Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 21. Juni 2017

576. Regionaler Richtplan, Stadt Zürich, Gesamtüberarbeitung (Festsetzung)

A. Ausgangslage

Der Kantonsrat setzte mit Beschluss vom 18. März 2014 den kantonalen Richtplan fest. Er dient als Grundlage für die Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne. Der regionale Richtplan umfasst die gleichen Bestandteile und ordnet sinngemäss die nämlichen Sachbereiche wie den kantonalen Richtplan; er kann jedoch die räumlichen und sachlichen Ziele enger umschreiben oder bei Bedarf weitergehende Angaben enthalten (§ 30 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz, PBG; LS 700.1).

Der regionale Richtplan der Stadt Zürich wurde mit RRB Nr. 894/2000 festgesetzt. Mit RRB Nr. 461/2008 wurde eine Revision im Bereich Landschaft festgesetzt.

B. Gesamtüberarbeitung

Der regionale Richtplan der Stadt Zürich beruht insbesondere auf den wesentlichen Aussagen des kantonalen Raumordnungskonzepts und den im kantonalen Richtplan formulierten räumlichen Entwicklungsvorstellungen. Einen zentralen Stellenwert nimmt dabei die Zielsetzung ein, wonach mindestens 80% des Bevölkerungswachstums auf die Stadtlandschaften und die urbanen Wohnlandschaften entfallen sollen. Dies bedingt eine umfassende, vorausschauende Planung. Neben der Bereitstellung von genügend Wohn- und Arbeitsflächen ist auch der Freiraumversorgung, der Sicherung attraktiver Erholungsmöglichkeiten, einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und der frühzeitigen Raumsicherung für die erforderlichen Infrastrukturen besondere Beachtung zu schenken.

Diese Zielsetzungen wurden mit der Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans der Stadt Zürich erfüllt. Besonders hervorzuheben ist die Wichtigkeit des vorgesehenen neuen kommunalen Richtplans der Stadt Zürich. Im regionalen Richtplan werden die strategischen Stossrichtungen der künftigen Siedlungsentwicklung der Stadt Zürich festgelegt. Jedoch wird auf gebietsspezifische Dichtevorgaben verzichtet. Die Strategie für die Siedlungsentwicklung unterscheidet zwischen Gebieten, in denen Verdichtungsreserven aktiviert und ausgeschöpft, und Gebieten, in denen zusätzliche Verdichtungspotenziale erkannt und ermöglicht werden sollen. Damit dies gelingt, sind frühzeitig die planerisch-städtebaulichen Über-

legungen breit zu diskutieren und letztlich auch demokratisch zu legitimieren. Das Verfahren des kommunalen Richtplans eignet sich ideal als prozessleitendes Verfahren. Darüber hinaus ermöglicht der kommunale Richtplan die Sicherung von Flächen für öffentliche Infrastrukturen wie auch die Festlegung der Rahmenbedingungen für nachgelagerte Verfahren.

Der regionale Richtplan der Stadt Zürich greift die massgeblichen räumlichen Fragestellungen auf. Insbesondere im Bereich Siedlung wird eine Strategie formuliert, die es ermöglicht, weitergehende bauliche Kapazitäten zur Erhöhung der Nutzungsdichte zu schaffen, ohne Einbussen der Siedlungsqualität hinzunehmen. Der Stadt Zürich ist es insgesamt gelungen, einen regionalen Richtplan der neuen Generation zu entwerfen.

C. Anhörung und Mitwirkung

Die Anhörung der Nachbargemeinden und der Nachbarregionen sowie die öffentliche Auflage gemäss § 7 PBG erfolgten vom 24. Oktober 2013 bis zum 24. Dezember 2013. Im Rahmen der öffentlichen Auflage gingen rund 270 Anträge ein. Die kantonalen Fachstellen nahmen im Rahmen der beiden Vorprüfungen vom 19. Juli 2013 und vom 4. August 2014 Stellung. Der Stadtrat von Zürich überarbeitete den Entwurf des regionalen Richtplans aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und verabschiedete die Vorlage am 29. Oktober 2014 zur Beschlussfassung durch den Gemeinderat.

Der Gemeinderat verabschiedete am 6. April 2016 die Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans der Stadt Zürich gestützt auf den Antrag des Stadtrates sowie den vom Gemeinderat beschlossenen Änderungen zuhanden des Regierungsrates zur Festsetzung. Gemäss Bescheinigung des Bezirksrates Zürich vom 4. August 2016 wurden dagegen keine Rechtsmittel eingelegt. Die Frist für das fakultative Referendum gegen diesen Beschluss ist gemäss Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 20. Mai 2016 unbenutzt abgelaufen.

D. Erwägungen

Die Prüfung des zur Festsetzung beantragten Dossiers hat ergeben, dass einige Festlegungen nicht oder nur in geänderter Form festgesetzt werden können. Die Differenzen wurden anlässlich einer Besprechung vom 6. März 2017 zwischen Vertretungen des Kantons und der Stadt dargelegt. Der Beschluss des Gemeinderates vom 6. April 2016 ist wie folgt anzupassen (Richtplantext und entsprechende Anpassungen in den Richtplankarten):

Kapitel 1, Regionales Raumordnungskonzept

1.2.4 Herausforderungen für die räumliche Planung S. 15

Teile von Abs. 5 unter «Wechselbeziehungen zwischen Richtplanung und Umwelt- und Gesellschaftsthemen» sind wegzulassen:

«[…] Da die Wirkung der regionalen Richtplanung für einzelne Fachthemen häufig indirekt ist, müssen folgende zentrale Themen auch mit weiteren fachlichen Instrumenten und Massnahmen konkretisiert werden: […] ~~Suffizienz beim Ressourcenverbrauch: Beeinflussung individueller Verhaltensweisen in Bezug auf Konsumgewohnheiten, (Wohn)flächenverbrauch, Freizeit- und Berufsmobilität~~»

Begründung

Die Beeinflussung individueller Verhaltensweisen ist nicht Gegenstand des regionalen Richtplans. Zudem lässt sich dies mit den heute zur Verfügung stehenden Planungsinstrumenten der nachgelagerten Stufe nicht beeinflussen.

1.3.1 Ziele für die räumliche Entwicklung S. 19

In Abs. 2 unter «Stadtverträgliche Mobilität» ist der letzte Satz anzupassen:

«[…] Das durch die Bevölkerungszunahme ausgelöste Mobilitätswachstum ist möglichst ~~vollumfänglich~~ mit dem öffentlichen sowie mit dem Velo- und Fussverkehr zu bewältigen ~~und wird durch Sharing-Konzepte optimiert~~.»

Begründung

Diese Aussage würde im Endeffekt einer Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gleichkommen. Es sind keine robusten Grundlagen vorhanden, die dieses Ziel als zweckmässig und annäherungsweise realistisch erscheinen lassen. Im Einklang mit den Festlegungen des kantonalen Richtplans ist das Ziel deshalb zu relativieren. Sharing-Konzepte sind nur eine von mehreren möglichen Massnahmen, um dieses Ziel zu erreichen. Eine Erwähnung im regionalen Richtplan wäre unvollständig und nicht stufengerecht.

Tab. 1.1 Personendichte gemäss Zielbild und entsprechende Äquivalente in baulicher Dichte S. 22

Folgende Textpassage ist wegzulassen:

«[…] (1) ~~Änderungsantrag des Gemeinderates: *Zur Berechnung des Flächenbedarfs für das Zielbild soll ein Wert verwendet werden, welcher den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft entspricht.*~~»

Begründung

Ein Flächenbedarfswert pro Person, der den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft entspricht, ist nach heutigem Stand des Wissens nicht bekannt. Die Berechnungen haben demnach auf den heute bekannten statistischen Werten zu beruhen.

Kapitel 2, Siedlung

2.1 Gesamtstrategie

Tab. 2.1 Differenzierung der Stadtstruktur S. 26

Die Aussagen zum kompakten Stadtkörper sind anzupassen:

«[…] ~~Die Sicherung des Frei- und Grünraumbedarfs ist parallel zur angestrebten Dichte gewährleistet. Neben Erholungsraum und Aufenthaltsqualität von Strassenräumen, öffentlichen Plätzen, Parks und halbprivaten Innenhöfen sichern Pocket-Parks, vertikale Begrünungen und ökologische Vernetzungskorridore Kühlung und einen gut durchlüfteten Stadtkörper.~~ Öffentliche Plätze und Pärke sowie halbprivate Innenhöfe bis hin zu kleinräumigem Grünvolumen bieten Erholungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Sie tragen zusammen mit angemessenen Grünvolumen und hohen gestalterischen Qualitäten der Strassenräume zur Kühlung und zu einem gut durchlüfteten Stadtkörper und letztlich zu einer guten Siedlungsqualität bei.»

Begründung

Im Vergleich zum durchgrünten Stadtkörper sind im kompakten Stadtkörper andere Anforderungen an die Durchgrünung zu stellen und diese dürfen die angestrebte Entwicklung nicht unterwandern. Gleichzeitig ist jedoch eine hohe Siedlungsqualität zu sichern.

2.1.3 Massnahmen S. 30

Lit. a ist umzuformulieren:

«Verdichtungsreserven aktivieren und ausschöpfen: Die Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich weist umfangreiche bauliche Reserven aus, deren Aktivierung grosse Bedeutung zukommt. Die Stadt fördert mit geeigneten Massnahmen die Nutzung der Reserven. ~~unter gebietsweiser Berücksichtigung von:~~

~~– ausreichender Versorgung mit Grün- und Freiräumen~~

~~– ausreichender Erschliessung~~

~~– Möglichkeit zum Abwickeln des Mehrverkehrs~~

~~– angemessener Schaffung von preisgünstigem Wohnraum.~~»

Begründung

Diese Themen sind im regionalen Richtplan nicht stufengerecht und sind gegebenenfalls in der Bau- und Zonenordnung zu regeln. Im regionalen Richtplan sind keine darüber hinausgehenden Festlegungen nötig.

2.1.3 Massnahmen S. 30

Letzter Abs. unter lit. b ist umzuformulieren:

«[…] Für Planungsvorteile, die durch die Schaffung zusätzlicher Verdichtungspotenziale entstehen, ist ein angemessener Ausgleich anzustreben ~~sind angemessen auszugleichen~~.»

Begründung

Es besteht keine hinreichende gesetzliche Grundlage, die einen allgemeinen Ausgleich der Planungsvorteile zulassen würde. Erst mit dem Mehrwertausgleichsgesetz werden die entsprechenden Regelungsmechanismen geschaffen, wobei diese voraussichtlich zuerst in der kommunalen Nutzungsplanung zu verankern sind.

2.1.3 Massnahmen S. 30

Letzter Abs. unter lit. d ist wegzulassen:

«[…] ~~Bei Neubauten, Ersatzneubauten und Baurechten von gemeinnützigen Bauträgern wirkt die Stadt mit geeigneten Massnahmen darauf hin, dass ein Mindestanteil der erstellten Wohnungen subventioniert werden.~~»

Begründung

Im regionalen Richtplan und in den nachgelagerten Planungsverfahren können keine Vorgaben betreffend subventionierten Wohnungsbau gemacht werden. Dazu fehlen die gesetzlichen Grundlagen.

2.4 Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur

2.4.1 Massnahmen S. 45

Lit. a «Erhaltung des baulichen Grundmusters der Jahrhundertwende» ist anzupassen:

«[…] In den an die Innenstadt angrenzenden Gebieten mit ihrer urbanen Nutzweise und zumeist hohen Dichte wird das ~~bauliche~~ städtebauliche Grundmuster ~~inklusive der Frei- und Grünflächen (namentlich Parkanlagen, Innenhöfe, Vorgärten)~~ so erhalten, wie es in der Zeit der grossen Stadtentwicklung im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert entstanden ist.»

Begründung

Es sind keine Gründe ersichtlich, weshalb die Frei- und Grünflächen in diesem Zusammenhang besonders hervorgehoben werden sollen. Diese gehören wie andere Elemente zum städtebaulichen Grundmuster.

Kapitel 3, Landschaft

3.1 Gesamtstrategie

3.1.1 Ziele S. 56

Lit. d «Erhalt und Förderung unversiegelter Flächen» ist anzupassen:

«[…] Unversiegelte Flächen werden wenn möglich erhalten oder kompensiert. ~~oder ökologisch in einem zu bestimmenden Radius ausgeglichen. Die Kompensation kann durch ökologische Ausgleichsflächen horizontal oder vertikal vorgenommen werden.~~»

Begründung

Die Formulierung einer Kompensationspflicht für unversiegelte Flächen im regionalen Richtplan ist weder stufengerecht noch zweckmässig. Dieser Grundsatz hätte zudem zur Folge, dass die Siedlungsentwicklung nach innen ernsthaft gefährdet werden könnte. Das damit verbundene Gebot, ausreichende und qualitativ hochwertige Freiräume zu sichern, ist hinreichend im Richtplan festgelegt.

3.1.3 Massnahmen S. 60

Lit. c ist wegzulassen:

«~~c) Die Stadt Zürich schafft auf dem gesamten Stadtgebiet, speziell aber in den Verdichtungsgebieten oder in Gebieten, die gemäss Klima-Analyse Problemgebiete sind, Pocket-Parks oder unterstützt private Initiativen zur Schaffung solcher Parks.~~»

Begründung

Mit der Differenzierung «durchgrünter Stadtkörper» und «kompakter Stadtkörper» in der Strategie Siedlung wird ein unterschiedlicher Umgang mit Freiräumen definiert. Die Festlegung würde diese Unterscheidung unnötig verunklären. Hinzu kommt, dass die Problemgebiete gemäss Klima-Analyse im regionalen Richtplan nicht festgelegt sind, weshalb sie nicht für behördenverbindlich erklärt werden können.

3.4 Naturschutz

3.4.2 und 3.4.3 Karteneinträge und Massnahmen S. 72, 73, 75

Sämtliche regionalen Naturschutzobjekte sind wegzulassen (Tab. 3.4) und der Text unter Pt. 3.4.2 ist zu ergänzen: «Es werden keine regionalen Naturschutzgebiete festgelegt.»

Folgerichtig ist Massnahme 3.4.3 b wegzulassen:

«~~b) Für die im Richtplan bezeichneten Gebiete werden Schutzverordnungen erlassen und dem Schutzziel entsprechende Pflege- und Aufwertungskonzepte erarbeitet und umgesetzt.~~»

Begründung

Mit Ausnahme des Objekts Nr. 2 «Schlyfi» wurden mit der Überarbeitung des kantonalen Richtplans bestehende regionale Naturschutzgebiete in kantonale Gebiete überführt.

In Absprache mit der Stadt Zürich bleibt das Naturschutzobjekt «Schlyfi» (Eintrag Nr. 2) als kommunales Objekt eingestuft. Das Objekt hat keine überkommunale Bedeutung und wird nicht in die Schutzverordnung Wehrenbach integriert. Es liegt daher in der Kompetenz der Stadt, die erforderlichen Schutzmassnahmen zu treffen.

3.6 Landschaftsförderungsgebiet

3.6.2 Karteneinträge S. 80

Das Objekt Rebberg Fluntern ist wegzulassen:

«~~9; Fluntern; Rebberg realisieren; Reben mit traditioneller Rebbergflora~~»

Begründung

Der geplante Rebberg steht in Konflikt mit einem bestehenden kommunalen Naturschutzobjekt. Das Baurekursgericht und das Verwaltungsgericht haben die Zulässigkeit eines Rebbergs verneint (BRGE I Nr. 0072/2016; VB.2016.00314). Darüber hinaus sind keine Gründe ersichtlich, weshalb das Interesse an einem neuen Rebberg das Interesse am Erhalt des Naturschutzobjekts überwiegen sollte.

3.7 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung, Wildübergang

Abb. 3.9 Karteneinträge S. 85

Die Abbildung ist gemäss Nachtrag des Amts für Städtebau vom 20. Juli 2016 anzupassen.

Begründung

Hierbei handelt es sich um die Bereinigung eines Kanzleifehlers.

3.9 Gewässer

Tab. 3.10 Karteneinträge S. 91

Die Revitalisierung des Hornbachs flussaufwärts der Mündung ist in den Richtplan aufzunehmen.

Begründung

Dieser Abschnitt des Hornbachs ist als prioritärer Abschnitt in der kantonalen Revitalisierungsplanung bezeichnet. Weitere Revitalisierungsabschnitte gemäss kantonaler Revitalisierungsplanung sind bei der nächsten Revision des regionalen Richtplans aufzunehmen (Riedenholzgraben, Banzwiesenbach, Tutschgenbach, Hornbach, Glatt, Katzenbach).

Kapitel 4, Verkehr

4.1 Gesamtstrategie

4.1.1 Ziele S. 97

Lit. c ist wegzulassen:

«~~c) Umsetzung Masterplan Velo~~

~~Die Projektierung von Strassen, welche eine Haupt- oder Komfortroute gemäss Masterplan Velo enthalten, ist so vorzunehmen, dass der Planung der entsprechenden Haupt- bzw. Komfortroute höchste Priorität zukommt.~~»

Begründung

Die Einbettung von Haupt- und Komfortrouten ins Strassennetz wird in Tab. 4.15 differenziert umschrieben. Eine allgemeine Priorisierung der Veloinfrastruktur bei der Strassenprojektierung ist nicht umsetzbar und nicht überall zweckmässig. Hinzu kommt, dass auf eine Grundlage (Masterplan Velo) verwiesen wird, zu der weder die Öffentlichkeit noch der Kanton Stellung nehmen konnten.

4.1.1 Ziele S. 97

Lit. j ist wegzulassen:

«~~j) Finanzierbarer Stadtverkehr~~

~~Die Investitions- und Betriebskosten des Verkehrssystems stehen im Einklang mit der langfristigen Finanzierbarkeit. Die Kosten der verschiedenen Verkehrsmittel sind transparent ausgewiesen und deren volkswirtschaftliche Bedeutung ist aufgezeigt.~~»

Begründung

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs erfolgt sowohl hinsichtlich der Investitionskosten als auch der Betriebskosten im Wesentlichen durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Die Sicherung der langfristigen Finanzierbarkeit liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Zürich.

4.2 Strassenverkehr

Tab. 4.2 Karteneinträge S. 103

Das Objekt Nr. 10 ist wegzulassen:

«~~10; Stauffacher-Stauffacherstrasse-Ankerstrasse-Kanonengasse; Umklassierung vorgesehen; Abklassierung zur kommunal; kurzfristig~~»

Entsprechend sind die Stauffacherstrasse von Ankerstrasse bis Stauffacherquai, die Ankerstrasse von Stauffacherstrasse bis Kanonengasse und die gesamte Kanonengasse in der Richtplankarte als «bestehende Verbindungsstrassen» darzustellen.

Begründung

Die zukünftige Entwicklung im Bereich Europaallee und Kasernenareal erfordert ein leistungs- und funktionsfähiges Strassennetz. Das umliegende Haupt- und Verbindungsstrassennetz kann eine angemessene Erreichbarkeit des Gebiets wegen fehlender Kapazitätsreserven in Zukunft nicht mehr gewährleisten. Die wünschenswerte Verlagerung von der Stauffacherstrasse bzw. Ankerstrasse/Kanonengasse auf das Haupt- und Verbindungsstrassennetz ist mangels Kapazitätsreserven nicht möglich, daher ist eine Umklassierung nicht sinnvoll.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Tab. 4.6 Karteneinträge (Tramstrecken) S. 118 f.

Das Tramnetz ist wie folgt zu bereinigen:

«~~2; Tram Vulkanstrasse; Anbindung geplantes Eisstadion; Tramverlängerung Vulkanplatz–Vulkanstrasse–Eisstadion; kurzfristig~~»

«12; Tram Altstetter-/Rautistrasse; Erschliessung Freilager-Areal; Tramverbindung Bahnhof Altstetten–Altstetterstrasse–Rautistrasse; Nachfragepotenzial und Linienführung prüfen; langfristig»

Ergänzen:

«2; Tram Altstetterstrasse; Anbindung regionaler ÖV an Grobverteiler; Tramnetzergänzung Lindenplatz–Bahnhof Altstetten; langfristig»

Begründung

Die Entwicklung der Traminfrastruktur in der Stadt Zürich wurde in der Studie «züri-linie 2030» vertieft untersucht. Die Studie enthält auch Aussagen zu langfristigen Projekten mit einem Realisierungszeitraum nach 2030.

Folgende Objekte sind nicht Bestandteil des in der Studie «züri-linie 2030» entwickelten Zielbilds. Für sie fehlen die planerischen Grundlagen und vor allem der Nachweis des Bedarfs (generierte Nachfrage) bzw. der Wirtschaftlichkeit.

– Objekt Nr. 2: Tram Vulkanstrasse
– Objekt Nr. 12: Tram Altstetter-/Rautistrasse

Das frühere Objekt Nr. 2: Tram Altstetterstrasse ist hingegen wieder aufzunehmen. Bei Einführung einer zweiten Tramlinie auf der Badenerstrasse infolge des Rosengartentrams soll die Führung einer der beiden Tramlinien via Bahnhof Altstetten erneut geprüft werden.

Tab. 4.6 Karteneinträge (Tramstrecken) S. 118 f.

Der Realisierungszeitpunkt für folgende Objekte ist anzupassen:

«6; Tram Rosengarten; Tramtangentiale Tramverbindung Albisriederplatz–Hardplatz–Escher-Wyss-Platz-Bucheggplatz–Milchbuck; ~~kurzfristig~~ mittelfristig»

«10a; Renaissance Tramlinie 1; Tramerschliessung Gleisfeld Süd/Europaallee; Neue Tramlinie, Abschnitt West: Bahnhof Altstetten bis und inklusive Hardplatz; ~~kurzfristig~~ mittel- bis langfristig»

«10b; Renaissance Tramlinie 1; Tramerschliessung Gleisfeld Süd/Europaallee; Neue Tramlinie, Abschnitt Ost Hardplatz–Hohlstrasse–Neufrankengasse–Lagerstrasse; ~~mittelfristig~~ mittel- bis langfristig»

Begründung

Die Finanzierung der Traminfrastrukturprojekte erfolgt grösstenteils aus dem kantonalen Verkehrsfonds. Dieser lässt in der Regel die Verwirklichung von nur einem grösseren Tram- oder Stadtbahnprojekt pro Dekade zu. Die Realisierungshorizonte der Tramprojekte haben diesem Umstand Rechnung zu tragen. Insbesondere die Festsetzung von zahlreichen Tramprojekten in den Realisierungshorizonten «kurzfristig» und «mittelfristig» entspricht nicht den tatsächlichen finanziellen Rahmenbedingungen.

Tab. 4.9 Karteneinträge (Busstrecken) S. 122

Der Realisierungszeitpunkt für folgendes Objekt ist anzupassen:

«42; Busverlängerung Bahnhof Wollishofen; Anschluss an S-Bahnhof; Verlängerung innerstädtische und/oder grenzüberschreitende Buslinie zum Bahnhof Wollishofen; ~~mittelfristig~~ kurzfristig»

Begründung

Die Verlängerung ist bereits Bestandteil des Fahrplanverfahrens 2018/2019.

Tab. 4.9 Karteneinträge (Busstrecken) S. 122

Folgende geplante Busverbindungen sind wegzulassen:

«~~47; Busverbindung Altstetter-/Rautistrasse; Vorlaufbetrieb für Tram Altstetter-/Rautistrasse; Busverbindung Bahnhof Altstetten–Altstetterstrasse–Rautistrasse–Flurstrasse–Freilagerstrasse–Albisriederstrasse–Rautistrasse; kurzfristig~~»

«~~48; Busverbindung Hauptbahnhof–Rütihof; Anbindung Rütihof via Am Wasser; Busverbindung Hauptbahnhof–Am Wasser–Rütihof; kurzfristig~~»

«~~50; Busverbindung Witikon–Bahnhof Stettbach; Bustangentiale Linienführung grenzüberschreitend mit der Region Glattal festlegen; kurzfristig~~»

Folgende geplante Busverbindung ist anzupassen:

«49; Busverbindung Seefeld / Bahnhof Tiefenbrunnen–Lengg; Busanbindung Nutzungsschwerpunkt Lengg; verbesserte Busverbindung zu ~~Bahnhof Tiefenbrunnen mit~~ Nutzungsschwerpunkt Lengg, direkte Anbindung Bahnhof Tiefenbrunnen prüfen; kurzfristig»

Begründung

Mit Ausnahme der verbesserten Busanbindung der Lengg liegen keine belastbaren Grundlagen vor, welche die Festlegung dieser neuen Busverbindungen rechtfertigen würden.

Tab. 4.10 Karteneinträge (Buswendeanlagen) S. 123

Der Realisierungszeitpunkt für folgendes Objekt ist anzupassen:

«51; Buswendeanlage Bahnhof Wollishofen; betrieblich notwendige Wendeanlage; Wendeanlage; notwendig bei Verlängerung der Buslinie vom Morgental zum Bahnhof Wollishofen (s. Nr. 42); ~~mittelfristig~~ kurzfristig»

Begründung

Die Verlängerung der Buslinien ist bereits Bestandteil des Fahrplanverfahrens 2018/2019 (siehe auch Objekt Nr. 42).

Tab. 4.11 Karteneinträge (Seilbahnen) S. 123

Das Objekt Verlängerung Dolderbahn ist wegzulassen: «~~60; Verlängerung Dolderbahn; Erschliessung Kunsteisbahn; Verlängerung der Zahnradbahn bis zur Kunsteisbahn; langfristig~~»

Begründung

Abklärungen zwischen dem ZVV und den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) haben ergeben, dass eine Verlängerung der Dolderbahn bis zur Kunsteisbahn nur eine geringe zusätzliche Nachfrage bewirken würde und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist.

Tab. 4.11 Karteneinträge (Seilbahnen) S. 123

Die geplanten Seilbahnobjekte sind wegzulassen bzw. wie nachstehend anzupassen:

«~~61; Verlängerung Standseilbahn Rigiblick; Standseilbahn-Zentrumsverbindung; unterirdisch zum Stampfenbachplatz; langfristig~~»

«~~62; Seilbahn Altstetten-ETH Hönggerberg; Seilbahntangentiale Seilbahnverbindung Bahnhof Altstetten-ETH Hönggerberg; langfristig~~»

«~~63; Seilbahn Hönggerberg-Affoltern; Seilbahntangentiale Seilbahnverbindung Affoltern-Hönggerberg; langfristig~~»

«(64); Seilbahn Tangente; Bahnhof Tiefenbrunnen / Gebiet Lengg / Balgrist; Seilbahnanbindung Nutzungsschwerpunkt Lengg; Seilbahnverbindung Bahnhof Tiefenbrunnen–Gebiet Lengg, Nachfragepotenzial und Linienführung prüfen; ~~mittelfristig~~ langfristig»

Begründung

Für die Objekte Nr. 61 bis 63 fehlen die planerischen Grundlagen und vor allem der Nachweis des Bedarfs (generierte Nachfrage) sowie der Wirtschaftlichkeit. Vertiefte Abklärungen zum Objekt Nr. 64 im Rahmen der Gebietsplanung Lengg haben ergeben, dass sich eine solche Verbindung, wenn überhaupt, erst langfristig rechtfertigen lässt.

Tab. 4.11 Karteneinträge (Seilbahnen) S. 123

Das Seilbahnvorhaben Nr. 65 ist zu präzisieren:

«65; Seilbahn/Gondelbahn; ~~Bahnhof Tiefenbrunnen bis Wollishofen;~~ Bereich Landiwiese/Belvoirpark bis Zürichhorn; Seilbahntangentiale; auf max. 5 Jahre befristete Seilbahnverbindung vom Bereich Landiwiese/Belvoirpark bis Zürichhorn ~~Bahnhof Wollishofen-Bahnhof Tiefenbrunnen~~ über den See; ~~langfristig~~ kurzfristig»

Begründung

Für eine dauerhafte Seilbahnverbindung über den See fehlen der Nachweis des Bedarfs, der Wirtschaftlichkeit und der Auswirkungen auf das Erscheinungsbild im unteren Seebecken. Diese Grundlagen sind jedoch für eine Abschätzung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und letztlich für eine Interessenabwägung nötig.

Die Zürcher Kantonalbank feiert 2020 ihr 150-Jahr-Jubiläum. Die öffentlich-rechtliche Institution hat im Dienste des Kantons wesentlich zur Wohlstand eines der heute weltweit besten Standorte für Mensch und Wirtschaft beigetragen. Diesen «runden Geburtstag» möchte die Bank mit der gesamten Zürcher Bevölkerung feiern. Beim «Projekt See», der Vision einer Seilbahn über den Zürichsee, befasst sich die Kantonalbank mit der Zukunft. Sie soll Ausdruck eines lebendigen und zukunftsorientierten Lebens- und Wirtschaftsraums im Kanton Zürich sein. Als temporäre Anlage eröffnet die Seilbahn Perspektiven auf die Stadt und den Kanton Zürich, analog der Schwebebahn im Rahmen der Landi von 1939 bzw. der Gondelbahn im Rahmen der Gartenbauausstellung von 1959. Das Projekt soll einerseits als verkehrstechnische Vision einen Beitrag zum Diskurs liefern, inwieweit Seilbahnen im urbanen Umfeld in der Schweiz geeignet sind, zukünftigen Herausforderungen im öffentlichen Verkehr zu begegnen. Anderseits wird mit der Bahn der Zürichsee und sein Uferbereich als einzigartiger Landschafts- und Siedlungsraum besser erlebbar gemacht. Die Standorte der Anfangs- und Endstationen, insbesondere am linken Seeufer, sind noch im Detail und im Hinblick auf deren räumlichen Auswirkungen zu klären und in den nachgelagerten Verfahren entsprechend festzulegen.

Das Vorhaben ist auf eine Betriebsdauer von längstens fünf Jahren befristet. Eine verlängerte Betriebsdauer wäre nur dann möglich, wenn die richt- und nutzungsplanerischen Grundlagen sowie die seilbahnrechtlichen Verfahren neu erarbeitet und den zuständigen Gremien zur Beschlussfassung unterbreitet würden. Vorgängig dazu müssten insbesondere der Nachweis des Bedarfs, der Wirtschaftlichkeit und der Auswirkungen auf das Erscheinungsbild im unteren Seebecken geklärt werden.

4.3.3 Massnahmen S. 125

Lit. e ist wegzulassen:

«~~e) Von Randquartieren sollen Schnellbusse zum Bahnhof führen.~~»

Begründung

Die Versorgung der Stadt Zürich durch den öffentlichen Verkehr kann als ausserordentlich gut bezeichnet werden und erfüllt die Vorgaben der Angebotsverordnung. Ein Anspruch auf eine Direktverbindung von den Randquartieren zum Zürcher Hauptbahnhof kann aus der Angebotsverordnung nicht abgeleitet werden. Da die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut ist, ist die Einführung von zusätzlichen Linien aus wirtschaftlichen Gründen kritisch zu hinterfragen. Schnellbusse aus den Randquartieren würden sich über weite Strecken mit bestehenden Linien überlagern, sodass sie kaum wirtschaftlich betrieben werden können. Im Weiteren ist der Raum rund um den Zürcher Hauptbahnhof bereits heute durch den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr stark belastet. Zusätzliche Linien und Endhaltestellen für die geforderten Schnellbusse bei gleicher Leistungsfähigkeit für den heutigen Verkehr sind kaum realistisch.

4.5 Veloverkehr

4.5.1 und 4.5.2 Ziele und Karteneinträge S. 133 ff.

Sämtliche Aussagen zu Velostrassen sind wegzulassen:

«~~b) Velostrassen~~

~~Velostrassen sind längere und durchgängige Routen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert (genügende Breite, kreuzungsarm) vorankommt. In Gebieten, wo keine separaten Trassen möglich sind, können diese Routen örtlich auf wenig befahrenen Strassen – vortrittsberechtigt gegenüber einmündenden Strassen – geführt werden. Die Nachfrage ist hoch und deshalb muss auf längeren Abschnitten ein Kreuzen und Überholen gleichzeitig möglich sein. Der Anschluss an Velostrassen in der Umgebung der Stadt Zürich ist anzustreben.~~»

«~~Velostrassen;~~

~~Längere und durchgängige Routen, auf welchen der Veloverkehr möglichst störungsfrei und ungehindert vorankommt; Vorerst vier Versuchsstrecken; Vortrittsberechtigung gegenüber einmündenden Strassen ist, wo immer möglich, anzustreben; Auf längeren Strecken ein Kreuzen und Überholen~~»

«~~104; Baslerstrasse–Bullingerstrasse–Stauffacherstrasse (bis Feldstrasse); Velostrasse Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung; kurzfristig~~»

«~~105; Sonneggstrasse-Scheuchzerstrasse-Irchel; Velostrasse Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung; kurzfristig~~»

«~~106; Bachmannweg–Riedenhaldenstrasse–Binzmühlestrasse–Zelglistrasse–Affolternstrasse–Regensbergstrasse; Velostrasse Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung; kurzfristig~~»

«~~107; Mühlebachstrasse–Zollikerstrasse; Velostrasse Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung; kurzfristig~~»

Die Signatur «Velostrasse» und die Einträge in der Richtplankarte sind wegzulassen.

Begründung

Das Velowegnetz ist in der Stadt Zürich in Haupt- und Komfortrouten aufgeteilt. Wie die konkrete Umsetzung in einem Verkehrsregime aussieht, muss in nachgelagerten Verfahren geprüft werden. Der Begriff «Veloschnellroute» beschreibt einen Qualitäts- und Ausbaustandard, bei dem Velos nebeneinander fahren oder überholen können und über weite Strecken störungsfrei und zügig vorankommen. Dies kann, je nach Situation, mit einem Eigentrassee, mit breiten Velostreifen oder mit dem Verkehrsregime «Velostrasse» umgesetzt werden. Der Richtplan ist nicht das geeignete Instrument, um ein bestimmtes Verkehrsregime festzulegen. Ausserdem gibt es für das Regime «Velostrasse» noch keine Rechtsgrundlage. Das Bundesamt für Strassen prüft derzeit die erforderlichen gesetzlichen Änderungen. Die Kategorie «Veloschnellrouten» wird in den regionalen Richtplänen der anderen Planungsregionen und im Velonetzplan des Kantons Zürich (RRB Nr. 591/2016) verwendet. Um Missverständnisse zu vermeiden, sind einheitliche Begriffe zu verwenden.

Tab. 4.16 Karteneinträge S. 137, 140

Folgende Karteneinträge sind zu präzisieren:

«18; Üetliberg–Triemli–Döltschiweg–Bertastrasse–Erismannstrasse–Gleisquerung Kreis 4 und 5; Komfortroute, teilweise Hauptroute überlagert; Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung; <u>für Gleisquerung Machbarkeit prüfen, Trasseesicherung;</u> kurz- bis mittelfristig»

«77; August-Forel-Strasse – Verlängerung bis Forchstrasse – Freiestrasse; Haupt- und Komfortroute; Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung; für Burgwies-Viadukt Machbarkeit prüfen, Trasseesicherung; mittelfristig»

Begründung

Die Machbarkeit dieser beiden Vorhaben ist noch nicht abschliessend geklärt.

Tab. 4.16 Karteneinträge S. 141

Das Objekt Nr. 100 ist wegzulassen:

«~~100; Kreuzbühlstrasse-Forchstrasse; Hauptroute; Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung; kurzfristig~~»

Begründung

Zum Bahnhof Stadelhofen führt eine Veloroute via Mühlegasse, die neu als Hauptroute im Richtplan enthalten ist und den Veloverkehr bündeln soll. Zusammen mit den regionalen Routen via Hammerstrasse oder Mühlebachstrasse und Feldeggstrasse wird eine qualitativ gute und sichere Alternative zur Forchstrasse angeboten.

Tab. 4.16 Karteneinträge S. 141

Die Routenführung der Komfortroute vom Triemli entlang der Birmensdorferstrasse ist so anzupassen, dass das Ziel Uetliberg Kulm erschlossen wird.

Begründung

Hierbei handelt es sich um die Bereinigung eines redaktionellen Fehlers und einen Abgleich mit der kantonalen Velonetzplanung.

4.7 Parkierung

Abb. 4.10 Karteneinträge S. 147

In Abb. 4.10 ist das Objekt Nr. 4 zu streichen und die Nummerierung gemäss Tab. 4.17 anzupassen.

Begründung

Die Übereinstimmung zwischen Tabelle und Abbildung ist herzustellen.

Kapitel 5, Versorgung, Entsorgung

5.2 Wasserversorgung

Tab. 5.1 Karteneinträge S. 159

Der Trinkwasserverbund ist mit folgenden Anlagen zu ergänzen:

- Reservoir Looren
- Verbindungen nach Adliswil (Zwängiweg in die obere Druckzone und Verbindung Seewasserwerk Moos zur unteren Druckzone Adliswil)
- Verbindungen nach Zollikon (Verbindung Bleuler- und Witellikerstrasse)

Begründung

Die Übereinstimmung des gesamten Leitungsnetzes ist herzustellen.

5.4 Energie

Tab. 5.1 Karteneinträge S. 170

Das Objekt Nr. 1 Kehrichtheizkraftwerk Zürich-Hagenholz ist zu präzisieren:

«[…] gemäss Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung der thermischen Verwertung von Abfällen im Kanton Zürich 2012–2035 und kantonalem Massnahmenplan der Abfall- und Ressourcenwirtschaft 2015…2018 vom März 2015)»

Begründung

Hierbei handelt es sich um eine Präzisierung des Sachverhalts und einen Abgleich mit der kantonalen Abfallplanung.

5.4.3.2 Massnahmen S. 177

Abs. 4 unter dem Titel «Übergeordnete Massnahmen» ist zu präzisieren:

«In Stadtteilen, in denen mittelfristig ein markanter Rückgang der Energienachfrage absehbar ist und in denen sich infolgedessen der Weiterbetrieb bestehender leitungsgebundener Energieversorgungen, an denen die Stadt Zürich beteiligt ist, nicht mehr lohnt, kann deren Rückbau erfolgen. Ein solcher Schritt wird den betroffenen Hauseigentümerinnen und Hauseigentümern und Energiekundinnen und -kunden mindestens 15 Jahre vor Einstellung der Energielieferung mitgeteilt. Bei kürzeren Fristen prüft die Stadt Zürich ~~soll~~ eine Entschädigung der Kundinnen und Kunden für nicht amortisierte Investitionen ~~erfolgen~~.»

Begründung

Die Rechtsgrundlage für eine Entschädigungspflicht der öffentlichen Hand kann nicht im regionalen Richtplan geschaffen werden.

5.4.3.2 Massnahmen S. 177

Abs. 1 unter dem Titel «Fernwärme» ist zu präzisieren:

«Für eine optimale Nutzung der Abwärme aus dem Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz wird die langfristige Entwicklung des Fernwärmegebiets abgestimmt mit den Zielen bezüglich der Abfallmengen und energetischen Nettoeffizienz der kantonalen Kapazitäts- und Standortplanung für die thermischen Abfallverwertungsanlagen und den Trägerschaften der Zürcher Abfallverwertungsanlagen ~~den Zielen des Zürcher Abfallverbands (ZAV, Abfallmengen)~~ und ~~mit~~ der Siedlungsentwicklung (Energienachfrage) ~~abgestimmt~~.»

Begründung

Hierbei handelt es sich um eine Präzisierung des Sachverhalts und einen Abgleich mit der kantonalen Abfallplanung.

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

Tab. 5.6 Karteneinträge S. 182

Präzisierung Festlegungen zur Klärschlammverwertungsanlage Werdhölzli:

«2; Klärschlammverwertungsanlage Werdhölzli; Kapazität: 100 000 Tonnen/Jahr; ~~Inbetriebnahme geplant für 2015~~ bestehend; R»

Begründung

Die Anlage ist seit Mitte 2015 in Betrieb.

5.6.3 Massnahmen S. 184

Lit. g ist umzuformulieren:

«~~g) Das Konzept für die Klärschlammverwertung im Kanton Zürich sieht vor, den gesamten im Kantonsgebiet anfallenden Klärschlamm zukünftig in einer zentralen Klärschlammverwertungsanlage (Monoverbrennung) zu verwerten. Als Standort für die neue Anlage hat der Regierungsrat das Klärwerk Werdhölzli festgelegt und den kantonalen Klärschlamm ab Mitte 2015 dieser Anlage zugeteilt. Die Stadt Zürich wird bis Mitte 2015 die zentrale Klärschlammverwertungsanlage realisieren.~~

g) Gemäss dem aktuellen kantonalen Klärschlamm-Entsorgungsplan, festgesetzt im Regierungsratsbeschluss Nr. 1035 vom 31. August 2011, wird seit Mitte 2015 der gesamte im Kantonsgebiet anfallende Klärschlamm in der zentralen Klärschlammverwertung (Monoverbrennung) im Klärwerk Werdhölzli der Stadt Zürich verwertet. In Zukunft soll die wertvolle Ressource Phosphor aus der Klärschlammasche zurückgewonnen werden. Zurzeit laufen unter der Leitung des Kantons Zürich intensive Abklärungen zur technischen Machbarkeit der Phosphor-Rückgewinnung aus Klärschlammasche.»

Begründung

Hierbei handelt es sich um eine Präzisierung des Sachverhalts.

5.7 Abfall

5.7.1 Ziele S. 185

Lit. b ist umzuformulieren:

«b) Sammelstelle für Sonderabfall

~~Sonderabfälle werden in einer Sonderabfallsammelstelle separat gesammelt und in die jeweiligen vom Gesetz geforderten Entsorgungswege gegeben.~~

Sonderabfälle aus Haushalten sind dem Abgeber zurückzugeben (§§ 6 und 9 Abfallverordnung; LS 712.11), den jährlich durch den Kanton organisierten Sammlungen des Sonderabfallmobils in den Gemeinden zu übergeben oder bei der kantonalen Sonderabfall-Sammelstelle in Zürich-Hagenholz abzugeben.»

Begründung

Hierbei handelt es sich um eine Präzisierung des Sachverhalts.

5.7.2 Karteneinträge S. 185

Präzisierung Festlegungen zu Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz:

«1; Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz; Verbrennungskapazität: 240 000 Tonnen/Jahr verteilt auf zwei Ofenlinien, Einzugsgebiet: Stadt Zürich und weitere Gemeinden aus dem Kanton Zürich gemäss dem kantonalen Zuweisungsbeschluss und auf der Grundlage der kantonalen Kapazitäts- und Standortplanung in Koordination mit den Trägerschaften der Zürcher Abfallverwertungsanlagen; ~~Zuteilung ZAV;~~ bestehend, Möglichkeit zur Erweiterung um 120 000 Tonnen/Jahr, 3. Ofenlinie im Jahr 2025 gemäss Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung der thermischen Verwertung von Abfällen im Kanton Zürich 2012–2035, Teilrichtplan Siedlung Tabelle 2.6, Nr. 11; K»

Begründung

Hierbei handelt es sich um eine Präzisierung des Sachverhalts und einen Abgleich mit der kantonalen Abfallplanung.

5.7.2 Karteneinträge S. 186

Die Recyclinghöfe sind im kommunalen Richtplan zu behandeln und somit im regionalen Richtplan wegzulassen:

«~~4; Recyclinghof Hagenholz; Materialumsatz: 3000 Tonnen Sperrgut, Eisen, Buntmetalle, Elektronikschrott usw. pro Jahr; bestehend; R~~»

«~~5; Recyclinghof Werdhölzli; Materialumsatz: 1000 Tonnen Sperrgut, Eisen, Buntmetalle, Elektronikschrott usw. pro Jahr; bestehend; R~~»

«~~6; Recyclinghof Kreis 2 oder Kreis 3; Materialumsatz: 850 Tonnen Sperrgut, Eisen, Buntmetalle, Elektronikschritt usw. pro Jahr; geplant Standortsuche läuft; R~~»

Begründung

Im Grundsatz sind nur diejenigen Abfallanlagen in den regionalen Richtplan aufzunehmen, die einer raumplanerischen Sicherung bedürfen oder der Planungspflicht unterstehen, wie z. B. Anlagen zur Behandlung von organischen Abfällen mit einer Gesamtkapazität >5000 t/a (vgl. kantonalen Richtplan, Beschluss des Kantonsrates [Festsetzung], Stand 18. September 2015, Pt. 5.7.2, Abfall, Karteneinträge). Sollten diese Anlagen für die Erfüllung der städtischen Aufgaben sehr wichtig sein und bedürfen die Anlagen einer entsprechenden Standortsicherung, so sind sie in den kommunalen Richtplan aufzunehmen. Die Sonderabfallstelle Hagenholz hat weit über die Stadtgrenzen hinaus eine Bedeutung, weshalb der Eintrag im regionalen Richtplan gerechtfertigt ist.

5.7.3 Massnahmen S. 188

Lit. a ist anzupassen:

«a) Grundlage für die Massnahmenplanung im Abfallbereich bildet die Verordnung für die Abfallbewirtschaftung in der Stadt Zürich und die kantonale Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung der thermischen Verwertung von Abfällen im Kanton Zürich 2012–2035 in Koordination mit den Trägerschaften der Zürcher Abfallverwertungsanlagen. ~~des Zürcher Abfallverbands (ZAV).~~»

Begründung

Hierbei handelt es sich um eine Präzisierung des Sachverhalts und einen Abgleich mit der kantonalen Abfallplanung.

5.7.3 Massnahmen S. 188

Lit. e ist anzupassen:

«e) Die Kapazität des Kehrichtheizkraftwerks Hagenholz wurde in den Jahren 2009 bis 2011 durch Erneuerung der zweiten Ofenlinie erhöht. Die Voraussetzungen für eine spätere Erweiterung um eine dritte Ofenlinie liegen vor. Die Erweiterung ist gemäss der kantonalen Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung der thermischen Verwertung von Abfällen im Kanton Zürich 2012–2035 und dem kantonalen Massnahmenplan zur Abfall- und Ressourcenwirtschaft 2015…2018 vom März 2015 in Koordination mit den Trägerschaften der Zürcher Abfallverwertungsanlagen für 2025 vorgesehen.»

Begründung

Hierbei handelt es sich um eine Präzisierung des Sachverhalts und einen Abgleich mit der kantonalen Abfallplanung.

5.8 Grundlagen

5.8.1 Rechtliche Grundlagen S. 189, 191

Folgender Abschnitt ist zu präzisieren:

«~~Technische Verordnung über Abfälle (TVA) vom 10. Dezember 1990 (SR 814.600)~~ Verordnung vom 4. Dezember 2015 über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung, VVEA; SR 814.600)»

«Massnahmenplan der Abfall- und Ressourcenwirtschaft 2015…2018 ~~2011 bis 2014~~, Baudirektion des Kantons Zürich, ~~2011~~ März 2015»

Begründung

Hierbei handelt es sich um eine Präzisierung des Sachverhalts.

Die Vorlage gibt zudem zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Neues Kapitel 3.11 Gefahren:

Die Gefährdung der Stadt Zürich durch Hochwasser und Störfallanlagen ist nicht unerheblich. Die Stadt wird eingeladen, in einem neuen Kapitel 3.11 Gefahren darzulegen, welche Massnahmen dazu zu ergreifen sind, und die entsprechenden Beschlüsse dazu zeitnah zu erwirken.

Zu Kapitel 4.4 Fussverkehr:

Die Kostentragung durch den Kanton von neu im regionalen Richtplan aufgenommenen, geplanten regionalen Infrastrukturen zugunsten des Fussverkehrs steht unter dem Vorbehalt eines günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Für die Aufstiegshilfen zum Hochschulgebiet Zürich Zentrum ist die Finanzierung gesondert zu regeln.

Zu Kapitel 4.5 Veloverkehr:

Die Kostentragung durch den Kanton von neu im regionalen Richtplan aufgenommenen, geplanten regionalen Infrastrukturen zugunsten des Veloverkehrs steht unter dem Vorbehalt eines günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Die in der Umsetzung kostenintensiven Abschnitte der Einträge Nr. 18 (Gleisquerung Kreise 4 und 5) und Nr. 77 (Burgwies-Viadukt) werden im Sinne einer Vororientierung aufgenommen.

E. Festsetzung

Die Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans der Stadt Zürich kann unter Vorbehalt der voranstehenden Erwägungen festgesetzt werden.

Da die regionalen Richtpläne aufeinander abzustimmen sind, bleiben formelle Änderungen und Entscheide zur Koordination der Richtplankarten und Richtplantexte untereinander vorbehalten. Diese können erst vorgenommen werden, wenn alle Gesamtüberarbeitungen der regionalen Richtpläne vorliegen.

Dieser Regierungsratsbeschluss ist ein Akt im Sinne von § 19 Abs. 1 lit. a des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG; LS 175.2) und kann durch betroffene Gemeinden gestützt auf § 41 Abs. 1 VRG direkt mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht angefochten werden. Das Verwaltungsgericht prüft die Beschwerdeberechtigung von Amtes wegen.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Der gesamtüberarbeitete regionale Richtplan der Stadt Zürich wird gemäss Beschluss des Gemeinderates von Zürich vom 6. April 2016 vorbehältlich Dispositiv II festgesetzt.

II. Entgegen dem Beschluss des Gemeinderates von Zürich vom 6. April 2016 können folgende Punkte im Sinne der Erwägungen nicht oder nur in geänderter Form festgesetzt werden:

- Kap. 1 Regionales Raumordnungskonzept (Suffizienz; MIV-Plafonierung; Berechnungsweise Flächenbeanspruchung)
- Kap. 2.1 Gesamtstrategie Siedlung (kompakter Stadtkörper; Nutzung von Reserven; Ausgleich Planungsvorteile; subventionierter Wohnungsbau)
- Kap. 2.4 Gebiete mit Erhalt der Siedlungsstruktur (Frei- und Grünräume)
- Kap. 3.1 Gesamtstrategie Landschaft (Kompensationspflicht Grünflächen; Pocket-Parks)
- Kap. 3.4 Naturschutz
- Kap. 3.6 Landschaftsförderungsgebiet (Rebberg Fluntern)
- Kap. 3.7 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung, Wildübergang (Abbildung)
- Kap. 3.9 Gewässer (Hornbach)
- Kap. 4.1 Gesamtstrategie Verkehr (Masterplan Velo; finanzierbarer Stadtverkehr)
- Kap. 4.2 Strassenverkehr (Abklassierung Stauffacher–Stauffacherstrasse–Ankerstrasse–Kanonengasse)
- Kap. 4.3 Öffentlicher Verkehr (Tramstrecken; Busstrecken; Buswendeanlagen; Seilbahnen)
- Kap. 4.5 Veloverkehr (Velostrassen; Karteneinträge Radwege)
- Kap. 4.7 Parkierung (Abbildung)
- Kap. 5.2 Wasserversorgung (Trinkwasserverbund)
- Kap. 5.4 Energie (Hagenholz; Entschädigung leitungsgebundener Energieträger; Fernwärme Hagenholz)
- Kap. 5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung
- Kap, 5.7 Abfall (Sonderabfälle; Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz; Recyclinghöfe; Planung Abfallwirtschaft)

III. Der regionale Richtplan steht beim Amt für Städtebau, Lindenhofstrasse 19, 8001 Zürich, und bei der Baudirektion (Amt für Raumentwicklung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich) für jedermann zur Einsicht offen.

IV. Dispositiv I–III dieses Beschlusses sind von der Baudirektion gemäss § 6 Abs. 1 lit. a des Planungs- und Baugesetzes (PBG) öffentlich bekannt zu machen.

V. Gegen diesen Beschluss kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen.

VI. Die Stadt Zürich wird eingeladen, die entsprechenden Beschlüsse für ein neues Kapitel 3.11 Gefahren zu erwirken.

VII. Dieser Beschluss ist bis am 6. Juli 2017 nicht öffentlich.

VIII. Mitteilung an
- den Stadtrat von Zürich (unter Beilage von einem Dossier [ES])
- das Hochbaudepartement der Stadt Zürich (unter Beilage von drei Dossiers)
- das Verwaltungsgericht (unter Beilage von einem Dossier)
- das Baurekursgericht (unter Beilage von zwei Dossiers)
- die Baudirektion (unter Beilage von zwei Dossiers)

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi