

Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

Teilrevision 2018

Verkehr

2.1.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte ist das Siedlungsgebiet abschliessend festgelegt. In der Karte sind schutzwürdige Ortsbilder dargestellt.

2.1.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt die regionalen Richtpläne gemäss §§ 32 und 89 PBG. Er sorgt dabei für die Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen zu den Einwendungen

Erläuterungsbericht

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

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

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsberichte über den erreichten Stand der Siedlungsentwicklung sowie über die geg

b) Gemeinden

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

Die Gemeinden erarbeiten eine langfristige Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet aus u den kommunalen Planungen der Nachbargemeinden. Sie p

5598 a
Beschluss des Kantonsrates
über die Teilrevision 2018
des kantonalen Richtplans

Antrag der Kommission für
Energie, Verkehr und Umwelt vom
vom 13. September 2022

**Änderungen gegenüber dem Antrag des Regierungsrates vom 5. Januar 2020
(Vorlage 5598)**

Kanton Zürich **Richtplan**

Inhalt

A	Einleitende Kapitel	5
1	Ausgangslage	5
2	Gegenstand der Richtplanteilrevision 2018	5
3	Verfahren	6
4	Erläuterungen zum vorliegenden Bericht	7
B	Einwendungen zum kantonalen Richtplan	8
4	Einwendungen zum Kapitel Verkehr	8
4.2	Strassenverkehr	8
4.3	Öffentlicher Verkehr	11
4.4	Fuss- und Veloverkehr	14
4.6	Güterverkehr	14
4.9	Grundlagen	14
5	Einwendungen zum Kapitel Versorgung, Entsorgung	16
5.6	Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung	16
5.7	Abfall	16

A Einleitende Kapitel

1 Ausgangslage

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument der Kantone, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten (vgl. Art. 6 Bundesgesetz über die Raumplanung, RPG, SR 700). Gemäss Art. 9 Abs. 3 RPG sind kantonale Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Dabei ist wesentlich, ob sich die Verhältnisse geändert haben, ob sich neue Aufgaben stellen und inwieweit gesamthaft bessere Lösungen möglich sind.

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

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

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

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

2 Gegenstand der Richtplanteilrevision 2018

Der kantonale Richtplan wurde von 2007 bis 2014 einer Gesamtüberprüfung unterzogen und am 18. März 2014 vom Kantonsrat festgesetzt. Um sicherzustellen, dass mit dem kantonalen Richtplan zeitgerecht auf neue Entwicklungen reagiert werden kann, erfolgt dessen Überprüfung und Nachführung seither mit häufigeren, dafür kleineren Teilrevisionen. Diese tragen dazu bei, die Richtplanvorlagen überschaubar zu halten und das rechtzeitige Schaffen von Planungsrecht zu gewährleisten. Mit der Richtplanteilrevision 2015 wurde das neue Vorgehen zum ersten Mal angewendet. Die Teilrevision 2015 wurde am 22. Oktober 2018 festgesetzt. Die Teilrevision 2016 wurde am 25. März 2019 und am 28. Oktober 2019 festgesetzt. Die durch den Kantonsrat noch nicht festgesetzten Inhalte aus der Teilrevision 2017 werden im Richtplantext zur Teilrevision 2018 in grauer Schrift dargestellt.

Der kantonale Richtplan besteht aus Karte und Text und enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er ist in die Kapitel «Raumordnungskonzept», «Siedlung», «Landschaft», «Verkehr», «Versorgung, Entsorgung» und «Öffentliche Bauten und Anlagen» gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes. Für die Beratung in den Kommissionen des Kantonsrates wurde die Richtplanteilrevision 2018 entsprechend der Kommissionszuständigkeiten in zwei separate Vorlagen aufgeteilt. Der Erläuterungsbericht zur vorliegenden Vorlage 5598a beinhaltet deshalb nur das aufgelegte Kapitel 4 «Verkehr» und Einwendungen, die im Rahmen der Anhörung zu Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» eingegangen sind. Eine weitere Vorlage mit separatem Erläuterungsbericht beinhaltet Kapitel 3 «Landschaft» und 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen». Diese Vorlage wurde am 25. Oktober 2021 vom Kantonsrat festgesetzt (Vorlage 5597a).

Der Richtplantext zur Teilrevision 2018 umfasst nur jene Teilkapitel des kantonalen Richtplans, in denen Anpassungen vorgenommen wurden. Neue oder geänderte Textpassagen werden im Richtplantext rot dargestellt. Vorhaben, die in der Zwischenzeit verwirklicht wurden, werden im Richtplantext nicht mehr aufgeführt. Ihre Darstellung wird in der Richtplankarte von «geplant» zu «bestehend» fortgeschrieben.

3 Verfahren

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 PBG sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG).

Anhörung und öffentliche Auflage

Am 28. November 2018 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 1160/2018). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger wurden parallel und für alle von der Teilrevision 2018 betroffenen Kapitel des kantonalen Richtplans gleichzeitig vom 14. Dezember 2018 bis 12. April 2019 durchgeführt. Zeitgleich wurde die Richtplanvorlage auch dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Im Rahmen der Anhörung und der öffentlichen Auflage der Richtplanteilrevision 2018 gingen rund 260 Einwendungen ein, davon rund 60 von Behörden und 200 von Privaten und Verbänden. Insgesamt liegen rund 330 teilweise auch gleichlautende Anträge vor, davon entfallen rund 70 auf Behörden und 260 auf Private und Verbände.

Der Regelungsbereich Verkehr löste erwartungsgemäss das grösste Echo aus. Von den insgesamt rund 330 Anträgen entfielen mehr als 290 auf das Kapitel 4 «Verkehr». Zum Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung», das nicht Teil der öffentlichen Auflage war, gingen von Behörden vier Anträge ein. Die übrigen Anträge wurden zu Kapiteln gestellt, die nicht Teil dieser Vorlage sind oder konnten keinem spezifischen Kapitel zugeordnet werden.

Soweit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen der Karte und des Textes in die Richtplanvorlage eingeflossen. Anträge zu Themen, die nicht Gegenstand dieser Richtplanteilrevision sind, die jedoch im Rahmen der Anhörung von Gemeinden oder Regionen eingegangen sind, wurden ebenfalls geprüft. Falls die Prüfung ergeben hat, dass diese Anträge eine Anpassung am kantonalen Richtplan erfordern, wird diese Anpassung im Rahmen einer kommenden Richtplanteilrevision aufgenommen. Nicht eingegangen wurde auf Eingaben, die auch nicht sinngemäss als Anträge verstanden werden können und auf solche, die offensichtlich nicht die Raumplanung bzw. den kantonalen Richtplan betreffen.

Antrag des Regierungsrates

Am 5. Februar 2020 hat der Regierungsrat die überarbeitete Teilrevision 2018 in zwei Teilen an den Kantonsrat überwiesen. Vorlage 5597 umfasst die Kapitel 3 «Landschaft» sowie 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen». Vorlage 5598 umfasst das Kapitel 4 «Verkehr».

Beratung in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

Die Vorlage 5598 wurde vom 19. Januar 2021 bis zum 13. September 2022 in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) beraten. Zum Vorhaben Nr. 32 «Ausbau A1, Umfahrung Winterthur» unter Pt. 4.2.2 wurden das Bundesamt für Strassen (ASTRA) sowie die Stadt Winterthur und die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) angehört. Die nachgeordneten Planungsträger, Winterthur und RWU, namentlich auch zu den vorgesehenen Anpassungen an der Vorlage des Regierungsrates.

Als Ergebnis ihrer Beratungen hat die KEVU den Eintrag zum Vorhaben Nr. 32 «Ausbau A1, Umfahrung Winterthur» neu formuliert. Der Ausbau auf durchgehend 6 Fahrstreifen dient zur Engpassbeseitigung und zur Entlastung der Stadt Winterthur. Neu wurde die Verlegung der A1 im Raum Töss in einen Tunnel durch den Ebnet aufgenommen (Koordinationsstand: Zwischenergebnis). Ausserdem wurde der Text unter Pt. 4.2.3 ergänzt.

Das Kapitel 4.3 «Öffentlicher Verkehr» blieb unverändert. Das Kapitel 4.7 «Luftverkehr» wurde von der Vorlage abgetrennt, da die vorgesehenen Anpassungen zum Flugplatz Dübendorf inzwischen zum Gegenstand der separaten Richtplanteilrevision «Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» geworden sind.

Der Erläuterungsbericht zur Vorlage wurde gemäss den an der regierungsrätlichen Vorlage vorgenommenen Anpassungen am Richtplantext nachgeführt.

4 Erläuterungen zum vorliegenden Bericht

Der nachfolgende Bericht enthält Erläuterungen gemäss Art. 7 der Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) sowie gemäss § 7 Abs. 3 und § 20 Abs. 2 PBG. Die folgenden Kapitel im Teil B dieses Erläuterungsberichts dokumentieren die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens erhobenen Einwendungen. Der Teil B ist gleich strukturiert wie die Richtplanvorlage. Die Verweise in diesem Erläuterungsbericht beziehen sich auf den Text der Richtplanvorlage. Die allgemeinen Einwendungen zum kantonalen Richtplan sind im Erläuterungsbericht zur Teilrevision 2018, Kapitel 3 «Landschaft» und 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen» aufgeführt.

B Einwendungen zum kantonalen Richtplan

4 Einwendungen zum Kapitel Verkehr

Im Rahmen der Anhörung und öffentlichen Auflage zur Richtplanteilrevision 2018 gingen zu den Anpassungen im Kapitel 4 «Verkehr» mit Abstand am meisten Einwendungen ein. Auf grosses Interesse stiess mit rund 120 Anträgen erwartungsgemäss die Wiederaufnahme der Piste beim Flugplatz Dübendorf. Ebenfalls auf ein grosses Echo stiess die Halbüberdeckung Schlosstal bei Winterthur. Rund 150 Personen äusserten sich im Rahmen einer Masseneinwendung und forderten zusätzliche Lärmschutzmassnahmen.

4.2 Strassenverkehr

Gegenstand der aktuellen Vorlage zur Teilrevision des kantonalen Richtplans ist unter Pt. 4.2 die Anpassung des Eintrags Nr. 32 zum Ausbau der A1, Umfahrung Winterthur. Im Raum Töss soll die A1 in einen Tunnel durch den Ebnet verlegt werden. Diese Anpassung der Linienführung entspricht einem Zwischenergebnis gemäss Art. 5 Abs. 2 RPV und bedarf noch weiterer Abklärungen. Die Verlegung der Autobahn ermöglicht die von der Stadt Winterthur angestrebte städtebauliche Entwicklung im Gebiet Töss, zudem kann damit die Töss freigelegt und können die bisher abgetrennten Stadtteile Dättbau und Steig mit dem übrigen Stadtgebiet verbunden werden. Im Richtplantext wird unter Pt. 4.2.2 (Strassenverkehr, Karteneinträge) der bestehende Tabelleneintrag zu Objekt Nr. 32, A1, Umfahrung Winterthur, entsprechend angepasst. Unter Pt. 4.2.3 a) werden die Formulierungen zur Steigerung der intermodalen Gesamtleistung auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen präzisiert und ergänzt.

a) Einwendungen zu Inhalten der öffentlichen Auflage

1 Aufnahme der Halbüberdeckung Schlosstal in den kantonalen Richtplan

Mehrere Einwendende begrüssen die Aufnahme der Halbüberdeckung Schlosstal in den kantonalen Richtplan. Die Halbüberdeckung Schlosstal dient – wie auch die Überdeckung Wülflingen, die bereits im kantonalen Richtplan festgelegt ist – dem Schutz der betroffenen Stadtquartiere vor Lärm und soll im Rahmen des geplanten Ausbaus der Umfahrung Winterthur realisiert werden.

Mehrere Einwendende beantragen eine Verlängerung der Halbüberdeckung Schlosstal in Richtung St. Gallen bis zur Wespimühle in Wülflingen.

Mehrere Einwendende beantragen eine vollständige Einhausung der Autobahn im Bereich Schlosstal und deren Verlängerung in Richtung Zürich bis zum Quartier Steig.

Das Engpassbeseitigungsprojekt «Winterthur-Töss–Winterthur-Ost, 6-Spurausbau» umfasst den Ausbau der A1 zwischen Winterthur-Töss und Winterthur-Wülflingen sowie Winterthur-Nord und Winterthur-Ost auf 2x3 Fahrstreifen und zwischen Winterthur-Wülflingen und Winterthur-Nord auf 2x4 Fahrstreifen. Die Zuständigkeit für Planung, Projektierung und Umsetzung des Vorhabens liegt beim Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Im Rahmen der Erarbeitung des generellen Projekts wurden zahlreiche mögliche Varianten zum Ausbau der Umfahrung Winterthur untersucht. Dabei wurde auch nach Möglichkeiten zur verbesserten Einbettung der Autobahn in die bestehenden räumlichen Strukturen gesucht. Die aus diesem Prozess hervorgegangene Bestvariante umfasst zum einen die bereits im kantonalen Richtplan festgelegte Überdeckung Wülflingen, die eine Länge von 250 Metern aufweist, wobei der Bund eine Mitfinanzierung durch Kanton und Stadt Winterthur erwartet. Ergänzend dazu wurde eine Halbüberdeckung im Bereich Schlosstal mit einer Länge von 400 Metern in das Projekt aufgenommen. Auch die Anpassung des Anschlussknotens Töss sowie der weiteren Anschlüsse und Verzweigungen sind Bestandteil des Projekts.

Das Vorhaben zum Ausbau der A1 dient zur Engpassbeseitigung und zur Entlastung der Stadt Winterthur. Es liegt im nationalen, kantonalen und städtischen Interesse und weist eine grosse Dringlichkeit auf. Die Planungen sollen aber besser auf die städtebaulichen Entwicklungsabsichten im Raum Töss abgestimmt werden. Der bestehende Richtplaneintrag zum Ausbau der A1, Umfahrung Winterthur, wurde daher mit einer Verlegung der A1 in einen Tunnel durch den Ebnet ergänzt. Diese Anpassung der Linienführung entspricht einem Zwischenergebnis gemäss Art. 5 Abs. 2 RPV und bedarf noch weiterer Abklärungen.

Mit der angestrebten Verlegung der Autobahn in einen Tunnel kann die Lärmbelastung im Stadtgebiet von Winterthur wesentlich reduziert werden. Falls dieses Vorhaben erfolgreich umgesetzt werden kann, ersetzt es die bisher verfolgte Planung für eine Halbüberdeckung Schlosstal.

2 Lärmschutz und stadtverträgliche Ausgestaltung der Autobahn im Raum Winterthur

Mehrere Einwendende beantragen eine Einhausung der Autobahn im Bereich der Ausfahrt Töss sowie Massnahmen für eine bessere Anbindung von Steig und Dätt nau. Mehrere Einwendende beantragen andere oder weitergehende Massnahmen zugunsten der Quartiere Tössmühle, Dätt nau und Steig, welche die Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherstellen.

Jemand beantragt eine stadtverträgliche Ausgestaltung des Anschlussknotens Töss sowie weitergehende Massnahmen zur bessere Anbindung von Dätt nau an den restlichen Stadtkörper.

Das ASTRA hat im Herbst 2016 die Arbeit am generellen Projekt aufgenommen. Im Rahmen dieses Ausbaus bietet sich die Gelegenheit, an zwei Stellen besondere Massnahmen zum Schutz des Stadtgebiets von Winterthur vor übermässigem Verkehrslärm zu verwirklichen: zum einen die Überdeckung Wülflingen, die bereits im kantonalen Richtplan festgelegt ist, und zum anderen die Halbüberdeckung Schlosstal, für die bisher noch kein Richtplaneintrag besteht.

Die Suche nach Lösungen für eine stadtverträgliche Ausgestaltung der Autobahn im Raum Töss und für eine bessere Anbindung der von der Autobahn abgetrennten westlichen Stadtteile ist zurzeit noch im Gang. Die Planung erfolgt unter Federführung der Stadt Winterthur für die Stadtentwicklung und des ASTRA für die Nationalstrasse unter Einbezug von Bund, Kanton und der Stadt Winterthur.

Im Sinne eines Zwischenergebnisses gemäss Art. 5 Abs. 2 RPV wurde der bestehende Richtplaneintrag zum Ausbau der A1, Umfahrung Winterthur, mit einer Verlegung der A1 in einen Tunnel durch den Ebnet ergänzt. Die Verlegung der Autobahn ermöglicht die von der Stadt Winterthur angestrebte städtebauliche Entwicklung im Gebiet Töss, zudem kann damit die Töss freigelegt und können die bisher abgetrennten Stadtteile Dätt nau und Steig mit dem übrigen Stadtgebiet verbunden werden

3 Aktualisierung des Realisierungshorizonts

Jemand beantragt eine Anpassung des Realisierungshorizonts des Vorhabens zum Ausbau der Umfahrung Winterthur. Dieser sei von «mittel- bis langfristig» auf «mittelfristig» anzupassen.

Das Vorhaben Nr. 32 (A1, Umfahrung Winterthur) befindet sich inzwischen auf dem Weg zur Umsetzung, was eine Präzisierung der Angabe im kantonalen Richtplan ermöglicht. Bei günstigem Verlauf der weiteren Planungsschritte kann frühestens ab 2030 mit dem Bau begonnen werden. Der Realisierungshorizont des Vorhabens wurde daher antragsgemäss auf «mittelfristig» aktualisiert.

b) Einwendungen zu weiteren Inhalten im Rahmen der Anhörung

4 Aktualisierung des Realisierungshorizonts weiterer Vorhaben

Jemand beantragt eine Anpassung des Realisierungshorizonts der Vorhaben Nr. 40 (A4, Weinland, Verzweigung Winterthur-Nord-Anschluss Kleinandelfingen) und Nr. 45 (A50/A51, Autobahnezusammenschluss Bülach–Glattfelden).

Das Vorhaben zum Ausbau der A4 (Pt. 4.2.2 Nr. 40) ist bisher mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont im kantonalen Richtplan festgelegt, der Autobahnezusammenschluss Bülach–Glattfelden (Pt. 4.2.2 Nr. 45) mit Realisierungshorizont «kurz- bis mittelfristig». Die Vorhaben befinden sich inzwischen auf dem Weg zur Umsetzung, was eine Präzisierung der Angaben im kantonalen Richtplan ermöglicht. Der Realisierungshorizont beider Vorhaben wurde daher antragsgemäss auf «kurzfristig» aktualisiert.

Bei den Vorhaben Nr. 45 (Autobahnezusammenschluss Bülach–Glattfelden) und Nr. 46 (Umfahrung Eglisau) wurde zudem der Vermerk «als Nationalstrasse vorzusehen» entfernt.

Weiter wurde auch der Realisierungshorizont der bereits im Bau stehenden, aber noch nicht fertiggestellten Vorhaben Nr. 4 (Lärmsanierung Grünau) und Nr. 7 (Einhausung Schwamendingen) angepasst.

5 Streichung realisierter Vorhaben aus der Objektliste

Die Vorhaben Nr. 16 (A3, Lärmsanierung Zürich-Wollishofen–Anschluss Thalwil), Nr. 18 (A52, Lärmsanierung Forchautostrasse, Zumikon–Egg) und Nr. 44 (A51, Lärmsanierung Bülach) sind realisiert und wurden daher aus der Objektliste gestrichen.

Entlang der Autobahn A3 und der Forchautostrasse A52 wurden an mehreren Stellen Lärmschutzwände erstellt und bei Gebäuden mit verbleibenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen Schallschutzfenster eingebaut.

An der A51 bei Bülach wurden Lärmschutzwände mit mehreren Wandabschnitten erstellt. Im Rahmen der Sanierung der A51 wurde zudem ein lärmarmes Belag eingebaut und der Abschnitt mit einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit (100 km/h) im Bereich des Anschlusses Bülach-West verlängert. Auf die ursprünglich vorgesehene Überdeckung eines kurzen Abschnitts der A51 wurde aufgrund des sehr schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses verzichtet; die Überdeckung hätte Kosten von 20 bis 40 Millionen Franken verursacht, der zusätzliche lärmtechnische Nutzen wäre jedoch sehr gering gewesen.

6 Landschaftsverträgliche Einbettung der Vorhaben Brüttenertunnel und Glattalautobahn

Jemand beantragt eine unterirdische bzw. überdeckte und somit landschaftsverträgliche Einbettung der Grossinfrastrukturprojekte Brüttenertunnel und Glattalautobahn.

Die Linienführung der Glattalautobahn und der Portalbereich des Brüttenertunnels wurden mit Beschluss des Kantonsrates vom 27. März 2017 neu festgelegt. Dabei wurde den massgeblichen Planungen des Bundes sowie den im Rahmen einer Gebietsplanung gewonnenen neuen Erkenntnissen Rechnung getragen.

Die Glattalautobahn (Pt. 4.2.2 Nr. 22) verläuft weitgehend im Tunnel. Die optimierte Linienführung ermöglicht zudem eine Tieferlegung und teilweise Überdeckung der Autobahn auch an ihrem östlichen Ende bis zur Einmündung in die A1 bei Baltenswil. Die bestehende Festlegung im kantonalen Richtplan trägt diesen neuen Erkenntnissen bereits Rechnung. Die Realisierung des Vorhabens fällt jedoch in die Zuständigkeit des Bundes.

7 Anpassung Hauptverkehrsstrassennetz in der Gemeinde Regensdorf

Mehrere Einwendende beantragen eine Anpassung am Hauptverkehrsstrassennetz in der Gemeinde Regensdorf. Für einige Strassenabschnitte sei die Signatur in der Richtplankarte von «Hauptverkehrsstrasse» zu «Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz» zu ändern. Damit soll den Erkenntnissen aus dem «Gesamterschliessungskonzept Bahnhof Nord» Rechnung getragen werden.

Die Planungen der Gemeinde Regensdorf für das Gebiet «Bahnhof Nord» und das darauf abgestimmte Erschliessungskonzept werden seitens Kanton unterstützt. Einige Fragen zum konkreten Vorgehen und zu den Verantwortlichkeiten bei der Planung und Umsetzung der einzelnen Massnahmen sind noch zu klären. Die Anpassung des Hauptverkehrsstrassennetzes in der Richtplankarte erfolgt, wenn diese offenen Fragen geklärt sind.

8 Umfahrung Höri-Neeracherried

Jemand beantragt, bei der bestehenden Strassenverbindung durch das Neeracherried auf die Signatur «Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz» zu verzichten, da eine Verlegung der Strasse unrealistisch sei. Jemand beantragt, auf den geplanten Ausbau der Dielsdorferstrasse in Neerach zu einer Verbindungsstrasse zu verzichten, und verweist auf das Objekt Nr. 1404 im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), in dem die Erstellung neuer Strassen nicht zulässig sei.

Die Umfahrung Höri-Neeracherried (Pt. 4.2.2 Nr. 47) wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 im kantonalen Richtplan festgelegt. Ziel der Richtplanfestlegung ist der schnellstmögliche Rückbau aller bestehenden Strassen im bundesrechtlich geschützten Neeracherried. Das Vorhaben umfasst daher die Verlegung zweier Strassenabschnitte aus dem Mooregebiet: Einerseits die in west-östlicher Richtung verlaufende Achse «Wehntalerstrasse (Höri)-Dielsdorferstrasse (Neerach)», die durch eine weiter südlich gelegene Umfahrungsstrasse ersetzt wird, und andererseits die in nord-südlicher Richtung verlaufende Glattalstrasse, deren Funktion die bestehende Dielsdorferstrasse übernehmen soll. Zu diesem Zweck ist die Dielsdorferstrasse zwischen Riedt und Neerach zu einer Verbindungsstrasse auszubauen.

Mit den im kantonalen sowie im regionalen Richtplan festgelegten Umfahrungsstrassen wird das Kerngebiet der Moorlandschaft, des BLN-Gebiets und des Flachmoors massgeblich entlastet. Allerdings liegen auch die neuen bzw. auszubauenden Strassen innerhalb einer Moorlandschaft von nationaler Bedeutung und innerhalb des BLN-Gebiets. Es war daher zu klären, ob die Wiederherstellung eines Moor-Biotops einen Eingriff in die umgebende Moorlandschaft zu rechtfertigen vermag. Ein entsprechendes Rechtsgutachten hat diese Frage im Grundsatz bejaht. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) kam zum Schluss, die geplante Strassenaufhebung im Neeracherried ergebe im Hinblick auf die Schutzziele eine starke Verbesserung für das vom Vorhaben betroffene Gebiet. Die geplanten Massnahmen führten zu einer positiven Gesamtbilanz, sofern sämtliche Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft sowie die heutigen Strassen vollständig zurückge-

baut und jegliche Verbindung, auch für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer, aufgehoben würden.

In der Folge wurden die Planungsarbeiten für die Verlegung aller bestehenden Strassen aus dem bundesrechtlich geschützten Neeracherried wiederaufgenommen. Dabei ist zu beachten, dass der Kanton zur Verbesserung des heutigen, unrechtmässigen Zustands verpflichtet ist. Die Untersuchung möglicher alternativer Verkehrsführungen ist Gegenstand der laufenden Arbeiten.

9 Aufnahme neuer Umfahrungsstrassen

Jemand beantragt die Aufnahme einer grossräumigen Umfahrung der Gemeinde Egg mit gleichzeitiger Entlastung der Dorfkerne von Mönchaltorf und Oetwil a. S.

Das bisher im kantonalen Richtplan festgelegte Vorhaben zum Bau einer Ortsdurchfahrt Egg wird im Rahmen der Teilrevision 2016 aus dem Richtplan gestrichen. Die Streichung erfolgt, nachdem sich die Bevölkerung von Egg in einer Gemeindeabstimmung vom September 2014 gegen das Vorhaben ausgesprochen hat.

Im Ortszentrum von Egg kreuzen sich mehrere Verkehrsbeziehungen auf engem Raum. Im oder angrenzend an den Strassenraum der Forchstrasse verkehrt zudem auch die Forchbahn. Dies führt zu beengten Platzverhältnissen. Eine grossräumige Umfahrung wäre jedoch mit unverhältnismässigen Eingriffen in den Landschaftsraum verbunden und würde ihrerseits neue Belastungen verursachen. Es bestehen daher keine Pläne für den Bau einer neuen Umfahrungsstrasse.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Gegenstand der aktuellen Vorlage ist unter Pt. 4.3 die Streichung zweier obsolet gewordener Ersatzvarianten für den Schienenverkehr.

Für die beiden Infrastrukturvorhaben Honerettunnel und Brüttenertunnel wurde in der Richtplankarte und in der Objektliste unter Pt. 4.3.2 jeweils eine Ersatzvariante festgelegt für den Fall, dass sich das primär weiterzuvollziehende Vorhaben als nicht realisierbar erweisen sollte. Inzwischen konnte bei beiden Vorhaben der Variantenfächer soweit eingegrenzt werden, dass diese Ersatzvarianten nicht mehr gesichert werden müssen. Die beiden Einträge Nr. 15b (Honerettunnel, Portal Schlieren) und 27b (Ausbau der bestehenden Strecke über Effretikon auf vier Spuren) können somit aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden.

a) Einwendungen zu Inhalten der öffentlichen Auflage

10 Direktverbindung Zürich–Rapperswil, Streichung der Ersatzvariante

Mehrere Einwendende begrüssen die Streichung der Ersatzvariante zum Honerettunnel (Nr. 15b, Portal Schlieren) aus dem kantonalen Richtplan. Aufgrund der inzwischen weiter fortgeschrittenen Planung des Bundes ist die Sicherung dieser Ersatzvariante nicht mehr notwendig, so dass sie aus dem Richtplan gestrichen werden kann. Weiterverfolgt wird somit nur noch die Hauptvariante (Nr. 15a, Portal Zürich/Altstetten).

Jemand beantragt die Beibehaltung der Ersatzvariante 15b, da im Raum Zürich–Altstetten neue, teure Abwasserinfrastrukturen bestehen, die durch die Variante 15a tangiert würden.

Jemand beantragt, die bisher verwendete Bezeichnung «Honerettunnel» durch die neue Bezeichnung «Direktverbindung Zürich–Rapperswil» zu ersetzen. Da sich gezeigt hat, dass insbesondere das Verknüpfungsbauwerk von Chestenberg- und Honerettunnel mit der Stammlinie erhebliche negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben würde, wird der bisher vorgesehene, etappierbare Honerettunnel Zürich–Grüemet nicht mehr weiterverfolgt. Weiterverfolgt wird stattdessen die Direktverbindung Zürich–Rapperswil.

Jemand beantragt eine präzisere, dem tatsächlichen Verlauf der geplanten Tunnelverbindung folgende Darstellung des Eintrags in der Richtplankarte.

Die Streichung der bisher im kantonalen Richtplan noch enthaltenen Ersatzvariante (Nr. 15b, Portal Schlieren) entspricht dem inzwischen fortgeschrittenen Planungsstand. Sie entspricht auch dem aktuellen Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene. Auf die Sicherung der bisherigen Ersatzvariante kann daher verzichtet werden.

Die geplante Tunnelverbindung unterquert, von Westen herkommend, den Bahnhof Altstetten, so dass die beiden Tunnelröhren im Gleisraum östlich des Bahnhofs Altstetten auftauchen. Die Lage der Tunnelportale wurde unter

Berücksichtigung der zahlreichen Randbedingungen optimiert. Für eine Verschiebung der Tunnelportale besteht daher kein Spielraum mehr.

Die bisher verwendete Bezeichnung «Honerettunnel» wird antragsgemäss durch die neue Bezeichnung «Direktverbindung Zürich–Rapperswil» ersetzt. Damit wird dem aktuellen Stand der Planung und dem geltenden Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Rechnung getragen. Auch der Eintrag der Linienführung in der Richtplankarte wird besser an den tatsächlichen Verlauf der geplanten Tunnelverbindung angeglichen. Es ist jedoch zu beachten, dass die in der Richtplankarte verwendeten Signaturen aus Gründen der besseren Lesbarkeit den tatsächlichen Verlauf bestehender und geplanter Infrastrukturen nicht exakt abbilden können.

11 Brüttenertunnel, Streichung der Ersatzvariante

Mehrere Einwendende begrüssen die Streichung der Ersatzvariante zum Brüttenertunnel (Nr. 27b, Verzweigung Hürlistein–Winterthur, Ausbau auf vier Spuren) aus dem kantonalen Richtplan. Aufgrund der inzwischen weiter fortgeschrittenen Planung des Bundes ist die Sicherung dieser Ersatzvariante nicht mehr notwendig, so dass sie aus dem Richtplan gestrichen werden kann. Weiterverfolgt wird somit nur noch die Hauptvariante (Nr. 27a, Verzweigung Kloten-Dorfneest / Dietlikon-Winterthur (Brüttenertunnel)).

Jemand beantragt, die Bezeichnung des Vorhabens auf «Brüttenertunnel» zu kürzen und den Beschrieb wie folgt zu präzisieren: «Tunnelverbindung Bassersdorf / Dietlikon–Tössmühle sowie Vierspurausbau Dorfneest–Bassersdorf und Entflechtungsbauwerke in Wallisellen, Dietlikon Süd und im Abschnitt Tössmühle–Winterthur».

Jemand beantragt eine präzisere, dem tatsächlichen Verlauf der geplanten Tunnelverbindung folgende Darstellung des Eintrags in der Richtplankarte und eine präzisere Darstellung der mit dem Vorhaben verbundenen Ausbauten bestehender Streckenabschnitte.

Die Streichung der bisher im kantonalen Richtplan noch enthaltenen Ersatzvariante (Nr. 27b, Verzweigung Hürlistein–Winterthur, Ausbau auf vier Spuren) entspricht dem inzwischen fortgeschrittenen Planungsstand. Sie entspricht auch dem aktuellen Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene. Auf die Sicherung der bisherigen Ersatzvariante kann daher verzichtet werden.

Im geltenden Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, wird das Vorhaben wie folgt umschrieben: «Durchgehender Vierspurausbau Bassersdorf / Dietlikon–Winterthur: Die Strecke ab Dorfneest wird auf vier Gleise ausgebaut. Der neue Tunnel wird in den Portalbereichen Tössmühle, Bassersdorf und Dietlikon kreuzungsfrei mit den bestehenden Linien verknüpft. In den Bahnhöfen Dietlikon und Wallisellen werden die Linienverzweigungen kreuzungsfrei ausgebaut. Der Knoten Winterthur wird mit den erforderlichen Entflechtungsbauwerken und der kreuzungsfreien Einbindung der Linie von Bülach ergänzt».

Die Bezeichnung von Objekt 27 wird antragsgemäss vereinfacht und auf «Brüttenertunnel» gekürzt. Der Beschrieb des Vorhabens in der Objektliste unter Pt. 4.3.2 wird antragsgemäss präzisiert. Damit wird dem aktuellen Stand der Planung und dem geltenden Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Rechnung getragen. Auch der Eintrag der Linienführung in der Richtplankarte wird besser an den tatsächlichen Verlauf der geplanten Tunnelverbindung angeglichen. Die Darstellung der auszubauenden Streckenabschnitte in Dietlikon, Wallisellen und Winterthur wird ergänzt. Es ist jedoch zu beachten, dass die in der Richtplankarte verwendeten Signaturen aus Gründen der besseren Lesbarkeit den tatsächlichen Verlauf bestehender und geplanter Infrastrukturen nicht exakt abbilden können.

12 Brüttenertunnel, Verflechtungsbauwerk Dietlikon Süd

Mehrere Einwendende beantragen, das am südlichen Ortsrand von Dietlikon geplante Verflechtungsbauwerk sei als Unterwerfung auszubilden, um für die künftigen Planungen in diesem Raum Sicherheit zu bieten und um das gemeinsam von Bund, Kanton und Gemeinden erarbeitete Zielbild verbindlich zu verankern.

Das südlich des Bahnhofs Dietlikon geplante Verflechtungsbauwerk dient der kreuzungsfreien Verzweigung der Linien von und nach Stettbach bzw. Wallisellen und ist Bestandteil des Vorhabens Brüttenertunnel (Pt. 4.3.2 Nr. 27). Zum heutigen Zeitpunkt ist noch nicht bestimmt, ob das Verflechtungsbauwerk ober- oder unterirdisch ausgeführt wird. Für die unterirdische Variante spricht die bessere Verträglichkeit mit dem bestehenden Siedlungsgebiet im Raum Dietlikon Süd. Die unterirdische Variante wurde daher u.a. auch in das Zielbild der Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttilisellen aufgenommen (Schlussdokument vom 13. Juli 2017). Gegen die unterirdische Variante sprechen jedoch die höheren Kosten im Vergleich zu einer oberirdischen Ausgestaltung des Verflechtungsbauwerks (Überwerfung).

Angesichts der Zuständigkeit des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur kann die Lösung nicht über einen Eintrag im kantonalen Richtplan herbeigeführt werden. Die Ausgestaltung des Verflechtungsbauwerks ist in der Richtplankarte ohnehin nicht darstellbar.

b) Einwendungen zu weiteren Inhalten im Rahmen der Anhörung

13 Station Winterthur-Töss Försterhaus

Jemand beantragt die Streichung der als geplant eingetragenen Station Winterthur-Töss Försterhaus aus dem kantonalen Richtplan. Die an diesem Standort geplante S-Bahn-Haltestelle hat sich im Rahmen einer vertieften Untersuchung als nicht zweckmässig erwiesen.

Die im kantonalen Richtplan als geplant eingetragene S-Bahn-Haltestelle Winterthur-Töss Försterhaus (Pt. 4.3.2 Nr. 42) liegt im Gleisraum südlich des Bahnhofs Winterthur. Im Rahmen eines Testplanungsverfahrens zum Gleisraum Winterthur wurden auch die Machbarkeit und Zweckmässigkeit dieser geplanten Haltestelle vertieft untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass die Haltestelle zwar grundsätzlich machbar, deren Betrieb aber mit erheblichen Einschränkungen verbunden wäre.

Die Haltestelle käme in den Bereich des geplanten Überwerfungsbauwerks zum Brüttenertunnel zu liegen. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse könnten dabei nur an zwei der vier Gleise Halteketten gebaut werden, was die Anzahl der bedienbaren Linien einschränkt und kein attraktives Fahrplanangebot zulassen würde. Den von der SBB geschätzten Investitionskosten für den Bau der Haltestelle von rund 43 Millionen Franken stehen daher keine relevanten Reisezeitverkürzungen in Richtung Zürich oder in andere Richtungen gegenüber. Hingegen würden sich durch den zusätzlichen Halt die Reisezeiten für viele andere Fahrgäste verlängern, und die mit dem Brüttenertunnel mit hohem Aufwand erhöhte Gesamtkapazität auf der Strecke Zürich–Winterthur würde durch die Haltestelle wieder vermindert.

Aufgrund ihrer peripheren Lage zum Siedlungsgebiet und der wenig attraktiven Verbindungen würde die Haltestelle nur ein bescheidenes Fahrgastpotenzial aufweisen. Eine leistungsfähige Anbindung von Töss-Süd, Rieterareal und Dätttau kann künftig auch ohne die neue S-Bahnstation Försterhaus gewährleistet werden. Im Vordergrund steht dabei der Hochleistungs-Buskorridor Zürcherstrasse nach Winterthur HB; dort bestehen schlanke Anschlüsse in Richtung Zürich und Anschlussbeziehungen in alle weiteren Richtungen. Zudem soll der nahe gelegene, bestehende Bahnhof Töss langfristig im Viertelstundentakt bedient werden.

Insgesamt wurde festgestellt, dass der Neubau einer Haltestelle an dieser Lage nicht zweckmässig wäre. Die geplante S-Bahn-Station «Winterthur-Töss Försterhaus» soll daher antragsgemäss aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden. Die Streichung erfolgt im Rahmen einer nächsten Teilrevision des kantonalen Richtplans.

14 Sanierung Station Schloss Laufen

Jemand beantragt die Streichung des Vorhabens «Sanierung der Station Schloss Laufen», da die Sanierung ist inzwischen abgeschlossen ist.

Die Sanierung der Station Schloss Laufen (Pt. 4.3.2 Nr. 44) wurde im Jahr 2018 abgeschlossen. Das Vorhaben wird daher antragsgemäss aus dem kantonalen Richtplan gestrichen.

15 Zusammenschluss Glattalbahn

Jemand beantragt die Streichung des Vorhabens zum Zusammenschluss der beiden Äste der Glattalbahn zwischen den Bahnhöfen Bassersdorf und Dietlikon.

Das Vorhaben «Erweiterung Glattalbahn» (Pt. 4.3.2 Nr. 11) enthält (in Ergänzung zu den beiden geplanten Linienverlängerungen «Flughafen–Kloten Industrie–Bassersdorf» sowie «Giessen–Bahnhof Dübendorf–Flugplatz Dübendorf–Bahnhof Dietlikon») auch die Option für einen Zusammenschluss der beiden Äste zwischen den Bahnhöfen Bassersdorf und Dietlikon. Im Gegensatz zu den beiden Linienverlängerungen, die beide einen Realisierungshorizont «mittelfristig» aufweisen, ist der mögliche Zusammenschluss als «langfristig» eingetragen und enthält den Vermerk «Nachfragepotenzial und Linienführung prüfen».

Im Nachgang zur Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen wurde die Zweckmässigkeit eines solchen Zusammenschlusses der Glattalbahn vertieft untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass das Nachfragepotenzial sehr gering wäre. Der Zusammenschluss der Glattalbahn soll daher antragsgemäss im Rahmen einer nächsten Teilrevision aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden.

16 Aufnahme eines zusätzlichen Vorhabens in den kantonalen Richtplan

Jemand beantragt, die Forchbahn im Siedlungsgebiet der Gemeinde Egg unterirdisch zu führen.

Die Platzverhältnisse im Ortszentrum von Egg sind beengt. Dies ist jedoch nicht aussergewöhnlich. Die Gleisanlagen der Forchbahn wurden kürzlich erneuert und genügen den betrieblichen Anforderungen. Eine Tieferlegung der Forchbahn wäre hingegen nicht nur unverhältnismässig teuer, sie würde auch zahlreiche neue Probleme aufwerfen (Lage und Anordnung der Rampen, Zugang zu den Haltestellen). Dabei dient die Forchbahn im frag-

lichen Abschnitt zur Erschliessung des Siedlungsgebiets der Gemeinde Egg. Es bestehen daher keine Pläne für eine Tieferlegung der Forchbahn.

17 *Angebotsqualität am Wochenende*

Jemand beantragt, unter Pt. 4.3.1 festzulegen, dass jede Ortschaft am Wochenende mindestens einen Stundentakt erhalten soll.

Unter Pt. 4.3.1 b (Ziele; S-Bahn, Mittel- und Feinverteiler) ist festgehalten, dass Bus, Tram und Stadtbahn gemäss Angebotsverordnung Gebiete erschliessen, die im 400 m-Einzugsbereich einer Haltestelle mindestens 300 Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeits- oder Ausbildungsplätze aufweisen, und die Anbindung an die S-Bahn sicherstellen.

Die Angebotsqualität ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Diese ist in der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung; LS 740.3) geregelt.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

Die Festlegungen unter Pt. 4.4, Fuss und Veloverkehr, waren nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage. Im Rahmen der Anhörung ging jedoch eine Einwendung ein, die nachfolgend behandelt wird.

18 *Radweg Wildberg–Turbenthal*

Jemand beantragt die Aufnahme des geplanten Radwegs Wildberg–Turbenthal als kantonsübergreifende regionale Radroute in Abbildung 4.3.

Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege sind unter Einbezug der historischen Verkehrswege in den regionalen Richtplänen festzulegen (vgl. § 30 Abs. 4 Bst. d PBG). Im kantonalen Richtplan sind lediglich ausgewählte, interkantonal und kantonal bedeutende Fusswege und Radrouten festgehalten (Abbildung 4.3). Dabei folgen die in Abbildung 4.3 dargestellten Fusswege und Radrouten in der Regel bestehenden, in den regionalen Richtplänen festgelegten Verbindungen. Der Weg zur Anpassung der im regionalen Richtplan festgelegten Fuss- und Radwege führt daher nicht über den kantonalen Richtplan, sondern über das Verfahren zur Teilrevision des entsprechenden regionalen Richtplans.

4.6 Güterverkehr

Die Festlegungen unter Pt. 4.6, Güterverkehr, waren nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage. Im Rahmen der Anhörung ging jedoch eine Einwendung ein, die nachfolgend behandelt wird.

19 *Freiverlad Winterthur-Grüze*

Jemand beantragt die Aufnahme des Freiverlads Winterthur-Grüze als bestehende Güteranlage.

In der Richtplankarte des kantonalen Richtplans sind die bestehenden und geplanten Güterumschlaganlagen von kantonalen Bedeutung eingetragen. In diesem Zusammenhang ist der Standort Winterthur-Grüze (Pt. 4.6.2 Nr. 15b) als möglicher Ersatzstandort für eine allfällige Verschiebung der am Standort Winterthur-Zentrum bestehenden Güterumschlaganlage vorgesehen.

Die am Standort Winterthur-Grüze bereits bestehenden Anlagen zum Güterumschlag sind von dieser Festlegung nicht betroffen. Sie sind, wie auch die im regionalen Richtplans festgelegten Anschlussgleisinfrastrukturen, beizubehalten bzw. bedarfsgerecht weiterzuentwickeln (vgl. Pt. 4.6.3 b).

Im Rahmen der Arbeiten zur Umsetzung des kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzepts (GVLK) werden die Einträge in den verschiedenen Richtplänen (kantonal, regional, kommunal) in ihrem Gesamtzusammenhang überprüft und allenfalls neu zugeordnet. Sich daraus ergebende Anpassungen der bestehenden Festlegungen erfolgen im Rahmen einer späteren Teilrevision des kantonalen Richtplans.

4.9 Grundlagen

Die in Kapitel 4.9 aufgeführten Grundlagen zum Thema Schifffahrt waren nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage. Im Rahmen der Anhörung ging jedoch eine Einwendung ein, die nachfolgend behandelt wird.

32 Beschränkung von Bootsplätzen am Zürich-/Obersee

Jemand beantragt eine Anpassung der Bezeichnung eines im Grundlagenverzeichnis aufgeführten Dokuments zum Thema «Beschränkung von Bootsplätzen am Zürich-/Obersee» vom 15. Mai 1998. Es handle sich dabei nicht um eine «interkantonale Vereinbarung der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen», sondern um eine «Übereinkunft der Raumplanungsdirektoren Zürich, Schwyz und St. Gallen».

Das im Grundlagenverzeichnis zum Kapitel Verkehr (Pt. 4.9 Grundlagen, b) Weitere Grundlagen, Schifffahrt) aufgeführte Dokument vom 15. Mai 1998 bildet nach wie vor die Grundlage für die gemeinsam abgestimmte Beschränkung der Bootslicheplätze in den drei Kantonen. Es ist aber richtig, dass es sich dabei nicht um eine formelle interkantonale Vereinbarung handelt. Der Eintrag im Grundlagenverzeichnis wird daher antragsgemäss angepasst zu «Beschränkung von Bootsplätzen am Zürich-/Obersee; Übereinkunft der für die Raumplanung zuständigen Regierungsräte der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen vom 15. Mai 1998».

5 Einwendungen zum Kapitel Versorgung, Entsorgung

Das Kapitel «Versorgung, Entsorgung» war nicht Teil der öffentlichen Auflage. Im Rahmen der Anhörung gingen jedoch auch zu diesem Kapitel Einwendungen ein. Sofern diese Anliegen richtplanrelevant sind, werden sie nachfolgend behandelt.

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

33 **Aufnahme ARA Hard als Anlage von kantonaler Bedeutung**

Jemand beantragt, mit Verweis auf Art. 8 Abs. 2 RPG, die Aufnahme der ARA Hard bei Winterthur als Abwasserreinigungsanlage von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan. Der erweiterte Raumbedarf, den die Erfordernisse zusätzlicher Reinigungsstufen und der Anschluss der Kanalisation zusätzlicher Gemeinden mit sich bringe, mache diesen Schritt notwendig.

Die Planung, Sanierung und Erweiterung von Anlagen zur Abwasserreinigung obliegt den Zweckverbänden (Abwasserverbänden). Überkommunale Abwasserreinigungsanlagen sind gemäss Pt. 5.6.3 in den regionalen Richtplänen festzulegen. Der Kanton empfiehlt die Erstellung einer Arealentwicklungsstrategie durch den Zweckverband und gegebenenfalls eine Anpassung des regionalen Richtplaneintrags.

5.7 Abfall

34 **Verzicht auf bereits festgesetzten Deponiestandort**

Jemand beantragt, unter Pt. 5.7.2 auf den Tabelleneintrag Nr. 13, Egg, Büelholz, zu verzichten, da es sonst in der Region (östlich des Pfannenstils) zu einer Ballung von Deponiestandorten komme.

Die im Richtplan festgesetzten Deponiestandorte basieren auf einer kantonsweiten Standortevaluation. Sie sind das Resultat eines raumplanerischen Gesamtkonzeptes und wurden unter Berücksichtigung geologischer Rahmenbedingungen und lokaler Gegebenheiten nach einer umfassenden Auslegeordnung im Richtplan festgesetzt.

Gewisse Regionen weisen aufgrund ihrer geologischen Voraussetzungen eine grössere Dichte an Deponiestandorten auf als andere. Um sicherzustellen, dass in diesen Regionen nicht mehrere Deponien des gleichen Typs gleichzeitig in Betrieb stehen, wurde das sogenannte Kreismodell eingeführt. Es hilft mit, die Belastungen zu reduzieren.

35 **Regelung der Zufahrt zu bereits festgesetztem Deponiestandort**

Jemand beantragt das Zufahrtsregime zum Standort Gossau/Egg, Lehrüti, mit den betroffenen Gemeinden zu optimieren.

Die Zufahrtswege sind auf Stufe Nutzungsplanung zu thematisieren. Im Rahmen der Gestaltungsplanung werden die betroffenen Gemeinden einbezogen.

