Kanton Zürich
Kantonsrat

Kantonaler Richtplan

Erläuterungsbericht

Teilrevision 2022

Kapitel 4: Verkehr

6013a
Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 3. März 2026

Inhalt

A Ausgangslage 3

Einleitung 3

Vorgehen 3

B Erläuterungen zu den Anpassungen 4

Übersicht 4

Anpassungen im Einzelnen 5

4 Verkehr 5

4.2 Strassenverkehr 5
4.3 Öffentlicher Verkehr 7
4.6 Güterverkehr 9
4.9 Grundlagen 17

C Verfahren zur Anpassung des kantonalen Richtplans 18

Anhörung und öffentliche Auflage 18

Antrag des Regierungsrates 18

Beratung in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt 18

A Ausgangslage

Einleitung

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

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

Der kantonale Richtplan ist weder parzellenscharf noch 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). Es besteht jedoch je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum. Dieser ergibt sich – unter Berücksichtigung der geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom kantonlen Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (vgl. § 16 Abs. 2 PBG).

Vorgehen

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

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

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

Der vorliegende Erläuterungsbericht gibt Auskunft über die Ausgangslage und das gewählte Vorgehen und erläutert die sich daraus ergebenden Anpassungen an Richtplantext und Richtplankarte. Er ist gleich strukturiert wie die Richtplanvorlage. Die Verweise in diesem Erläuterungsbericht beziehen sich auf den Text der Richtplanvorlage.

B Erläuterungen zu den Anpassungen

Übersicht

Die Richtplanteilrevision 2022 umfasst die Revisionsinhalte in den Kapiteln 2 Siedlung, 3 Landschaft, 4 Verkehr und 6 Öffentliche Bauten und Anlagen. In diesem Berichtsteil werden die Anpassungen im Kapitel 4 erläutert. Betroffen sind die nachfolgend aufgeführten Unterkapitel. Die Erläuterungen sind gleich wie der Richtplantext gegliedert.

4 Verkehr

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

Anpassungen im Einzelnen

4 Verkehr

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

4.2 Strassenverkehr
4.2.2 Karteneinträge

Neue und angepasste Vorhaben

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

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

Neu vorgesehen ist die Optimierung der Kapazitäten auf der bestehenden Ost-West-Verbindung durch einen Ausbau der Stelzenstrasse. Gemäss der Zweckmässigkeitsbeurteilung «Verlängerung Glattalstrasse, Phase 1» ist der Stauraum für die Linksabbieger von der Thurgauerstrasse in die Stelzenstrasse bereits heute unzureichend. Eine zweite Spur verbessert die Kapazität dieses Knotens. Durch einen Ausbau der SBB-Unterführung der Stelzenstrasse sowie durch eine neue Lichtsignalanlage am Knoten Schaffhauser-/Stelzenstrasse wird der Verkehrsfluss auf der Ost-West-Verbindung weiter optimiert. Weitere Abhilfen schaffen Massnahmen zur Buspriorisierung auf der Schaffhauserstrasse sowie die Leistungssteigerung des Knotens «Ambassador». Die Massnahmen basieren auf Konzepten zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS-Konzepte).

Beim Ausbau der Stelzenstrasse werden auch die im kommunalen Richtplan enthaltenen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr wie auch die künftige Buslinie berücksichtigt. Die im Eintrag Nr. 8 (neu) genannten Begleitmassnahmen werden erst im Rahmen der Projektentwicklung definiert.

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

Anpassungen an der Bezeichnung und Strassenklassierung des Objekts Hirzeltunnel (Nr. 17)

Mit dem Netzbeschluss Nationalstrasse von 2020 wurde die Verbindung Sihlbrugg (ZG) bis Wädenswil mit Anschluss an die A3 als Nationalstrasse, 3. Klasse durch den Bund übernommen. Die neue Bezeichnung lautet «A14» und die Strassenklassierung ist eine Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse).

Anpassungen an der Bezeichnung und Strassenklassierung des Objekts Oberlandautobahn (Nr. 26)

Mit dem Netzbeschluss Nationalstrasse von 2020 wurde die A53 (Brüttisellen–Wetzikon–Rapperswil–Reichenburg) durch den Bund übernommen. Die bisherige Bezeichnung «A53» wurde durch die neue Bezeichnung «A15» ersetzt. Die Anpassung ist ein Auftrag des Bundes aus dem Vorprüfungsbericht zur Teilrevision 2022 vom 28. Juni 2024. Die Strassenklassierung wurde nachgeführt.

Anpassung des Realisierungshorizonts des Objekts Umfahrung Winterthur (Nr. 32)

Die Anpassung des Realisierungshorizonts von «mittelfristig» auf «langfristig» erfolgt gestützt auf den Prüfbericht des Bundes zur Teilrevision 2018 vom 22. April 2024. Der Bund geht davon aus, dass das generelle Projekt zur Umfahrung Winterthur frühestens 2025 dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt werden kann. Die von der Stadt Winterthur und vom Kanton vorgeschlagene Verlegung der A1 mit dem Tunnel Ebnet (und Freilegung Töss, Stadtreparatur, Überdeckung Wülflingen, verkehrliche flankierende Massnahmen und Begleitmassnahmen) wird vom Bund (ASTRA) auf einen Stand «generelles Projekt» aufgearbeitet, sodass der Entscheid über das generelle Projekt als Ganzes, d.h. mit/ohne Verlegung mit Tunnel Ebnet, gefällt werden kann. Die vorgeschlagene Verlegung der A1 mit dem Tunnel Ebnet wird seitens Bund als kantonale Interessensbekundung eingeordnet. Eine Anpassung des generellen Projekts mit Tunnel Ebnet setzt auch eine finanzielle Beteiligung von Bund, Kanton und Stadt Winterthur voraus.

Gestrichene Vorhaben

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

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

Westtangente Wetzikon (Nr. 27)

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

Der Entscheid über die Klassierung und das Eigentum der Weststrasse und der Industriestrasse erfolgt nach Abschluss der Arbeiten der Stadt Wetzikon zum Gesamtverkehrskonzept und der laufenden Ortsplanungsrevision. Spätestens zum Zeitpunkt der Realisierung der Oberlandautobahn durch den Bund und den damit verbundenen Netzanpassungen sind Klassierung und Eigentum der Weststrasse und der Industriestrasse zu bereinigen.

Uster-West (Nr. 31)

Das Vorhaben «Neubau einer 2-streifigen Strasse» erwies sich aus umweltrechtlichen Gründen als nicht bewilligungsfähig. Im Juli 2020 hat die Volkswirtschaftsdirektion den Verzicht beschlossen und kommuniziert. Entsprechend wird der Eintrag nicht mehr im kantonalen Richtplan aufgeführt.

Auf die Streichung der Moosackerstrasse wurde in der TR 2022 verzichtet. Nach dem Verzicht auf Uster-West und dem voraussichtlichen Bau der Unterführung Winterthurerstrasse wäre die Moosackerstrasse eine mögliche Achse für die zukünftige Führung des Durchgangsverkehrs. Das ist aber nur dann zweckmässig, wenn mit flankierenden Massnahmen eine deutliche Verkehrsentlastung des Zentrums von Uster sichergestellt werden kann. Das weitere Vorgehen wird in Absprache mit der Stadt Uster festgelegt.

Anpassungen HVS-Netz in der Richtplankarte

Kreuzbühl-/Falkenstrasse, Stadt Zürich

Die Verkehrssituation an der Falkenstrasse ist von Nutzungskonflikten geprägt, unter anderem zwischen dem Strassenverkehr und dem Güterumschlag. Der Bahnhof Stadelhofen wird um ein 4. Gleis erweitert und seine Kapazität wird um 50 Prozent erhöht. Dies hat eine starke Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs im Umfeld des Bahnhofs Stadelhofen zur Folge. Mit der Realisierung des Projekts «Haus zum Falken» entsteht neben dem Bahnhof Stadelhofen eine unterirdische Velostation mit rund 800 Abstellplätzen. Um den Nutzungskonflikten zu begegnen und die Velostation sicher, direkt und konfliktfrei zu erschliessen, sollen die Verkehrsströme im vorderen Seefeld entflochten werden.

Mit den neuen Karteneinträgen «Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz» anstelle von «Hauptverkehrsstrasse bestehend» für die Falkenstrasse und die Kreuzbühlstrasse bis zur Einmündung Merkurstrasse sowie neu «Hauptverkehrsstrasse geplant» für die Kreuzstrasse zwischen Kreuzbühlstrasse und Zeltweg werden die Voraussetzungen für das geplante neue Verkehrsregime geschaffen. Dieses sieht vor, den motorisierten Durchgangsverkehr zwischen Utoquai und Kreuzplatz künftig in beiden Richtungen durch die Kreuzstrasse zu führen. Auf der Achse Falkenstrasse–Kreuzbühlstrasse ist eine Velovorzugsroute vorgesehen. Der Grundlagenbericht vom Januar 2022 weist die technische Machbarkeit sowie die Konformität mit der Verfassung nach. Mit dem neuen Verkehrsregime ist an der Kreuzung Kreuzbühl-/Kreuzstrasse die bestehende ÖV-Priorisierung beizubehalten.

Schaffhauserstrasse/Binzmühlestrasse, Stadt Zürich

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

Die Anpassung der geplanten Verkehrsführung über die Binzmühlestrasse hat kurzfristig eine Auswirkung auf die Klassierung des Abschnitts der Binzmühlestrasse zwischen dem Knoten Binzmühlestrasse/Friesstrasse und Binzmühlestrasse/Thurgauerstrasse: die bestehende Verbindungsstrasse wird zu einer HVS (Hauptverkehrsstrasse) aufklassiert. Dies gilt mittel- bis langfristig bis zum Zeitpunkt der Verlängerung der Birchstrasse (Eintrag Nr. 9: Neubau von 2-streifigem Tunnel, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung Binzmühle- und Schaffhauserstrasse, Begleitmassnahmen). Mit

dem Neubau des Tunnels ist die Abklassierung Hauptverkehrsstrassen Binzmühle- und Schaffhauserstrasse verbunden. In der Richtplankarte dargestellt ist der künftige Zeitpunkt mit Verlängerung Birchstrasse (geplant) und der Abklassierungen der Binzmühle- und Schaffhauserstrasse (geplant).

Ostring/Feldstrasse/Althardstrasse/Dorfstrasse, Regensdorf

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

Nachführung realisierter Vorhaben

Lärmsanierung Grünau (Nr. 4)

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

Einhausung Schwamendingen (Nr. 7)

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

Nordumfahrung Zürich (Nr. 10)

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

Ortsdurchfahrt Bickwil, Obfelden (Nr. 13)

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

Umfahrung Ottenbach (Nr. 14)

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

4.2.3 Massnahmen

Unter Pt. 4.2.3 (Massnahmen des Kantons) wurde ein Verweis auf die seit Juli 2022 geltenden neuen Standards für Staatsstrassen gemäss dem revidierten § 14 Abs. 2 Strassengesetz aufgenommen.

Der Kanton orientiert sich bei der baulichen Gestaltung und den betrieblichen Massnahmen auf den Hauptverkehrsstrassen an den Standards für Staatsstrassen gemäss § 14 StrG. Demnach sind Strassen mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen. Der Strassenraum soll die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs sowie der lokalen Bevölkerung abdecken. Innerorts wird, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs, eine möglichst siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung angestrebt.

Die Gestaltung von Strassenräumen ist eine interdisziplinäre Aufgabe. Der Einbezug der Gemeinde wird daher im Richtplantext explizit erwähnt: «Der Kanton sorgt mit entsprechenden Sanierungsprogrammen im Dialog mit den Gemeinden für eine Minimierung der schädlichen Auswirkungen, insbesondere des Lärms und der Hitzebelastung durch versiegelte Flächen.»

4.3 Öffentlicher Verkehr

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

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

zuwirken. Zudem wird der Regierungsrat beauftragt, das Anliegen im Kapitel 4.3 «öffentlicher Verkehr» des kantonalen Richtplans verstärkt aufzugreifen.

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

4.3.1 Ziele

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

Im rechtskräftigen Richtplan ist das übergeordnete Anliegen der Motionäre – die Anbindung an das europäische Schienennetz – bereits als Ziel verankert. Als Ergänzung des Ziels wird zwischen der Anbindung an die benachbarten Metropolitanräume und weiter entfernt liegende Destinationen unterschieden. Bei der ersten räumlichen Massstabsebene handelt es sich um den grenzquerenden Nahverkehr mit Reisen über Distanzen bis ca. 100 Kilometern, bei dem die Bahn direkt vom Auto konkurrenziert wird. Das bestehende Bahnangebot von und nach diesen Räumen ist bereits relativ gut, kann aber noch weiter verbessert werden.

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

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

4.3.2 Karteneinträge

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

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

4.3.3 Massnahmen

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

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

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

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

4.6 Güterverkehr

Gesamtüberarbeitung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.6.1 Ziele

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

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

Die Eisenbahn soll weiterhin, in Abstimmung mit dem Personenverkehr auf der Schiene, ein Rückgrat des Güterverkehrs bleiben, um die weitere Belastung des Verkehrsträgers Strasse zu dämpfen und um zu vermeiden, dass Güterverkehr und Logistik in eine einseitige Abhängigkeit von ihm geraten. Zudem sind neue innovative Lösungen zur Verringerung des Flächenbedarfs und zur besseren Siedlungsverträglichkeit der benötigten Umschlaganlagen sowie für die Feinverteilung der Güter in städtischen Gebieten zu entwickeln.

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

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

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

a) Güterumschlag

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

Die Verfügbarkeit von Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Güterumschlag ist insbesondere in Stadtlandschaft und urbanen Wohnlandschaften stufengerecht mittels geeigneter Massnahmen sicherzustellen.

Gemäss Art. 3 des eidgenössischen Gütertransportgesetzes definiert der Bund ein Konzept für den Gütertransport auf der Schiene. In diesem sind weitere Anlagen des Güterverkehrs im Sinne einer Bestandssicherung festgehalten, insbesondere schienen- und strassenseitig allgemein zugängliche Freiverladeanlagen. Der Kanton Zürich übernimmt aus diesem Konzept jene Anlagen in den kantonalen Richtplan, die aufgrund seiner Grundlagenstudien und dabei insbesondere

der «Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050» mittel- bis langfristig als zukunftsfähig erachtet werden. Darunter fallen auch Anlagen, die zu erhalten sind, damit sich künftige Spielräume für den Gütrumschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechterhalten lassen.

b) Kies- und Aushubumschlag

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

c) Anschlussgleise

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

Gemäss § 30 Abs. 4 lit. c PBG werden Anschlussgleise heute in den regionalen Richtplänen eingetragen. Da die regionalen Richtpläne aber nicht durch den Bund genehmigt werden, sind Umschlaganlagen, die durch Anschlussgleise erschlossen werden, nicht in die Bundesplanungen integriert. Um diesen Mangel bei solchen Umschlaganlagen von gesamtkantonaler Bedeutung, in Stadtlandlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften zu beheben, werden diese neu im kantonalen Richtplan aufgeführt. Anschlussgleisanlagen sind grundsätzlich privat. Die Anlagen, für die der Bund (Art. 18 Abs. 1 und 2 MinVG) Mittel gesprochen hat, sind diskriminierungsfrei zu betreiben. Gemäss «Konzept Anschlussgleise, Freiverlade und Umschlaganlagen» ist dies bei sämtlichen zur Aufnahme in den kantonalen Richtplan vorgeschlagenen Anlagen der Fall.

d) Luftfracht

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

4.6.2 Karteneinträge

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

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

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

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

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

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

Die Anpassungen im Einzelnen

Nr. 1: Zürich-Hardfeld

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

Nr. 2: Zürich-Herdern

Der Eintrag wurde aus dem regionalen Richtplan (Stadt Zürich Pt. 4.8.2, Nr. 1) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übernommen. Das Areal Herdern ist neben dem Hardfeld die wichtigste Logistikfläche für die Versorgung und Entsorgung im Stadtgebiet. Das Verteilzentrum der Migros-Genossenschaft Zürich weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf und soll langfristig bestehen bleiben. Die schienenseitige Anlieferung von Gütern ermöglicht eine stauunabhängige und pünktliche Versorgung von Ladengeschäften in der Stadt Zürich. Die brachliegenden Anschlussgleise und der Engros-Markt haben das Potenzial, intensiver genutzt zu werden. Sie werden aufgrund ihrer Bedeutung mit der Funktion Konsumgut (urbane Logistik) neu in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Die Option eines Umschlags von Wechselbehältern soll hier offengehalten werden. Die Umschlaganlage ist im Konzept «Urbane Logistik» der Stadt Zürich als multifunktionaler City-Hub mit hoher Priorität definiert. Ein Entwicklungsprozess unter Beteiligung der Stadt ist eingeleitet.

Nr. 3: Zürich-Altstetten

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

Nr. 4: Zürich/Schlieren-Mülligen

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

Nr. 5: Zürich-Wollishofen

Der Eintrag wurde in Bezug auf die verwendeten Begriffe angepasst. Die Baurechtsnehmerin KIBAG beabsichtigt, den Standort weiterzubetreiben. Die Stadt verzichtet auf die Möglichkeit, Wohnungen zu erstellen.

Nr. 6: Zürich-Tiefenbrunnen

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

Nr. 7: Zürich-Seebach

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

Nr. 8: Zürich Affoltern

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

Nr. 9: Schlieren/Zürich-Gaswerk
Der Eintrag wurde aus den Richtplänen (ZPL Pt. 4.8.2, Nr. 1 und Stadt Zürich Pt. 4.8.2, Nr. 6) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Der Standort Schlieren hat ein grosses Potenzial für den Schienengüterverkehr. Die Anschlussgleise Richtung Gaswerk liegen brach, sind aber der Schlüssel für die im regionalen Richtplan der Stadt Zürich vorgesehene Verlängerung bis zur Abwasserreinigungsanlage Werdhölzli. Das Konzept «Urbane Logistik» der Stadt Zürich sieht vor, das Gaswerkareal als mögliche Rückfallebene zu sichern.

Nr. 10: Schlieren/Dietikon/Unterengstringen
Der bestehende Eintrag wurde präzisiert. Die Anschlussgleise werden derzeit nicht genutzt. Das Unternehmen AGIR beabsichtigt jedoch eine Wiederinbetriebnahme des Anschlussgleises für die Anlieferung von Kies und Aushubmaterial.

Nr. 11: Dietikon
Der bestehende Eintrag wurde auf Inhalte beschränkt, die der Stufe des kantonalen Richtplans angemessen sind, und der Realisierungsstand wurde im Sinne einer einheitlichen Anwendung angepasst. Dies, zumal die quantitativen und qualitativen Fragen zur Erschliessung des SBB-Regionalterminals bereits geklärt sind. Die Zufahrt wurde so definiert, dass der Lastwagenverkehr via Mutschellenstrasse schnell auf die Autobahn gelangt. Die Anpassung des Anschlusses ist umgesetzt und die Umgestaltung des Knotens Mutschellen-/Silbernstrasse wird vorbereitet. Insgesamt, so haben Berechnungen ergeben, wird die Zahl der Lastwagenfahrten vom und zum Regionalterminal Dietikon kleiner sein als die täglichen Schwankungen im Verkehrsaufkommen. Beim Realisierungsgrad ist dem geplanten Ausbau des Terminals für den kombinierten Verkehr Rechnung zu tragen. Dieser Ausbau ermöglicht es, einen Teil der bisher durch den kombinierten Verkehr genutzten Anlagen für den Freiverlad nutzbar zu machen.

Nr. 12: Dietikon/Spreitenbach
Es werden keine Änderungen am bestehenden Eintrag vorgenommen. Der Rangierbahnhof Limmattal ist schweizweit die grösste Güterwagensortieranlage und zugleich Drehscheibe des Einzelwagenladungsverkehrs.

Nr. 13: Birmensdorf-Ristet
Der bestehende Eintrag wurde präzisiert und das Anschlussgleis wurde aus dem regionalen Richtplan (ZPL Pt. 4.8.2, Nr. 4) übertragen. Die Firmen Hastag und Loacker Swiss Recycling verfügen hier über gut genutzte Anschlussgleise. Die Ortsbezeichnung wurde mit dem Flurnamen «Ristet» präzisiert. Zudem sind an diesem Standort weitere Nutzungen geplant, beispielsweise eine Aushubumschlaganlage, die Bestandteil des Verladestandortkonzepts der Terrarail-Modalsplit AG ist. Die Überprüfung der Standorte hat ergeben, dass kein richtplanrelevanter Abstimmungsbedarf in Bezug auf den Standort Affoltern am Albis besteht, da beide Standorte benötigt werden. Die entsprechende Passage wurde deshalb gestrichen.

Nr. 14a: Affoltern am Albis
Die bestehende Anlage in Affoltern a.A. (Freiverlad) wurde neu in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Es handelt sich um die einzige Freiverladeanlage im Knonauer Amt, ihr kommt daher eine strategische Bedeutung zu. Sie ist zudem im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes enthalten. Im Falle einer Verlegung der Güterumschlaganlage an den Standort Affoltern a.A.-Lindenmoos (Nr. 14b) ist der bestehende Freiverlad aufzuheben.

Nr. 14b: Affoltern a.A.-Lindenmoos
Der Karteneintrag für die geplante Güterumschlaganlage am Standort Lindenmoos wurde mit der genauen Ortsbezeichnung präzisiert. Zudem wurde die Funktion «Freiverlad» ergänzt. Die Überprüfung der Standorte hat ergeben, dass kein richtplanrelevanter Abstimmungsbedarf in Bezug auf den Standort Birmensdorf-Ristet besteht, weshalb die entsprechende Passage gestrichen wurde.

Nr. 15: Wädenswil, Au
Der Eintrag wurde präzisiert und die bestehende Anlage (Freiverlad) wurde aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften mit einem Netz von Freiverladen Spielräume für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen. Ein Ausbau ist nicht vorgesehen, entsprechend ist der Realisierungsstand von geplant in bestehend zu ändern.

Nr. 16: Meilen
Die bestehende Anlage wurde aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften ein Netz von Freiverladen Spielräume in Bezug auf den Umschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen.

Nr. 17: Stäfa
Die bestehende Anlage wurde aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes und aus dem regionalen Richtplan (ZPP Pt. 4.7.2, Nr. G4) im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften mit einem Netz von Freiverladen Spielräume für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen.

Nr. 18: Glattbrugg
Die bestehende Anlage wurde aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes (Freiverlad) und der Anschluss zum Stehtanklager Rümlang aus dem regionalen Richtplan (ZPG Pt. 4.7.2, Nr. 1) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen.

Nr. 19: Kloten
Die bestehende Anlage wurde aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes (Freiverlad) und der Anschluss zum Stehtanklager Rümlang im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen.

Nr. 20: Rümlang
Die bestehende Anlage wurde aus dem Konzept Gütertransport auf der Schiene (Freiverlad) und aus dem regionalen Richtplan (ZPG Pt. 4.7.2, Nr. 6) im Sinne der Strategie, Anlagen, die für den ganzen Kanton und die Stadtlandschaften von Bedeutung sind, im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Die Anschlussgleisanlage für Mineralölprodukte ist von kantonaler Bedeutung. Ein Teil der Anlage ist unter anderem Bestandteil des Verladestandortkonzepts der Terrarail-Modalsplit AG.

Nr. 21: Regensdorf, Büel
Der Eintrag ist Bestandteil der Teilrevision 2020. Es werden keine Änderungen am Vorhaben vorgenommen. Der Realisierungsstand wurde von kurzfristig auf mittelfristig angepasst.

Nr. 22a: Regensdorf-Watt
Der Eintrag wurde präzisiert und die bestehende Anlage wurde aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes (Freiverlad) im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften ein Netz von Freiverladen Spielräume in Bezug auf den Umschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen. Der Freiverlad Regensdorf-Watt wird nach Fertigstellung Regensdorf-Industrie aufgehoben. Ziel der Verlagerung der Anlage ist eine angestrebte Zentrumsentwicklung um den Bahnhof Regensdorf-Watt.

Nr. 22b: Regensdorf-Industrie
Um ausreichend Klarheit zu schaffen, werden zwei Einträge für die beiden Standorte in Regensdorf erstellt: "Güterumschlag geplant" im Industriegebiet und "Güterumschlag bestehend" beim Bahnhof (bestehender Freiverlad). Für Regensdorf-Industrie besteht ein konkretes Vorhaben der SBB mit Planungshorizont 2025 bis 2028. Nach Fertigstellung der neuen Güterumschlaganlage Regensdorf-Industrie wird die bestehende Anlage Regensdorf-Watt aufgehoben.

Nr. 23: Schwerzenbach
Die bestehende Anlage wurde aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes (Freiverlad) und aus dem regionalen Richtplan (ZPG Pt. 4.7.2 Nr. 2) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen.

Nr. 24: Schwerzenbach/Volketswil/Uster
Die bestehende Anlage wurde aus dem regionalen Richtplan (ZPG Pt. 4.7.2, Nrn. 7, 8 und 9) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Ein Teil der Anlage ist unter anderem Bestandteil des Verladestandortkonzepts der Terrarail-Modalsplit AG.

Nr. 25: Wetzikon
Die bestehende Anlage wird bis zur Realisierung einer Alternative (Wetzikon-Schöneich oder Pfäffikon-Chlausenweid) aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes (Freiverlad) im Sinne der Strategie, in urbanen Wohnlandschaften mit einem Netz von Freiverladen Spielräume für den Güterumschlag zwischen Schiene und Strasse aufrechtzuerhalten, übertragen.

Nr. 26a: Wetzikon-Schöneich
Es werden keine Änderungen am bestehenden Eintrag vorgenommen. Am Standort Wetzikon-Schöneich ist eine Anlage vorgesehen, in welcher der Warenumschlag zwischen der Schiene und der Strasse regional gebündelt werden kann. Die geplante Anlage soll dadurch den Erfordernissen einer regionalen, wirtschaftlich vertretbaren und mit der S-Bahn abgestimmten Erschliessung durch den Schienengüterverkehr Rechnung tragen.

Nr. 26b: Pfäffikon-Chlausenweid
Es werden keine Änderungen am bestehenden Eintrag vorgenommen. Die Freiverladeanlage wurde im Rahmen des Bahnhofsumbaus zurückgebaut. Ein alternativer Standort ist im kantonalen Richtplan als Rückfallebene zur Anlage in Wetzikon-Schöneich enthalten. Falls letzterer nicht realisiert werden kann, wäre dieser Standort weiterzuverfolgen.

Nr. 27: Effretikon
Der Eintrag wurde präzisiert und inhaltlich ergänzt. Im Zusammenhang mit der Erschliessung des Kiesabbaugebiets Tagelswangen ist eine Verlängerung der Gleisanlage geplant.

Nr. 28: Winterthur-Zentrum
Der Eintrag wurde präzisiert und die bestehende Anlage (Freiverlad) wurde aus dem Konzept Schienengüterverkehr des Bundes im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Winterthur-Zentrum wurde von der Stadt Winterthur und dem Kanton Zürich als idealer Standort zur Abwicklung verschiedener Formen des Güterverkehrs identifiziert, insbesondere auch für den Umschlag von Wechselbehältern als Drehscheibe für Konsumgut und urbane Logistik. Die Passage „Verlegung nach Winterthur Grüze prüfen" fällt weg, weil die drei Standorte in Winterthur gemäss dem Schlussbericht der Machbarkeitsstudie City-Hub der Stadt Winterthur künftig komplementäre Funktionen haben sollen. Die Bezeichnung Umschlagplatz Cargo Domino entfällt, weil die entsprechende Dienstleistung nicht mehr existiert.

Nr. 29: Winterthur-Grüze
Der bestehende Eintrag wurde insofern angepasst, da es sich nicht mehr um eine «Variante», sondern neu um einen eigenständigen Standort handelt. Die drei Standorte in Winterthur sollen gemäss dem Schlussbericht der Machbarkeitsstudie City-Hub der Stadt Winterthur künftig komplementäre Funktionen übernehmen. In Grüze behalten die Areale östlich des Bahnhofs (Anschlussgleise, die von der Tösstallinie abzweigen) ihre Bedeutung. Auch ist der Anschluss insbesondere des (potenziellen) Stückgut- und Paket-Zentrums an die Linie Zürich-St. Gallen eine Option. Der heute noch bestehende Freiverlad hat jedoch keine Entwicklungsmöglichkeit mehr und wird daher nicht in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Zudem befindet sich der Standort östlich des Hauptbahnhofs, wodurch dieser durch in Winterthur beginnende bzw. endende Güterzüge von und nach Westen zusätzlich belastet würde.

Nr. 30: Oberwinterthur
Die Anlage wurde aus dem regionalen Richtplan (PWU Pt. 4.8.2, Nrn. 6 und 7) im Sinne der Strategie, das bestehende Netz an Umschlaganlagen in Stadtlandschaften oder mit engem Bezug zu Stadtlandschaften im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Der bestehende Eintrag wurde präzisiert, es handelt sich nicht mehr um eine Variante. Die drei Standorte in Winterthur sollen gemäss dem Schlussbericht der Machbarkeitsstudie City-Hub der Stadt Winterthur künftig komplementäre Funktionen haben. Entsprechend werden Oberwinterthur im kantonalen Richtplan die Funktionen zugewiesen, welche die Anlage heute erfüllt. Zum einen ist sie Teil des Verladestandortkonzepts der Terrarail-Modalsplit AG, zum anderen wird hier Holzumschlag abgewickelt. Der Standort ist aber ist nicht mehr als potenzieller Ersatzstandort für Winterthur-Grüze oder Winterthur-Zentrum vorzusehen. Zum einen ist die Lage östlich von Winterthur-Grüze insbesondere für Systemverkehre ungünstig, weil dort, anders als weiter westlich, die beiden Hauptlinien in die Ostschweiz nicht mehr gebündelt sind, zum anderen ist sie für eine effektive urbane Logistik zu peripher.

Nr. 31: Embrach
Der bestehende Eintrag zur Güterumschlaganlage wurde präzisiert und das Anschlussgleis wurde aus dem regionalen Richtplan (PZU Pt. 4.6.2, Nr. 4) übertragen. Der KV-Terminal ist vor allem für internationale Verbindungen via Basel geeignet. Die Embraport beabsichtigt das Areal – weiterhin schwerpunktmässig für logistikaffine Funktionen – weiterzuentwickeln.

Nr. 32: Bülach
Der bestehende Eintrag wurde präzisiert. Die SBB plant, den Standort zu optimieren (zwei Verladekanten statt eine, Erhöhung Kapazität). Der Standort der Güterumschlage wurde geringfügig nach Osten – neben das Streckengleis – verschoben.

Nr. 33: Niederhasli-Farn
Die Anlage wurde aus dem regionalen Richtplan (PZU Pt. 4.6.2, Nr. 7) im Sinne der Strategie, Anlagen, die für den ganzen Kanton und die Stadtlandschaften von Bedeutung sind, im kantonalen Richtplan zu verankern, übertragen. Die sehr gut für eine langfristige Nutzung geeignete Anschlussgleisanlage inklusive (Hochsee-)Container-Umschlagterminal ist von kantonaler Bedeutung. Das Symbol der Güterumschlaganlage wurde in der Richtplankarte leicht gegen Osten verschoben. Die räumliche Koordination zwischen dem Betrieb der KV-Anlage und der geplanten Gebietsentwicklung im Umzonungsgebiet (WG4) ist in den nachgelagerten Verfahren sicherzustellen.

Nr. 34: Niederglatt/Niederhasli-Chutzenmoos
Das Anschlussgleis für das Stehtanklager Chutzenmoos ist von kantonaler Bedeutung. Es wurde daher vom regionalen Richtplan (PZU Pt. 4.6.2, Nr. 8) in den kantonalen Richtplan übertragen.

Nr. 35: Niederglatt/Niederhasli/Oberglatt-Frevlig
Das Anschlussgleis für das Stehtanklager Frevlig ist von kantonaler Bedeutung. Es wurde daher vom regionalen Richtplan (PZU Pt. 4.6.2, Nr. 7) in den kantonalen Richtplan übertragen. Die bestehende Anschlussgleisanlage dient insbesondere auch dem Umschlag von Baustoffen und Recyclinggut.

4.6.3 Massnahmen

a) Kanton

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

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

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

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

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

b) Regionen

Der bestehende Text bleibt unverändert: Ergänzende Standorte, die dem Güterumschlag in Verbindung mit Bahn- oder Schiffstransporten dienen, sind in den regionalen Richtplänen festzulegen. Die Regionen bezeichnen Anschlussgleise zur 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.

c) Gemeinden

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

Die Gemeinden stellen die Verfügbarkeit von Halte- und Parkierungsflächen für den gewerblichen Umschlag (z.B. Handwerker) mittels geeigneter Massnahmen sicher.

4.9 Grundlagen

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

C Verfahren zur Anpassung des kantonalen Richtplans

Anhörung und öffentliche Auflage

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

Am 8. November 2023 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, eine öffentliche Auflage zur Richtplanteilrevision 2020 durchzuführen (RRB Nr. 1285/2023). Sie fand vom 1. Dezember 2023 bis 15. März 2024 statt. Die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger erfolgte parallel. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet. Das Resultat des Mitwirkungsverfahrens wird im Mitwirkungsbericht dokumentiert.

Soweit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen der Karte und des Textes in die Richtplanvorlage sowie Anpassungen bei den Erläuterungen 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.

Aufgrund der im Rahmen der Anhörung und der öffentlichen Auflage eingegangenen Rückmeldungen wurde im Kapitel Strassenverkehr die Anpassung der Linienführung der Umfahrung Eglisau zurückgestellt; diese soll in einer späteren Teilrevision des kantonalen Richtplans aufgegriffen werden. Im Kapitel Güterverkehr wurden der bestehende Standort Zürich-Wollishofen beibehalten und verschiedene weitere Karteneinträge angepasst. In allen von der Teilrevision 2022 betroffenen Inhalten wurden zudem zahlreiche kleinere Anpassungen und Ergänzungen vorgenommen. Über den Umgang mit den Einwendungen gibt der Mitwirkungsbericht Auskunft.

Antrag des Regierungsrates

Am 12. März 2025 hat der Regierungsrat die überarbeitete Teilrevision 2022 in zwei Teilen an den Kantonsrat überwiesen. Die Vorlage 6012 umfasst die Kapitel 2 «Siedlung», 3 «Landschaft» sowie 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen». Die Vorlage 6013 umfasst das Kapitel 4 «Verkehr».

Beratung in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

Die Vorlage 6013 wurde vom 3. Juni 2025 bis zum 3. März 2026 in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) beraten. Zuhanden des Kantonsrates wurden drei Minderheitsanträge formuliert. Die Schlussabstimmung und Antragstellung an den Kantonsrat erfolgte am 3. März 2026.