vernetzung, insbesondere der Nebelbach, der Grünzug und die Passage zum Burghölzliwald.
- Das Angebot der bestehenden Erholungs- und Freizeiteinrichtungen (Fussball, Tennis und Kleingärten) bleibt bestehen; flächengleiche Umlagerungen (Tennis, Kleingärten) können geprüft werden.
- Aufgrund der baulichen Entwicklungen in der Lengg wird das Verkehrsaufkommen erheblich steigen. Um das Wachstum bewältigen zu können, ist eine substanzielle Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr notwendig. Dazu wird zum einen das Angebot des öffentlichen Verkehrs (verbesserte ÖV-Feinerschliessung, zusätzliche Busanbindungen sowie ÖV-Kapazitätserhöhung auf der Forchstrasse) deutlich verbessert. Für die Verbesserung des ÖV-Angebots sollen zudem weitere Optionen (z. B. Tramlinie mit zentraler Haltestelle, direkte Verbindungen ins Stadtzentrum, Tunnel mit zentraler Haltestelle) inklusive der damit verbundenen Raumsicherungen vertieft geprüft werden. Zum anderen ist die Anzahl im direkten Zusammenhang mit dem Gebiet erzeugter Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zu begrenzen. Für die grösseren Institutionen in der Lengg wird die Anzahl zulässiger Fahrten des motorisierten Individualverkehrs pro Jahr in Abhängigkeit ihrer Erweiterungen, der Entwicklung des Angebots des öffentlichen Verkehrs und unter Berücksichtigung des tageszeit-abhängigen Verkehrsaufkommens festgelegt. Dabei beträgt die Obergrenze des durchschnittlichen Werktagsverkehrs 11'600 Fahrten pro Tag. Die Fahrtenbegrenzung und die dafür nötigen Massnahmen wie ein Mobilitäts- und Parkierungsmanagement sind in Verträgen oder Planungsinstrumenten zu regeln.

- Zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs werden innerhalb der Lengg sowie auf den zuführenden Achsen verschiedene Netzergänzungen und -optimierungen realisiert.
- Mit einer neuen Seewasserleitung ist die Grundlage für eine hocheffiziente und nachhaltige Energieversorgung (Wärme/Kälte) zu schaffen.
- Grundlage für die städtebaulichen, gestalterischen, ökologischen und organisatorischen Massnahmen ist der unter Federführung des Kantons ausgearbeitete und bei Bedarf zu aktualisierende Masterplan «Lengg» vom Oktober 2017.
- Für die Entwicklung der Lengg wird eine Umsetzungsorganisation im Sinne eines Gebietsmanagements durch die beteiligten Partner etabliert. Sie bezieht die entscheidenden Gremien, Nutzer und die Öffentlichkeit in geeigneter Weise ein, koordiniert die Planungsprozesse, initiiert Planungen und Projekte und beobachtet die Umsetzung.

Für die vier Teilgebiete «Spitalcluster», «August-Forel», «EPI» sowie «städtische Grundstücke» sind mittels geeigneter Verfahren vertiefende Studien erforderlich. Die Ergebnisse dieser Vertiefungsstudien bilden eine Grundlage für allfällige Anpassungen auf Ebene der Nutzungsplanung sowie für die Realisierung der konkreten Bau- und Infrastrukturprojekte. Auf Stufe der Nutzungsplanung ist die Einführung einer Gestaltungsplanpflicht zu prüfen. Die Kompetenz zur Festsetzung von kantonalen Gestaltungsplänen nach § 84 Abs. 2 PBG wird im vorliegenden Fall an die Standortgemeinde abgetreten, solange die kantonale Aufgabenerfüllung dadurch nicht in Frage gestellt ist. Für diese Vertiefungen werden folgende Grundsätze festgelegt:

Nr.	Vorhaben	Trägerschaft*	Realisierungs- horizont
T ₁	Teilgebiet EPI Der weitgehend unbebaute Hangbereich soll als Grünraum erhalten werden und einen Mehrwert für die Umgebung und das Quartier insgesamt leisten. Als Kompensation und zur Gewährleistung der erforderlichen Spielräume für die Entwicklung der EPI wird im Gegenzug eine entsprechende bauliche Verdichtung im Plateaubereich zwischen Hangkante und Bleulerstrasse ermöglicht. Die Höhenentwicklung erfolgt differenziert und unter Berücksichtigung der topografischen Lage, der Schnittstellen zum Bestand sowie zum Grünraum, mit Akzentuierungen zur Bleulerstrasse. Entlang der Hangkante als Verlängerung der Südstrasse wird eine Passage als Freiraumelement eingeführt. Bei der Entwicklung der Gesamtanlage bleiben die Durchlässigkeit sowie der Ausblick auf die Albiskette gewährleistet.	EPI	kurz- bis langfristig
T ₂	Teilgebiet August-Forel Der PUK ist eine bauliche Entwicklung in Richtung Norden zu ermöglichen. Aufgrund von Erkenntnissen aus Vertiefungsstudien kann unter Wahrung der Fläche und der Qualität der Grünräume der Bereich für die Erweiterung der PUK auch anders angeordnet werden, wenn dadurch unter angemessener Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Werte eine insgesamt bessere Lösung erzielt werden kann. Die Erweiterung hat in Bezug auf Rhythmus, Symmetrie und Höhenentwicklung unter Berücksichtigung des Kontexts des Bestands zu erfolgen. Die Nutzung und Gestaltung des nördlich angrenzenden Grünraums orientiert sich an den Bedürfnissen der Klinik bzw. der Patienten und Mitarbeitenden und soll auch für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Ein Rückbau bestehender Bauten in diesem Grünraum wird angestrebt. Zur Evaluation der betrieblich und räumlich besten Lösung sind die baulichen Nutzungspotenziale im gesamten Teilgebiet gesamthaft zu betrachten. Die städtebaulichen Konzeptionen der einzelnen Areale im Teilgebiet sind aufeinander abzustimmen. Bei der Entwicklung des Teilgebiets soll zudem geprüft und gegebenenfalls ermöglicht werden, ob bzw. dass der Teilbereich «Mutter und Kind» des Universitätsspitals Zürich im Nahbereich des Kinderspitals angesiedelt werden kann. Die Forschungsgebäude am nördlichen Ende der August-Forel-Strasse sollen nach der Realisierung des Forschungszentrums der Universität Zürich im Spitalcluster aufgegeben und in dieses integriert werden. Bei der Definition der Nachfolgenutzung dieses Areals sind die Bedürfnisse der Kliniken einzubeziehen.	Kanton Zürich, PUK, Kinderspital Universitätsspital	kurz- bis mittelfristig
T ₃	Teilgebiet Spitalcluster Zur Gewährleistung der erforderlichen Spielräume für die bauliche Entwicklung der Institutionen ist eine bauliche Verdichtung des Gebiets zu ermöglichen. Hochhäuser sind möglich; auf Hochpunkte mit Fernwirkung über das Quartier hinaus ist allerdings zu verzichten. Der Grünzug, die Passagen und der Grünraum sind wesentliche Elemente zur Strukturierung des Teilgebiets. Sie dienen sowohl der inneren Erschliessung, als auch der Orientierung und sind als öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität zugleich Orte der Begegnung. Im Teilgebiet Spitalcluster soll das neue Forschungszentrum mit eigener Adresse und Ausstrahlung an zentraler Lage errichtet werden. Nach Möglichkeit ist darin ein Standort für Schutz und Rettung zu integrieren. Die Haltestelle Balgrist und ihre Umgebung ist, ihrer Funktion im Gefüge der öffentlichen Räume und als Ankunftsort entsprechend, als attraktiver, adressbildender Ort für die Lengg zu entwickeln. Eine direkte und attraktive Anbindung der Passage Spitalcluster an den Ankunftsort Balgrist ist zu sichern.	Kanton Zürich, Universität Zürich, ETH Zürich, Universitätsklinik Balgrist, Balgrist Campus, Mathilde-Escher-Heim, Schulthess Klinik, Klinik Hirslanden	kurz- bis mittelfristig

Nr.	Vorhaben	Trägerschaft*	Realisierungs- horizont
T ₄	Teilgebiet städtische Grundstücke Die Realisierung des auf städtischem Grund liegenden Abschnittes des Grünzuges sowie der Passage erfolgt in zeitlicher Abhängigkeit zur Realisation des Abschnittes im Teilgebiet Spitalcluster mit Anschluss an die Witellikerstrasse. Im Bereich zwischen Seewasserwerk und Kinderspital ist mittelfristig von einem schmaleren Grünzug mit Durchwegung auszugehen. Es besteht eine langfristige Option einer späteren Vergrösserung im Bereich der Sportplätze. Zur Realisation des Grünzuges ist eine flächengleiche Umlagerung der Kleingärten möglich.	Stadt Zürich	mittel- bis langfristig
* Trägerschaft muss nicht zwingend mit der Investorenschaft übereinstimmen.			

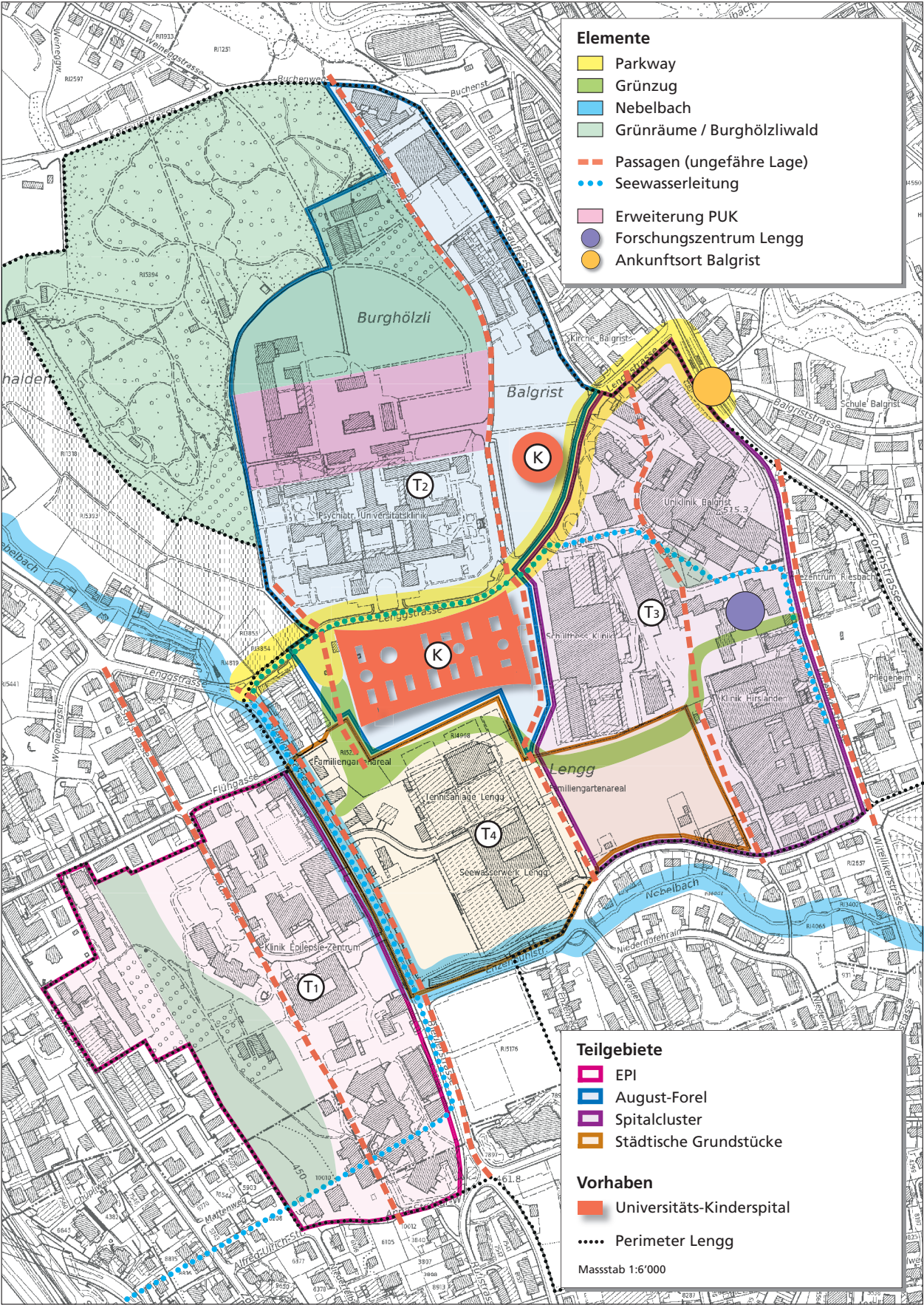


Abb. 6.10: Gebietsplanung Lengg
(Bezeichnungen beziehen sich auf vorangehende Liste)

6.3 Bildung und Forschung

6.3.1 Ziele

Ein leistungsfähiges und qualitativ hochstehendes Bildungssystem gehört zu den Schlüsselfaktoren für Innovationsfähigkeit und Wachstum. Ein entsprechend breit gefächertes und über alle Bildungsstufen gut abgestimmtes Angebot leistet einen wichtigen Beitrag für die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Entwicklung des Kantons Zürich. Die unterschiedlichen Angebote von Bildung und Forschung sind sowohl inhaltlich als auch räumlich optimal aufeinander abzustimmen. Der Wissensaustausch und der Technologietransfer zwischen Hochschulen und Wirtschaft sind zu fördern, und mit der Schaffung attraktiver Bildungsmeilen sollen die interdisziplinäre Zusammenarbeit gefördert, die Standortqualität des Kantons Zürich erhöht und Synergien genutzt werden.

a) Hochschulbildung und Forschung

Die Qualität von Lehre und Forschung ist eine wichtige Grundvoraussetzung für den Bildungs- und Wirtschaftsstandort Zürich. Der Hochschulstandort Zürich ist daher weiter zu stärken.

Ziel ist ein räumlich konzentriertes Angebot von Einrichtungen der Hochschulbildung und -forschung. Dabei ist auf die verkehrliche Erschliessung, auf die Einbettung in die bestehende Quartierstruktur und auf die Abstimmung mit der örtlichen Freiraumversorgung besonderes Augenmerk zu richten.

Der Kanton strebt unter Einbezug von Hochschulinstituten und Unternehmen die Schaffung eines Innovationsparks an. Er prüft dabei auch die Einrichtung eines internationalen Hochschulzentrums für Finanz- und Bankwissenschaften.

b) Mittelschul- und Berufsbildung

Ein zwischen den Bildungsinstitutionen und der Arbeitswelt gut abgestimmtes und allgemein zugängliches Angebot an Mittelschulen, Berufs- und Weiterbildung soll allen Jugendlichen und Erwachsenen einen Abschluss ermöglichen, der den Ansprüchen der Arbeitswelt und der Gesellschaft entspricht. In räumlicher Hinsicht ist eine dezentrale Konzentration der verschiedenen Leistungsangebote anzustreben, wobei die Nutzung bestehender Infrastruktur im Zentrum steht. Um Verkehrsströme möglichst gering zu halten, sind diejenigen Standorte zu fördern, die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind und an welchen in Zukunft Bevölkerungsschwerpunkte zu erwarten sind.

6.3.2 Karteneinträge

a) Hochschulbildung und Forschung

Nr.	Objekt, Gemeinde	Trägerschaft	Funktion	Vorhaben	Realisierungs-horizont
1	Universität Zürich-Zentrum, Zürich	Kanton Zürich	H	Ersatzneubau Plattenstrasse 14-22 (vgl. GBP Nr. 3)	kurzfristig
2	ZHAW, Wädenswil	Kanton Zürich	F	Konzentration Hochschulstandorte (vgl. GBP Nr. 9)	kurz- bis mittelfristig
3	ETH, UZH, Lindau-Eschikon	Bund, Kanton Zürich	H	Zusammenführung Forschungsbereiche ETH, UZH und Berufsschule in ein Bildungs- und Forschungszentrum (vgl. GBP Nr. 11 und Pt. 6.3.2 b) Nr. 12); Neu- und Ersatzbauten für Tierhaltung, Forschungs-, Labor- und Büroräume sowie zentrales Forum	kurz- bis mittelfristig

b) Mittelschul- und Berufsbildung

1	Kantonsschule Zürich Nord, Kanton Zürich Zürich	Kanton Zürich	M	Erweiterung und Neubau Turnhallen	kurzfristig
3	Rochadeschulhaus Riesbach, Zürich	Kanton Zürich	M	Auszug KME und EB Zürich (vgl. GBP Nr. 4), Bereitstellung von Rochadeflächen als Grundvoraussetzung für Sanierungen der Kantonsschulen im Bereich Pfauen	kurzfristig
4	Kantonsschule Limmattal, Urdorf	Kanton Zürich	M	Erweiterung	kurzfristig
5	Kantonsschule Knonaueramt, Affoltern a.A.	Kanton Zürich	M	Standortevaluation Neubau	langfristig
7	Kantonsschule Zimmerberg, Region Zimmerberg	Kanton Zürich	M	Standortevaluation Neubau	kurzfristig
8a	Kantonsschule Uetikon am See, Uetikon a.S.	Kanton Zürich	M	Neubau	kurzfristig
8b	Kantonsschule Pfannenstil, Uetikon a.S.	Kanton Zürich	M	Standortfestlegung Provisorium Rossweid	kurzfristig
11	Wirtschaftsschule Wetzikon, Wetzikon	Kanton Zürich	B	Neubau mit Turnhallen (Mietobjekt: Bauprojekt im Rahmen Neubau Busdepot der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO))	kurzfristig

b) Mittelschul- und Berufsbildung

Nr.	Objekt, Gemeinde	Trägerschaft	Funktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
12	Landwirtschaftliche Schule Strickhof, Lindau-Eschikon	Kanton Zürich	B	Zusammenführung Berufsschule mit den Forschungsbereichen der ETH und UZH (vgl. GBP Nr. 11 und Pt. 6.3.2 a) Nr. 3); Neu- und Ersatz- bauten für Tierhaltung, Forschungs-, Labor- und Büroräume sowie zentrales Forum	kurz- bis mittelfristig
14	Berufsfachschule Winterthur, Winterthur	Kanton Zürich	B	Neubau mit Turnhallen, Tösstalstrasse (vgl. GBP Nr. 12)	mittelfristig
<i>Abkürzungen</i> B: Berufsbildung; F: Fachhochschule; H: Hochschule; I: Innovationspark; M: Mittelschule; GBP: Gebietsplanung					

6.3.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Bund die strategischen Ziele der Bildungs- und Forschungspolitik und leitet daraus die zukünftigen Raumbedürfnisse ab. Er beachtet dabei die Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung (vgl. Pt. 1.2) und achtet bei der Standortplanung auf eine gute verkehrliche Erschliessung, auf die Einbettung in die bestehende Quartierstruktur und auf die Abstimmung mit der örtlichen Freiraumversorgung. Der Kanton schafft zudem günstige Rahmenbedingungen für die Ansiedlung internationaler Schulen sowie, vorzugsweise an den Hochschulstandorten, für Wohnprojekte und Campus für Studierende.

b) Gemeinden

Die Gemeinden erarbeiten in Abstimmung mit der Planung von Bildungseinrichtungen kommunale Freiraumkonzepte.

Die Gemeinden schaffen bei Bedarf günstige Rahmenbedingungen für die Ansiedlung internationaler Schulen.

6.4 Gesundheit

6.4.1 Ziele

Der Kanton hat die Aufgabe, eine wirtschaftliche und qualitativ gute medizinische Versorgung zu gewährleisten. Im Vordergrund steht die Bedarfsdeckung der Kantonsbevölkerung für alle medizinischen Leistungen. Darüber hinaus werden auch Leistungen (insbesondere der spezialisierten und hochspezialisierten Medizin) für die ausserkantonale Bevölkerung angeboten.

a) Somatische Akutversorgung

Die Behandlung von Patientinnen und Patienten mit seltenen Krankheiten oder schweren Verletzungen, die einen besonderen technischen Aufwand oder spezialisiertes Personal voraussetzt, ist auf wenige Standorte zu konzentrieren. Die Behandlung von Patientinnen und Patienten mit häufig auftretenden Krankheiten oder leichteren Verletzungen, die keiner aufwendigen Mittel bedarf, soll dezentral erfolgen.

b) Psychiatrische Versorgung

Die psychiatrische Versorgung orientiert sich an den Grundsätzen des Psychiatriekonzeptes. Sie soll möglichst gemeindenah nach dem Grundsatz «ambulant vor stationär» erfolgen. Die Basisversorgung der Allgemeinpsychiatrie ist durch überregional ausgerichtete Spezialangebote und Angebote der Kinder- und Jugendpsychiatrie zu ergänzen.

c) Langzeitversorgung

Damit für hilfe- und pflegebedürftige Personen eine angemessene Versorgung mit Pflegeleistungen gewährleistet werden kann, ist ein vernetztes Angebot aus ambulanten und stationären Versorgungseinrichtungen sicherzustellen.

6.4.2 Karteneinträge

a) Somatische Akutversorgung

Nr.	Objekt, Gemeinde	Trägerschaft	Funktion	Vorhaben	Realisierungs-horizont
1	Kinderspital, Zürich	Stiftung	A	Klärung Nachfolgenutzung des alten Standorts	kurzfristig
5	Spital Limmattal, Schlieren	Zweckverband	A	Erweiterung	kurzfristig
6	Spital Uster, Uster	Zweckverband	A, R	Erweiterung Spital Uster; Neubau Klinik für akute Rehabilitation	kurzfristig
7	Zürcher Höhenklinik Wald, Wald	Stiftung	R	Neubau Klinik für Rehabilitation	kurzfristig
8	GZO Spital Wetzikon, Wetzikon	AG	A	Sanierung und Erweiterung	kurzfristig
9	Kantonsspital Winterthur, Winterthur	Kanton Zürich	A	Ersatzneubau, Erweiterung (vgl. GBP Nr. 12)	kurz- bis mittelfristig

b) Psychiatrische Versorgung

Nr.	Objekt, Gemeinde	Trägerschaft	Funktion	Vorhaben	Realisierungs-horizont
1	Kinder- und Jugend-psychiatrischer Dienst (KJPD) Brüschalde, Männedorf	Kanton Zürich	P	Erweiterung	kurzfristig
2	Integrierte Psychiatrie Winterthur–Zürcher Unterland (IPW), Schlossthal, Winterthur	Kanton Zürich	P	Erweiterung und Standortverlagerung Standort Embrach an Standort Schlossthal	kurzfristig

Abkürzungen

A: Akutversorgung mit Notfallstation; P: Allgemeine Psychiatrie; R: Rehabilitation; S: Spezialisierte Klinik; GBP: Gebietsplanung

6.4.3 Massnahmen

a) Kanton

Mittels Spitalplanung prüft der Kanton regelmässig den benötigten Bedarf der Kantonsbevölkerung an medizinischen Leistungen. Auf dieser Grundlage werden die bedarfsgerechten Spitallisten der Akutsomatik, der Rehabilitation und der Psychiatrie mit genau definierten Leistungsaufträgen erstellt. Zudem unterstützt der Kanton den Bau und Betrieb von stationären versorgungsrelevanten Einrichtungen des Gesundheitswesens.

b) Gemeinden

Die Gemeinden sorgen für eine bedarfs- und fachgerechte stationäre und ambulante Pflegeversorgung. Ausserdem können sie Spitäler und Geburtshäuser einrichten und betreiben.

6.5 Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen

6.5.1 Ziele

Grossanlässe in den Bereichen Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen haben eine starke identitätsstiftende Wirkung, aber auch erhebliche räumliche Auswirkungen. Die Standortplanung von Bauten für solche Grossanlässe hat deshalb in Abstimmung mit der erwünschten räumlichen Entwicklung (vgl. Pt. 1) zu erfolgen. Gemäss kantonalem Raumordnungskonzept sind solche Bauten in den Stadtlandschaften (vgl. Pt. 1.3.1) sowie insbesondere in den unter Pt. 2.3 festgelegten Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung zu konzentrieren. Diese verfügen über eine angemessene verkehrliche Erschliessung sowie andere zentralörtliche Versorgungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen, deren räumliche, betriebliche und inhaltliche Synergien konsequent zu nutzen und zu fördern sind.

Einrichtungen mit hohem Verkehrsaufkommen sind an geeigneten Standorten zusammenzufassen und auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Ausserdem ist dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Bei der Planung von Bauten und Anlagen an Siedlungsrändern oder ausserhalb des Siedlungsgebietes kommt der Schonung empfindlicher Landschaften grosse Bedeutung zu.

6.5.2 Karteneinträge

Vorhaben der Bereiche Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen werden im kantonalen Richtplan bezeichnet, wenn sie von erheblichem Interesse für den Kanton sind, sich im Eigentum des Kantons befinden, zu einem erheblichen Anteil vom Kanton finanziert werden oder einer Abstimmung mit dem Bund oder mit andern Kantonen bedürfen.

Nr.	Objekt, Gemeinde	Trägerschaft	Funktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
1	Eishockey- und Sportzentrum, Zürich	Stadt Zürich, Privat	S	Neubau	kurzfristig
2	Kongresshaus, Zürich	Stiftung	M	Umbau und Erweiterung	kurz- bis mittelfristig
4	Opernhaus, Zürich	AG	K	Erweiterung	langfristig
5	Schauspielhaus Schiffbau, Zürich	AG	K	Erweiterung	langfristig
6	Stadion Hardturm, Zürich	Stadt Zürich, Privat	S	Ersatzneubau Sportstadion	kurzfristig
7	Wassersportzentrum Tiefenbrunnen, Zürich	noch offen	S	Wassersportzentrum mit Hafen geplant (vgl. GBP Nr. 8)	mittelfristig
8	Zoo, Zürich	AG	F	Erweiterung	kurz- bis mittelfristig
8a	Wildnispark Zürich Langenberg, Langnau a. A.	Stiftung	F	Erweiterung und Erneuerung	kurzfristig
9	Schwimmsportzentrum, Uster	Stadt Uster	S	Neubau	kurz- bis mittelfristig
10	Zentrum für Leistungs- und Breitensport (IZLB), Winterthur	Privat	S	Neubau	kurzfristig
11	Klosterinsel, Rheinau	Kanton Zürich, Stiftung	F	Neunutzung Klosterinsel, Umbau und Renovation	kurzfristig
<i>Abkürzungen</i> K: Kultur; F: Freizeit; S: Sport; M: Messe-und Kongresswesen; GBP: Gebietsplanung					

6.5.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton fördert Kultur gemäss kantonalem Leitbild. Die finanzielle Unterstützung kultureller Institutionen erfolgt gemäss kantonomer Kulturpolitik und in Abstimmung mit den Zielen der kantonalen Richtplanung.

Der Kanton analysiert im Rahmen periodischer Untersuchungen die Veränderung im sportlichen Verhalten der Bevölkerung. Im Rahmen seiner Sportanlagenpolitik überprüft er periodisch die Sport- und Sportanlagensituation im Kanton Zürich und stimmt seine Sportanlagenpolitik mit derjenigen des Bundes, anderer Kantone und der Gemeinden ab. Die finanzielle Unterstützung kantonal und regional bedeutsamer Sportanlagen erfolgt gemäss kantonalem Sportanlagenkonzept und in Abstimmung mit den Zielen der kantonalen Richtplanung.

b) Regionen

Die Regionen erarbeiten in enger Zusammenarbeit Grundlagen für die Planung von Bauten und Anlagen in den Bereichen Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen. Sie bezeichnen in den regionalen Richtplänen die regional bedeutsamen Bauten und Anlagen und beachten bei der Planung die Zielsetzungen des Richtplans gemäss Pt. 6.1. Sie sichern die Koordination mit dem Kanton, den Gemeinden und den umliegenden Regionen.

c) Gemeinden

Die Gemeinden setzen sich dafür ein, dass das vorhandene Raumangebot besser und flexibler genutzt werden kann. Bei der Planung neuer Anlagen orientieren sie sich an den Zielsetzungen gemäss Pt. 6.1.

6.6 Weitere öffentliche Dienstleistungen

6.6.1 Ziele

Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung und der Gerichte sowie übrige öffentliche Dienstleistungen sollen überregionale Bedürfnisse berücksichtigen und für die Bevölkerung gut zugänglich sein.

6.6.2 Karteneinträge

Nr.	Objekt, Gemeinde	Trägerschaft	Funktion	Vorhaben	Realisierungs-horizont
1	Polizei- und Justizzentrum Zürich (PJZ), Zürich	Kanton Zürich	S	Neubau des geplanten PJZ auf dem Areal Güterbahnhof in Zürich-Aussersihl (vgl. GBP Nr. 2)	kurzfristig
2	Wasserschutzpolizei Mythenquai, Zürich	Stadt Zürich	S	Ersatzneubau	kurz- bis mittelfristig
3	Wasserschutzpolizei Tiefenbrunnen, Zürich	Stadt Zürich	S	Ersatzneubau (vgl. GBP Nr. 8)	langfristig
4	Polizeiliche Schiess- und Ausbildungsanlage Reppischtal, Birmensdorf	Kanton Zürich	S	Neubau polizeiliche Schiessanlage auf dem Waffenplatz Reppischtal als Ersatz für den Standort Kloten (Aufhebung); Überdeckung bestehende Schiessbahnen; Neubau Ausbildungsgebäude	kurzfristig
5	Seepolizei und Schiffahrtkontrolle, Oberrieden	Kanton Zürich	S	Erweiterung; in Abstimmung mit Neubau Hafenanlage Oberrieden	kurzfristig
6	Flughafengefängnis, Kloten	Kanton Zürich	J	Ausbau	mittelfristig
6a	Justizvollzugsanstalt Pöschwies, Regensdorf	Kanton Zürich	J	Erweiterung äusserer Sicherheitsperimeter	kurzfristig
8	Vollzugszentrum Bachtel, Hinwil	Kanton Zürich	J	Neubau	kurzfristig
9	Bezirksverwaltung Winterthur/Unterland, Winterthur	Kanton Zürich	J	Ausbau (vgl. GBP Nr.12)	kurz- bis mittelfristig
10	Ausbildungszentrum, Andelfingen	Kanton Zürich	S	Neu- und Umbau Übungsdorf	kurzfristig
11	Jagdschiessanlage Widstud, Bülach	Kanton Zürich, Privat	S	Neubau Jagdschiessanlage in Bülach; Art und Grösse der Anlage richten sich nach den gesetzlichen Anforderungen des Aus- und Weiterbildungswesens der Jäger und Jägerinnen gemäss Gesetz über Jagd und Vogelschutz und den kantonalen Bestimmungen; der Kanton prüft periodisch den Nutzungsanteil der rein sportlichen Schützen in den Aussenanlagen und sorgt dafür, dass dieser 25% nicht übersteigt; Aufhebung und Sanierung Standorte Embrach, Meilen und Pfäffikon (vgl. Pte. 3.6.2 b und 5.3.2 Nr. 24)	kurzfristig

Abkürzungen

J: Justiz; S: Sicherheit; V: Verwaltung, GBP: Gebietsplanung

6.6.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton führt eine Übersicht über die bestehenden Objekte und geplanten Vorhaben (vgl. Pt. 6.1.3 a).

6.7 Grundlagen

a) rechtliche Grundlagen

- BBG: Bundesgesetz über die Berufsbildung vom 13. Dezember 2002 (SR 412.10)
- BiG: Bildungsgesetz des Kantons Zürich vom 1. Juli 2002 (LS 410.1)
- Mittelschulgesetz vom 13. Juni 1999 (LS 413.21)
- FaHG: Fachhochschulgesetz vom 2. April 2007 (LS 414.10)
- KFG: Bundesgesetz über die Kulturförderung (Kulturförderungsgesetz) vom 11. Dezember 2009 (SR 442.1)
- PHG: Bundesgesetz über die Stiftung pro Helvetia (Pro Helvetia-Gesetz) Vernehmlassung (SR 447.1) – Totalrevision (RRB Nr. 1455/2005 vom 19. Oktober 2005)
- KFG: Kulturförderungsgesetz vom 1. Februar 1970 (LS 440.1)
- KfV: Kulturförderungsverordnung vom 26. Mai 2010 (LS 440.11)
- KZV: Kantonale Zivilschutzverordnung vom 17. September 2008 (LS 522.1)
- RPG: Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- RPV: Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- PBG: Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) vom 7. September 1975 (LS 700.1)
- ImV: Immobilienverordnung vom 24. Januar 2007 (LS 721.1)

b) Weitere Grundlagen

Gesamtstrategie

- Kanton Zürich – Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan 2008–2011 und Entwurf Budget 2008, Beschluss des Regierungsrats vom 12. September 2007
- Kanton Zürich – Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan 2011–2014 und Entwurf Budget 2011, Beschluss des Regierungsrats vom 15. September 2010
- Kanton Zürich – Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan 2012–2015 und Entwurf Budget 2012, Beschluss des Regierungsrats vom 14. September 2011

Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum

- Strategische Entwicklungsplanung für das Universitätsspital und die medizinbezogenen Bereiche der Universität (Genehmigung Schlussbericht «Entwicklungs- und Standortstrategie», Grundsatzentscheid zum weiteren Vorgehen); Beschluss des Regierungsrats Nr. 1181 vom 28. September 2011
- Zukunft des Hochschulstandorts Zürich – Entwicklungsplanung Hochschulgebiet Phase 2: Masterplan/ Richtplan (rev. 5. April 2006); Baudirektion Kanton Zürich und Hochbaudepartement der Stadt Zürich
- Strategische Entwicklungsplanung für das Universitätsspital und die medizinbezogenen Bereiche der Universität (Ergebnisse Phase Strategische Planung, Auftrag und Organisation Phase Vorstudie), Beschluss des Regierungsrates Nr. 580 vom 29. Mai 2013
- Masterplan Hochschulgebiet Zürich-Zentrum (Freigabe zur Vernehmlassung), Beschluss des Regierungsrates Nr. 852 vom 10. Juli 2013
- Masterplan Hochschulgebiet Zürich-Zentrum 2014 vom 9. Mai 2014
- Masterplan Hochschulgebiet Zürich-Zentrum 2014 (Zustimmung und Auftrag), Beschluss des Regierungsrates Nr. 679 vom 11. Juni 2014
- Hochschulgebiet Zürich Zentrum – Vertiefungsstudien Universität Zürich und Universitäre Medizin: USZ/USZ/ETH; Synthesebericht vom 21. Juli 2014
- Hochschulgebiet Zürich Zentrum – Vertiefungsstudien Universität Zürich und Universitäre Medizin: USZ/USZ/ETH (Zustimmung); Beschluss des Regierungsrates vom 20. August 2014

Gebietsplanung nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf

- Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf – operationelle Machbarkeit, Betriebs- und volkswirtschaftliche Auswirkungen; Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) (Auftraggeber), Ecoplan, Aviena, Bächtold&Moor, 23. Juli 2012 www.admin.ch
- Aufbaukonzept für einen schweizerischen Innovationspark; Konferenz der Kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren (Auftraggeber), Ernst Basler + Partner, 7. Juni 2013
- Innovationspark Zürich (Eingabe an die Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz, VDK); Beschluss des Regierungsrates Nr. 425 vom 2. April 2014
- Projekt Innovationspark Zürich; Auftrag; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1036 vom 18. September 2013
- Kantonaler Richtplan, Ergänzung Kapitel 4.3 öffentlicher Verkehr (Linienführung Erweiterung Glattalbahn) und Kapitel 6 öffentliche Bauten und Anlagen (nationaler Innovationspark, Gebietsplanung Hubstandort

Dübendorf); Ermächtigung zur Durchführung der öffentlichen Auflage;
Beschluss des Regierungsrats Nr. 1043 vom 18. September 2013

- Flugplatzareal Dübendorf – Abschluss der Testplanung und weiteres Vorgehen;
Beschluss des Regierungsrats Nr. 751 vom 19. Mai 2010
- Flugplatzareal Dübendorf – Ergebnisse der Testplanung und weiteres Vorgehen;
Beschluss des Regierungsrats Nr. 857 vom 27. Mai 2009
- Projekt Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf;
Beschluss des Regierungsrats Nr. 24 vom 9. Januar 2008
- Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf – Testplanung – Schlussbericht Begleitgremium;
Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Baudirektion Kanton Zürich, 1. Dezember 2009
- Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf – Testplanung – Bericht des Begleitgremiums (Zwischenbericht);
Amt für Raumordnung und Vermessung, Baudirektion Kanton Zürich, 18. November 2008
- Stadtbahnkorridor Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon; Amt für Raumentwicklung,
Baudirektion Kanton Zürich (Auftraggeber), Feddersen&Klostermann, 22. Januar 2013, www.are.zh.ch
- Synthesebericht Vertiefungsstudie «Achse Bhf. Dübendorf–Wangenstrasse»;
Gebietsmanagement Flugplatzareal Dübendorf, 18. Dezember 2011, www.are.zh.ch
- RegioROK Glattal (Regionales Raumordnungskonzept); Zürcher Planungsgruppe Glattal, 26. Oktober 2011
- Entwurf des neuen Stationierungskonzepts der Schweizer Armee; Departement für Verteidigung,
Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), 25. November 2013
- Dübendorf: Innovationspark und ziviles Flugfeld mit Bundesbasis; Medienmitteilung des Bundesamtes für
Zivilluftfahrt sowie der Eidgenössischen Departemente für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) und
für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) vom 3. September 2014
- Botschaft zur Ausgestaltung und Unterstützung des Schweizerischen Innovationsparks;
Bundesrat, 6. März 2015
- Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus, Synthesebericht; vom Stadtrat genehmigt am 10. Juli 2014,
www.duebendorf.ch
- Städtebauliche Studie Nationaler Innovationspark Hubstandort Dübendorf – Schlussbericht;
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, August 2014
- Kantonaler Gestaltungsplan mit UVP «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich» – Entwurf für die
öffentliche Auflage; Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, 23. Januar 2015

Gebietsplanung Sihlquai

- Strategie Schulrauminfrastruktur Sekundarstufe II; Beschluss des Regierungsrats Nr. 376 vom 3. April 2013
- Handlungsprogramm Gebiet Sihlquai, Januar 2015, Baudirektion Kanton Zürich

Gebietsplanung Universität Zürich-Irchel

- Masterplan Campus Irchel, Gebietsplanung Universität Zürich-Irchel, Juni 2014
- Ergebnisbericht der Testplanung, Gebietsplanung Universität Zürich-Irchel, Juni 2014
- Masterplan Campus Irchel (Zustimmung und Auftrag), Beschluss des Regierungsrats Nr. 1063
vom 1. Oktober 2014
- Vertiefungsstudien Campus Irchel, Synthesebericht vom 22. Oktober 2015
- Baulandreserve für künftige Erweiterung des Staatsarchivs des Kantons Zürich (Auftrag),
Beschluss Regierungsrat Nr. 989 vom 30. Juni 2010
- Richtplan, Überbauung Strickhofareal, Erweiterung der Universität Zürich, Bericht des Regierungsrats des
Kantons Zürich vom 9. Januar 1969
- Richtplan für die Veterinär-Medizinische Fakultät, Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich,
August 1990

Gebietsplanung Winterthur

- Profil des Hochschulstandortes Winterthur, Herausgeber Kanton Zürich (vertreten durch das Amt für
Raumentwicklung und die Bildungsdirektion), ZHAW, Stadt Winterthur, 2012

Gebietsplanung Masterplan PUK-Rheinau

- Masterplan Entwicklung PUK-Areal Neu-Rheinau, Beschluss des Regierungsrats Nr. 75
vom 28. Januar 2015
- Verselbständigung der kantonalen psychiatrischen Kliniken (Eckwerte, Projektauftrag),
Beschluss des Regierungsrats Nr. 705 vom 18. Juni 2014

Gebietsplanung ETH Höggerberg

- Masterplan Campus Höggerberg 2040 vom 19. Januar 2016, ETH Zürich
- Bericht zur Testplanung Masterplan Campus Höggerberg 2040 vom 3. Februar 2016, ETH Zürich

Gebietsplanung Kasernenareal Zürich

- Masterplan Zukunft Kasernenareal Zürich, Herausgeber Kanton Zürich (vertreten durch das Amt für Raumentwicklung) und Stadt Zürich (vertreten durch das Amt für Städtebau) vom Juli 2016; Beschluss des Regierungsrats Nr. 975 vom 5. Oktober 2016

Gebietsplanung Lengg

- Masterplan Lengg vom Oktober 2017, Baudirektion Kanton Zürich, Beschluss des Regierungsrats Nr. 1003 vom 1. November 2017
- Perspektive Lengg vom September 2015, Baudirektion Kanton Zürich
- Ergebnisbericht der Testplanung Lengg vom August 2016, Baudirektion Kanton Zürich
- Schlussbericht Vertiefung Energie vom Februar 2017, Baudirektion Kanton Zürich
- Schlussbericht Vertiefung Verkehr vom März 2017, Baudirektion Kanton Zürich
- Schlussbericht Vertiefung Freiraum vom Juni 2017, Baudirektion Kanton Zürich

Bildung und Forschung

- Entwicklungsgrundlagen Masterplan Berufsbildung (2007); Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT)
- Entwicklungsperspektive Hochschulstandort Winterthur (2011); Kanton Zürich, Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) und Stadt Winterthur
- Interpellation von Liebi R. und Erfingen M. betreffend Standortförderung, Schlussfolgerungen für den Stadtrat aus einer Studie, Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 28.3.2007
- Leitidee der Zürcher Fachhochschule, www.zfh.ch/d/ueberuns/leitidee.html
- Private und internationale Schulen; Amt für Wirtschaft und Arbeit, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich (AWA), http://www.willkommen.zh.ch/internet/vd/awa/willkommen/de/ausbildung/internationale_schulen.html
- Projekt Agrovet-Strickhof Bildungs- und Forschungszentrum – Schlussbericht Machbarkeitsstudie Standort Lindau (2011); Universität Zürich (UZH), Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (ETH), Strickhof, Baudirektion Kanton Zürich
- Strategische Entwicklungsplanung für Universität und Universitätsspital (Projektauftrag und Projektorganisation, Grundsatz); Beschluss des Regierungsrats Nr. 1545 vom 23. September 2009
- Strategische Entwicklungsplanung für das Universitätsspital und die medizinbezogenen Bereiche der Universität (Genehmigung Schlussbericht «Entwicklungs- und Standortstrategie», Grundsatzentscheid zum weiteren Vorgehen); Beschluss des Regierungsrats Nr. 1181 vom 28. September 2011
- Zukunft des Hochschulstandorts Zürich – Entwicklungsplanung Hochschulgebiet Phase 2: Masterplan/Richtplan (rev. 5. April 2006); Baudirektion Kanton Zürich und Hochbaudepartement der Stadt Zürich
- Strategie Schulrauminfrastruktur Sekundarstufe II; Beschluss des Regierungsrats Nr. 376 vom 3. April 2013
- Projektanträge der Bildungsdirektion im Rahmen des Standardprozesses der Immobilienverordnung, 4. Quartal 2012 – Kantonsschule Zürich Nord, Gesamtanierung und Erweiterung; Beschluss des Regierungsrats Nr. 24. vom 10. Januar 2013
- Schulrauminfrastruktur Sekundarstufe II: Regionalstrategie Knonaueramt/Limmattal/Zürich-West; Beschluss des Regierungsrats Nr. 1375 vom 17. Dezember 2014
- Machbarkeitsstudie Berufsfachschule Winterthur, Tösstalstrasse 29/31; Bildungsdirektion Kanton Zürich
- Beschluss des Kantonsrats vom 19.9.2016 über die Errichtung einer Kantonsschule in Uetikon am See (Vorlage 5261)

Gesundheit

- Langzeitversorgung, Kenndaten 2006; Gesundheitsdirektion Kanton Zürich, www.gd.zh.ch
- Planungsbericht zur Zürcher Spitalliste 1998; Gesundheitsdirektion Kanton Zürich
- Psychiatrische Akutversorgung, Kenndaten 2005; Gesundheitsdirektion Kanton Zürich, www.gd.zh.ch
- Somatische Akutversorgung, Kenndaten 2006; Gesundheitsdirektion Kanton Zürich, www.gd.zh.ch
- Zürcher Spitalliste 1998, Beschluss des Regierungsrates vom 25. Juni 1997
- Zürcher Spitalliste 2001 (mit letztmaliger Änderung vom 18. Mai 2011), Beschluss des Regierungsrats vom 18. Mai 2011
- Zürcher Spitalliste Psychiatrie 2011, Beschluss des Regierungsrates vom 15. Juni 2011
- Zürcher Spitalliste 2012 Akutsomatik und Rehabilitation, Beschluss des Regierungsrates vom 21. September 2011
- Zürcher Spitallisten 2012 Akutsomatik und Rehabilitation und Psychiatrie (Änderungen ab 1. Januar 2015); Beschluss des Regierungsrats Nr. 799 vom 9. Juli 2014

Kultur, Sport, Messe und Kongresswesen

- Leitbild Kulturförderung des Kantons Zürich (2015); Beschluss des Regierungsrats vom 25. Februar 2015
- Kulturleitbild 2016–2018 der Stadt Zürich; Stadt Zürich; Präsidialdepartement

- *Tätigkeitsbericht der Fachstelle Kultur 2015; Direktion der Justiz und des Innern des Kantons Zürich*
- *Nationales Sportanlagenkonzept 1996 (NASAK); Eidgenössisches Departement des Innern, Bern*
- *Kantonales Sportstätteninventar; www.sportstaetten.ch*
- *Sportanlagenkonzept des Kantons Zürich (KASAK), Beschluss des Regierungsrats vom 2. Mai 2007; Fachstelle Sport, Sicherheitsdirektion Kanton Zürich*
- *Sportpolitisches Konzept des Kantons Zürich, Beschluss des Regierungsrats vom 5. April 2006; Fachstelle Sport, Sicherheitsdirektion Kanton Zürich*
- *Klosterinsel Rheinau – Neunutzung, Teilprojekt Schweizer Musikinsel Rheinau, Projektdokumentation mit Kostenvoranschlag (2011); Baudirektion Kanton Zürich*
- *Strategie Kongressstadt Zürich 2013; Stadt Zürich, Präsidialdepartement*
- *Wildnispark Langenberg Ost, Gestaltungskonzept zum Masterplan der Stiftung Wildnispark Zürich vom 26. Februar 2016 (rev. 15. Juni 2016)*

Weitere öffentliche Dienstleistungen

- *Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 21.3.2007 an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 186/2005 betreffend Entwicklungskonzept aller Bauten und Anlagen der Bezirksgerichte, der Allgemeinen Staatsanwaltschaften und des gesamten Justizvollzuges im Kanton Zürich*
- *Leitbild und strategische Ziele für die Betriebsliegenschaften des Kantons Zürich vom 30.11.2005*
- *Neue Jagdschiessanlage (JSA) Widstud, Gemeinde Bülach – Bericht über die Standortwahl und die Umweltauswirkungen auf Stufe Richtplanung (aktualisierte Fassung 2012); Amt für Landschaft und Natur (ALN), Baudirektion Kanton Zürich*
- *Projektantrag der Sicherheitsdirektion im Rahmen des Standardprozesses der Immobilienverordnung, 1. Quartal 2013, Oberrieden Sanierung Stützpunkt Seepolizei, Beschluss des Regierungsrats Nr. 604 vom 5. Juni 2013*

