



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Richtplan

Kanton Zürich

Teilrevision Verkehr

Prüfungsbericht

Ittigen, 17. April 2008

Inhalt

1	GESAMTBEURTEILUNG	3
2	GEGENSTAND UND ABLAUF DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS	4
2.1	Genehmigungsgesuch des Kantons	4
2.2	Prüfungsvoraussetzungen	4
2.3	Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen	4
2.4	Ablauf des Genehmigungsverfahrens	4
3	VERFAHREN, INHALT UND FORM	6
3.1	Verfahren der Richtplanerarbeitung	6
3.11	Zusammenarbeit mit dem Bund	6
3.12	Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen	6
3.13	Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung	7
3.2	Grundlagen der Richtplananpassung	7
3.21	Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung	7
3.22	Weitere Grundlagen	7
3.3	Inhalt der Richtplananpassung	8
3.31	Gesamtverkehrsstrategie (Kap. 4.1)	8
3.32	Strassenverkehr (Kap. 4.2)	8
3.33	Öffentlicher Personenverkehr (Kap. 4.3)	12
3.34	Fuss- und Veloverkehr (Kap. 4.3a)	14
3.35	Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen (Kap. 4.4)	15
3.36	Güterverkehr (Kap. 4.5)	15
3.37	Luftverkehr (Kap. 4.6)	16
3.38	Schifffahrt (Kap. 4.7)	17
3.4	Form des Richtplans	17
3.41	Richtplantext	17
3.42	Richtplankarte	17
3.43	Erläuterungen	17
3.5	Umsetzung, Bewirtschaftung und Wirkungskontrolle des Richtplans	18
3.51	Allgemeines	18
4	ANTRÄGE AN DIE GENEHMIGUNGSBEHÖRDE	19
	ANHANG: ERGÄNZENDE BEMERKUNGEN DER BUNDESSTELLEN	21

1 Gesamtbeurteilung

Mit der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr liegt eine umfassende Anpassung der bisherigen Festlegungen aus dem Jahr 1995/1996 vor. Das überarbeitete Kapitel Verkehr beinhaltet verschiedene neue Akzente, unter anderem sind Modal-Split-Ziele und Prioritäten für den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen festgelegt sowie die Standortvoraussetzungen für verkehrsintensive Einrichtungen definiert.

Zusammen mit dem Gesamtverkehrskonzept verfügt der Kanton Zürich mit dem revidierten Richtplan Verkehr über ein aktualisiertes Steuerungs- und Koordinationsinstrument, welches auf die Ziele einer nachhaltigen und koordinierten Weiterentwicklung des Verkehrssystems ausgerichtet ist. Dazu gehören die sachgerechte Abstimmung der Verkehrsarten und Verkehrsträger, unter Berücksichtigung der Aspekte Siedlungs- und Landschaftsqualität sowie Umweltvorsorge. Insbesondere soll auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hingewirkt und der Velo- und Fussverkehr gefördert werden. Diese strategische Ausrichtung des Zürcher Richtplans stimmt mit den Vorstellungen des Bundes im Bereich der koordinierten Verkehrsplanung grundsätzlich überein.

Die im Richtplan aufgenommenen Objekte Strasse und Schiene umfassen nicht nur kurz- oder mittelfristig realisierbare Infrastrukturvorhaben, sondern auch solche mit einem sehr langfristigen Realisierungshorizont. Entsprechend unterschiedlich ist der Stand der räumlichen Abstimmung, welcher in vielen Fällen nicht einer Festsetzung gemäss Raumplanungsverordnung des Bundes entspricht. Damit die postulierten strategischen Ziele tatsächlich erreicht und die Finanzierbarkeit gewährleistet werden können, ist die vorgesehene Einführung des Gesamtverkehrscontrollings eine wichtige Massnahme, welche auch zu späteren Anpassungen der Richtplaneinträge bezüglich Bedarf, Funktion und Prioritäten führen dürfte.

Ein wichtiges Ziel des kantonalen Richtplans ist die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Dabei stellt die Festlegung von Voraussetzungen für die Erschliessung verkehrsintensiver Einrichtungen (VE) mit Infrastrukturanlagen des öffentlichen Verkehrs (öV) eine wichtige Massnahme dar.

Den in der bundesrätlichen Genehmigung vom 15. Mai 1996 – im Wesentlichen bezüglich der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts und seiner Umsetzung im Richtplan – gemachten Vorbehalten konnte mit der vorliegenden Anpassung entsprochen werden. Im Rahmen der laufenden „Gesamtüberprüfung“ des Zürcher Richtplans wird die Möglichkeit bestehen, weitere materielle und formelle Verbesserungen vorzunehmen.

2 Gegenstand und Ablauf des Genehmigungsverfahrens

2.1 Genehmigungsgesuch des Kantons

Mit Schreiben vom 11. Juni 2007 reichte der Baudirektor des Kantons Zürich die Teilrevision des Richtplans im Bereich Verkehr zur Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons Zürich lagen folgende Dokumente bei:

- Richtplantext, Beschluss des Kantonsrats vom 26. März 2007 (zur Genehmigung);
- Richtplankarte Massstab 1: 50'000, Beschluss des Kantonsrats vom 26. März 2007;
- Erläuterungsbericht zu den Einwendungen, Beschluss des Kantonsrats vom 26. März 2007

2.2 Prüfungsvoraussetzungen

Die mit Gesuch vom 11. Juni 2007 durch die Baudirektion des Kantons Zürich zur Genehmigung eingereichte Teilrevision des kantonalen Richtplans wurde vom Kantonsrat am 26. März 2007 beschlossen.

Die gemäss Ziffer 2.1 eingereichten Unterlagen genügen den Mindestanforderungen, die erfüllt sein müssen, um auf das Gesuch einzutreten.

2.3 Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob der *Richtplan als solcher* mit dem Bundesrecht in Einklang steht. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des RPG und der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1).

Als Raster für die in diesem Bericht vorgenommene Prüfung dient der vom EJPD/BRP herausgegebene Ordner «DER KANTONALE RICHTPLAN - LEITFADEN FÜR DIE RICHTPLANUNG».

2.4 Ablauf des Genehmigungsverfahrens

Im Rahmen des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens haben folgende in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen eine Stellung genommen:

- Bundesamt für Strassen (ASTRA), Abteilung Strassennetze, 13.09.2007
- Bundesamt für Verkehr (BAV), Abteilung Infrastruktur, 14.09.2007
- SBB AG Bern, Infrastruktur, Trassenmanagement, 05.09.2007
- Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Abt. Luftfahrtentwicklung, 31.08.2007
- Bundesamt für Umwelt (BAFU), Sektion UVP und Raumordnung, 19.09.2007
- Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK), 11.09.2007
- Bundesamt für Energie (BFE), 30.08.2007
- Bundesamt für Kultur (BAK), 13.09.2007
- Generalsekretariat VBS, Raum und Umwelt VBS, 21.09.2007
- Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV), 14.09.2007
- Bundesamt für Landwirtschaft (BLW), 03.09.2007
- Bundesamt für Wohnungswesen (BWO), 12.09.2007

Die Anliegen der Bundesstellen wurden berücksichtigt und in den Prüfungsbericht integriert.

Mit Schreiben vom 26. Juni 2007 wurden die Kantone Aargau, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Schwyz und Zug darum ersucht, zum Richtplan des Kantons Zürich Stellung zu nehmen. Es sind folgende Stellungnahmen eingetroffen:

- Amt für Raumplanung des Kantons Thurgau, 10.07.2007
- Justizdepartement des Kantons Schwyz, 09.08.2007
- Baudepartement des Kantons Schaffhausen, 15.08.2007
- Baudepartement des Kantons St. Gallen, 15.08.2007
- Baudirektion des Kantons Zug, 28.08.2007
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, 24.09.2007

Die Kantone Zug, St. Gallen, Schaffhausen und Aargau machen Vorbehalte bezüglich Bedeutung und Realisierungszeitpunkt von Verkehrsvorhaben bzw. der Übereinstimmung der Verkehrsentwicklung in den benachbarten Grenzgebieten. Die einzelnen Vorbehalte werden in den Ziffern 3.32 und 3.33 behandelt. Der Kanton Schwyz begrüsst grundsätzlich die Richtplananpassung und legt – wie die anderen Kantone auch – grossen Wert darauf, dass der Kanton Zürich die weitere Planung und Umsetzung in enger Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen vornimmt. Der Kanton Thurgau kann der Teilrevision ohne Vorbehalt zustimmen.

Mit Brief vom 18. Januar 2008 an den Baudirektor wurde dem Kanton Zürich Gelegenheit gegeben, sich zum Prüfungsberichtsentswurf zu äussern. In der Stellungnahme der Baudirektion des Kantons Zürich vom 28. März 2008 werden verschiedene Anträge zur Genehmigung von einzelnen Vorhaben des Strassen- und Schienenverkehrs gestellt. Diese wurden vom ARE in der Folge im Prüfungsbericht berücksichtigt und grösstenteils übernommen.

3 Verfahren, Inhalt und Form

3.1 Verfahren der Richtplanerarbeitung

3.11 Zusammenarbeit mit dem Bund

Im Rahmen der bundesrätlichen Genehmigung des Richtplans des Kantons Zürich (Beschluss 15.5.1996 und Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumplanung (BRP) vom 12. März 1996) wurde der Kanton eingeladen, im Bereich Verkehr Ergänzungen vorzunehmen. Insbesondere wurden die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts und die räumliche Umsetzung im Richtplan verlangt.

In der Zwischenzeit wurde das Gesamtverkehrskonzept erstellt. Der Kanton hat den Richtplan im Bereich Verkehr zudem zweimal punktuell angepasst:

- Teilrevision zur Glattalbahn (22.09.1997)
- Teilrevision Durchmesserlinie mit Durchgangsbahnhof Löwenstrasse (11.06.2001)

Mit Schreiben vom 6. November 2003 hat das ARE - auf Wunsch des Kantons - dem Amt für Raumordnung und Vermessung des Kantons Zürich (ARV) eine Zwischenbeurteilung zur Richtplananpassung übermittelt. Darin wurden die grundlegenden Ziele in den Bereichen „Gesamtverkehr/Verkehrskoordination“ sowie „Abstimmung Siedlung und Verkehr“ gewürdigt. Gleichzeitig wurden verschiedene materielle Punkte bemängelt und Vorschläge zur Weiterbearbeitung gemacht.

Die formelle Vorprüfung wurde mit dem Vorprüfungsbericht vom 8. August 2005 abgeschlossen. Im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren wurden von den Bundesstellen diverse Überprüfungen und Anpassungen verlangt, insbesondere bezüglich der Abstimmung zwischen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm einerseits und zwischen dem Richtplan und dem Sachplan Verkehr andererseits.

3.12 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen

Gemäss Art. 11 Abs. 1 RPG setzt die bundesrätliche Genehmigung der kantonalen Richtpläne unter anderem voraus, dass die raumwirksamen Aufgaben der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigt werden.

Die Nachbarkantone hatten im Rahmen der Vernehmlassung und der öffentlichen Auflage der Richtplananpassung Gelegenheit zur Stellungnahme. Diese wurden bei der Überarbeitung berücksichtigt. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens eingegangene Anträge der Nachbarkantone sind im vorliegenden Prüfungsbericht bei der entsprechenden materiellen Prüfung eingeflossen.

3.13 Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Die Teilrevision des kantonalen Richtplans Verkehr lag vom 2. Mai bis 30. Juni 2005 öffentlich auf. Der Richtplan-Text mit zugehöriger Karte wurde zudem im Internet veröffentlicht. Während der Auflagefrist konnte sich jedermann zur Vorlage äussern und Anregungen sowie Einwendungen einreichen. Über die Ergebnisse dieses Verfahrens hat der Kanton Zürich einen „Erläuterungsbericht zu den Einwendungen“ erarbeitet.

3.2 Grundlagen der Richtplananpassung

3.21 Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung

Die vorliegende Richtplananpassung stützt sich auf die im gültigen Richtplan verankerten Leitlinien ab, insbesondere auf

- Leitlinie 1: Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern;
- Leitlinie 2: Die Entwicklung der Siedlungsstrukturen ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten;
- Leitlinie 3: Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern.

Zudem gelten die Festlegungen des Richtplans in den Bereichen Siedlung und Landschaft als verpflichtender Rahmen für die Anpassungen im Kapitel Verkehr.

3.22 Weitere Grundlagen

Der Kanton Zürich verfügt im Bereich Verkehr und Raumentwicklung über zahlreiche Grundlagen, welche der Erarbeitung der Richtplananpassung zu Grunde lagen, insbesondere:

- Raumplanungsberichte aus den Jahren 2001 und 2005
- Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Dezember 2001
- Raumbewertung Kanton Zürich, Verkehrsentwicklung, Dezember 2003
- Raumbewertung Kanton Zürich, Siedlungsentwicklung, Dezember 2004
- Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich, Beschluss des Regierungsrats vom 13. September 2006

Auch das dem Bund mit Schreiben vom 14. November 2007 eingereichte Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr des Kantons Zürich stellt eine Grundlage dar, indem dieses in den dichten urbanen Räumen eine weitergehende Abstimmung zwi-

schen Siedlung und Verkehr sicherstellt und insbesondere die Wirkung der Verkehrsmassnahmen im Gesamtzusammenhang beurteilen wird.

Die Anforderungen an die Grundlagen sind somit erfüllt.

3.3 Inhalt der Richtplananpassung

3.31 Gesamtverkehrsstrategie (Kap. 4.1)

Zielsetzungen

Das Kapitel 4.1 Gesamtverkehrsstrategie übernimmt im Wesentlichen die strategischen Ziele und Grundsätze des Gesamtverkehrskonzepts des Kantons Zürich. Diese beinhalten insbesondere den sachgerechten und aufeinander abgestimmten Einsatz der Verkehrsarten und das Hinwirken auf die Erhöhung des Anteils öffentlichen Verkehrs. Damit wird auf der strategisch-konzeptionellen Ebene die Koordination zwischen den Verkehrsträgern und Verkehrsarten, die Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung sowie zwischen dem Kanton und den Regionen und Gemeinden grundsätzlich gewährleistet.

Massnahmen zur Umsetzung

Das „Gesamtverkehrscontrolling“ stellt eine wichtige Umsetzungsmassnahme des Kantons dar, indem die Zielerreichung bezüglich Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit, Umweltqualität, Siedlungs- und Landschaftsqualität sowie Grundversorgung bewertet und daraus Handlungsschwerpunkte - insbesondere für das Strassenbauprogramm und die Angebotsentwicklung im öffentlichen Personenverkehr - abgeleitet werden (Kap. 4.1.3). Zudem besteht die Absicht, dass der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern Verkehrssteuerungselemente wie die mittelfristige Einführung von Road Pricing entwickelt.

Tram- und Buslinien, Verbindungsstrassen, Fuss-, Wander- und Velowege werden in den regionalen Richtplänen festgelegt (4.1.3). Entsprechende grundlegende Vorgaben und Anforderungen sind in § 30 des kantonal-zürcherischen Gesetzes vom 7. September 1975 über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (PBG; LS 700.1) festgehalten.

3.32 Strassenverkehr (Kap. 4.2)

Zielsetzungen

Gemäss den Zielsetzungen unter 4.2.1 soll das Strassennetz unter dem Gesichtspunkt der Siedlungs- und Landschaftsqualität, der Umweltvorsorge, der wirtschaftlichen

Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität, der Sicherheit und der reibungslosen Verkehrsabwicklung erneuert, optimiert und ergänzt werden. Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes sei in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen zu gewährleisten. Wir unterstützen diese generellen Zielsetzungen.

Strassennetz und Infrastrukturvorhaben (Objekte) in Bundeskompetenz

Die Bezeichnung der Netze der Hochleistungsstrassen (HLS) und Hauptverkehrsstrassen (HVS) betreffen die Interessen des Bundes, indem erwartet wird, dass (fast) alle Hochleistungsstrassen - sowie ein Teil des HVS-Netzes - als „Bundesstrassen“ aufgenommen werden.

Was das künftige Nationalstrassennetz (Grundnetz) anbetrifft, wird der Bund in Zukunft allein für Planung und Finanzierung verantwortlich sein. Gestützt auf die Kriterien des Sachplans Verkehr, Teil Programm (vom Bundesrat am 26.04.2006 beschlossen) wird der neue Netzbeschluss durch das Parlament definitiv gefasst werden. Erst mit dem Bauprogramm wird die zeitliche Abfolge festgelegt. Mit dem Projekt WEN (Weiterentwicklung Nationalstrassennetz) ermöglicht das ASTRA eine Gesamtsicht über die vorhandenen Entwicklungsprojekte, insbesondere im Hinblick auf die Ergänzung des Netzbeschlusses Nationalstrassen und die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz im Rahmen des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; AS 2007 6017).

Aufgrund dieser teilweise noch offenen Ausgangslage, was die Festlegung des Grund- und Ergänzungsnetzes anbetrifft, sowie der noch nicht abgeschlossenen ergänzenden Bundesplanungen (WEN, Engpassbeseitigung, etc.) werden die Vorhaben, die das aktuelle und voraussichtlich künftige Nationalstrassennetz betreffen, unter Vorbehalt des Netzbeschlusses und dem Ergebnis der Planung zur Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse genehmigt.

Die im Richtplan bezeichneten Objekte, welche in Zusammenhang mit der Fertigstellung des **Nationalstrassennetzes** oder mit Ausbauten auf diesem begründet sind, oder solche, die gemäss den Kriterien des **Sachplans Verkehr, Teil Programm**, dem Grundnetz entsprechen, werden **unter dem Vorbehalt** des Netzbeschlusses **genehmigt**: Folgende Objekte entsprechen eindeutig den Kriterien des Grundnetzes (Abb. 5 im Sachplan Verkehr): Nrn. 1, 5, 6, 8, 11, 12, 14, 19, 20, 29, 36b, 44, 45. Es wird davon ausgegangen, dass die weitere Planung und Ausführung in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesstellen erfolgt. Die Objekte Nrn. 2a (Stadtunnel) und 26 (Glattalautobahn) werden als Zwischenergebnis genehmigt.

Aus den Stellungnahmen der Bundesstellen und der Nachbarkantone ergeben sich im Weiteren folgende objektspezifische Bemerkungen und Vorbehalte:

- Nr. 12 A1, Limmattal Anschluss Dietikon-Limmattaler Kreuz:
Der Kanton Aargau erwartet, dass bei einer allfälligen weiterführenden Planung dieses langfristigen Vorhabens eine Koordination mit Kanton Aargau stattfindet.
- Nr. 14, A4 Knonaueramt:
Als Begleitmassnahme zur Realisierung der A4 im Knonaueramt ist die „Abklassierung“ der Sihltalstrasse festgehalten. Der Kanton Zug spricht sich gegen eine Abklassierung und gegen einen Rückbau aus, weil diese Massnahmen negative Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Zug haben könnten. Demgegenüber ist festzuhalten, dass die Erreichbarkeit des Kantons Zug mit der Eröffnung der A4 im Knonaueramt die Erreichbarkeit des Kantons Zug wesentlich erhöhen wird. Die Abklassierung der Sihltalstrasse im Sinne einer flankierenden Massnahme erscheint somit gerechtfertigt.
- Nr. 20 Hirzeltunnel:
Gemäss den Kriterien des Sachplans Verkehr sind die Voraussetzungen für die Aufnahme der Verbindung zwischen der A3 und der A4 in das künftige Grundnetz erfüllt. Die weitere Planung erfolgt wie bisher in enger Abstimmung mit dem Kanton Zug (u.a. im Rahmen der Strategieplanung Hirzelverbindung).

Der Kanton Schaffhausen verlangt, dass das im Sachplan Verkehr und im Richtplan Schaffhausen festgelegte Vorhaben „A4, Süd-Ost-Umfahrung Schaffhausen (3-19)“ bzw. „Übergeordnetes Strassennetz und Kapazitätsengpass zwischen N4 – A81“ im Zürcher Richtplan aufgenommen wird. Eine Koordination dieses Vorhabens im Zürcher Richtplan wäre dann vorzunehmen, wenn entsprechende Resultate aus der laufenden Planungsstudie vorlägen.

Das Baudepartement des Kantons St. Gallen erwartet, dass das Vorhaben „Verkehrsentlastung Rapperswil/Jona“ als zweckmässige ausserkantonale Ergänzung des Strassennetzes in den Richtplan des Kantons Zürich aufgenommen wird. Dies wäre unseres Erachtens dann angezeigt, wenn mit diesem Vorhaben grossräumige überkantonale Auswirkungen bzw. Konsequenzen für das Verkehrssystem des Kantons Zürich verbunden wären.

Die übrigen im Richtplan aufgenommenen Objekte der Kategorie „als Bundesstrasse vorzusehen“ befinden sich weder auf dem aktuellen noch auf dem künftigen Nationalstrassennetz gemäss den im Sachplan Verkehr formulierten Kriterien. Diese Objekte werden unter dem Vorbehalt ihrer späteren Überprüfung (Bedarf, Prioritäten, räumliche Abstimmung gemäss Art. 5 Abs. 2 RPV als Zwischenergebnis genehmigt (insbes. Nrn. 2b, 3, 4, 27, 36a, 40, 41, 42, 43, 48, 49, 50, 51, 52).

Aus den Stellungnahmen der Bundesstellen und der Nachbarkantone ergeben sich folgende ergänzende objektspezifische Bemerkungen und Vorbehalte:

- Nr. 26/27 Glattalautobahn/Nordumfahrung Kloten:
Gemäss den funktionalen Kriterien zum Grundnetz wurde die Verbindung vorderhand nicht ins Grundnetz aufgenommen. Im Rahmen der Netzbeschlüsse werden Grund- und Ergänzungsnetz „in den zentralen Bereichen der Agglomerationen“ überprüft. In diesem Rahmen ist eine Aufnahme in das Grundnetz möglich. Vorgängig müssen die Grundlagen seitens des Bundes (WEN, Engpassbeseitigung) ergänzt werden. Es wird zur Kenntnis genommen, dass es sich bei der Glattalautobahn gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept um ein Schlüsselvorhaben mit mittelfristigem Realisierungshorizont handelt.
- Nr. 40 und 41 „Äussere Nordumfahrung“:
Die „Äussere Nordumfahrung“ (Nr. 40 und 41, Verbindung zwischen Winterthur Nord – Bülach – Wettingen) widerspricht grundsätzlich den Zielen und Entwicklungsstrategien des Sachplans Verkehr. Eine Genehmigung dieses Vorhabens ist aus raumplanerischen und gesamtverkehrlichen Überlegungen aus heutiger Sicht nicht möglich. Auch im Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich ist es nicht aufgeführt. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau lehnt die „äussere Nordumfahrung“ (Teil West) ab, insbesondere mit der Begründung, dass damit Mehrverkehr im Raum Wettingen entstehen würde.

Übrige Infrastrukturvorhaben Strasse (Objekte)

Die übrigen Objekte betreffen das Hauptstrassen- und das Kantonsstrassennetz.

Grundlage für eine Festsetzung eines Vorhabens gemäss Art. 5 Abs. 2 RPV ist der Nachweis der räumlichen Abstimmung. Bei den vorliegend im Richtplan bezeichneten Objekten sind die Angaben zu Bedarf und räumlichen Auswirkungen und Konflikten (z.B. Waldfläche, Belastung von Natur und Landschaft, BLN- und ISOS-Objekte, Grundwasserschutz, FFF etc.) aus dem Richtplantext meist nicht ersichtlich. Die Voraussetzungen für eine Genehmigung im Sinne einer Festsetzung sind damit teilweise nicht erfüllt.

Bei den **Objekten des kantonalen Strassennetzes** fehlt der vollständige Nachweis der räumlichen Abstimmung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV; sie werden als Zwischenergebnis **genehmigt**. Im Rahmen einer späteren Richtplananpassung wird der Nachweis der räumlichen Abstimmung zu vervollständigen sein. Allfällige neue Erkenntnisse aus dem Agglomerationsprogramm oder dessen Prüfung sind zu berücksichtigen.

Ergänzende objektspezifische Bemerkungen und Vorbehalte:

- Nr. 13 Westumfahrung Dietikon:
Die Linienführung des Vorhabens ist mit dem Richtplan des Kantons Aargau nicht

abgestimmt. Eine Koordination zwischen den Kantonen ist im Rahmen der weiteren Planung und Projektierung notwendig.

- Nr. 16 und 17, Umfahrungen Bickwil und Ottenbach:
Die beiden Vorhaben stehen im Zusammenhang mit der Eröffnung der durch das Knonauer-Amt führenden Autobahn. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau begrüsst die beiden Umfahrungsprojekte und setzt sich für deren Realisierung ein.

3.33 Öffentlicher Personenverkehr (Kap. 4.3)

Zielsetzungen

Beim Fernverkehr sollen nebst der Verbesserung des Anschlusses des Kantons an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz vermehrt auch Stadtbahnhöfe und grössere Gemeinden durch Fernverkehrszüge direkt bedient werden. Das S-Bahn-System soll weiterentwickelt werden, indem auch ausserkantonale Siedlungsschwerpunkte in das S-Bahn-Netz integriert werden.

Wir unterstützen diese generellen Zielsetzungen aus gesamtverkehrlicher Sicht, machen jedoch darauf aufmerksam, dass die konkrete Bedienungsqualität im Fernverkehr in der Fernverkehrs-Konzession festgelegt wird. Die Mitfinanzierung von Angeboten im regionalen Personenverkehr durch den Bund ist nicht sichergestellt (der Kanton Zürich hat die Kantonsquote ausgeschöpft).

Infrastrukturvorhaben Schiene (Objekte)

Die im Richtplan aufgenommenen Objekte („Karteneinträge“ Nr. 1 bis 47) dienen der langfristigen Sicherstellung der Infrastrukturvorhaben am Schienennetz. Aus Sicht des Bundes umfasst der Richtplan eine sehr grosse Zahl von Vorhaben, deren Bedarf zum jetzigen Zeitpunkt teilweise nicht ersichtlich ist. Was die vorsorgliche Trassensicherungen anbetrifft, ist dies aus Bundessicht grundsätzlich zu begrüßen.

Zahlreiche Vorhaben, insbesondere im Bereich Fernverkehr, betreffen die Planung des Bundes. Angebotsplanung, Finanzierung und Umsetzung im Bereich öffentlicher Fernverkehr wurden im Wesentlichen in den Beschlüssen auf Bundesebene festgelegt: u.a. NEAT- und HGV-Finanzierungsbeschlüsse, Fernverkehrskonzession, Sachplan Verkehr. Im Rahmen der Botschaft „Gesamtschau FinöV“ hat der Bundesrat seine Vorstellung des mit ZEB („zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“) beabsichtigten Ausbaus festgelegt. Aufgrund dieser noch offenen Ausgangslage können noch keine verbindlichen Aussagen zu Objekten gemacht werden, die von ZEB direkt und indirekt betroffen sind.

Die im Richtplan bezeichneten Objekte, welche eine Grundlage im **Sachplan Verkehr** haben, in der Botschaft ZEB enthalten sind oder über eine **Plangenehmigung** verfügen, werden unter dem **Vorbehalt** des Beschlusses „Gesamtschau FinöV“ **genehmigt**: Nrn. 1, 2, 4, 10, 11, 20, 21, 25c, 26, 45. Die Objekte Nrn. 25a/b werden als Zwischenergebnis genehmigt.

Es ergeben sich folgende ergänzende objektspezifische Bemerkungen und Vorbehalte aus den Stellungnahmen der Bundesstellen und der Nachbarkantone:

- Nr. 20 Zimmerbergbasistunnel:
Das Vorhaben wird in der Botschaft „Gesamtschau FinöV“ als nicht finanziertes Grossprojekt bezeichnet. Der Realisierungshorizont ist aus Bundessicht „langfristig“ (statt kurz- bis mittelfristig).
- Nr. 21 Hirzeltunnel:
Der Hirzeltunnel ist im Richtplan im Sinne einer Trasseesicherung aufgenommen worden, und um die Handlungsspielräume insbesondere im Bereich der Tunnelportale offen zu lassen. Nach Ansicht des Kantons Zug würde der Hirzeltunnel dem Zuger Bahnnetz markant mehr Güterverkehr bescheren, welcher kapazitätsmässig auf dem bestehenden Bahnnetz nicht bewältigt werden könnte. Für den Kanton Schwyz ist eine Tunnelverbindung zwischen Horgen und Baar nicht notwendig, da die Anbindung der Ostschweiz an die NEAT via Pfäffikon – Arth Goldau erfolgt. Gemäss ZEB gilt der Hirzeltunnel als nicht finanziert.
- Nr. 25 (a,b,c) Leistungssteigerung Zürich – Winterthur:
Im Rahmen des HGV-Anschlusses der Ostschweiz werden erste Elemente der Variante „Verzweigung Hürlistein-Winterthur“ (Objekt 25c) projektiert. Damit wird unter anderem die Bahnanbindung der Ostschweiz verbessert. Mit der Realisierung dieser Variante erhalten die Tunnelverbindungen (Varianten 25a und 25b) den Charakter von zusätzlichen langfristigen Optionen.
- Nr. 45 Ausbau der Strecke Eglisau – Neuhausen am Rheinfluss:
Das Vorhaben ist Teil des HGV-Projekts und wird bis 2015 realisiert, was auch dem Anliegen des Kantons Schaffhausen entspricht. Für den Kanton Zürich stellt der Abschnitt Winterthur – Schaffhausen (Objekt Nr. 40) zusätzlich einen langfristigen Korridor für internationale Verbindungen dar.

Bei den übrigen im Richtplan aufgenommen Objekten handelt es sich vorwiegend um Vorhaben zur S-Bahn, sowie zu Mittel- und Feinverteiler.

Grundlage für eine Festsetzung eines Vorhabens gemäss Art. 5 Abs. 2 RPV ist der Nachweis der räumlichen Abstimmung. Bei den vorliegend im Richtplan bezeichneten Objekten sind die Angaben zu Bedarf, Funktion, Prioritäten sowie räumliche Auswirkungen und Konflikte (z.B. Waldfläche, Belastung von Natur und Landschaft, BLN- und ISOS-Objekte, Grundwasserschutz, FFF etc.) aus dem Richtplantext meist nicht

ersichtlich. Die Voraussetzungen für eine Genehmigung im Sinne einer Festsetzung sind damit teilweise nicht erfüllt.

Bei den übrigen **Objekten Schiene** (Ziff. 4.3.2 „Karteneinträge“) fehlt der vollständige Nachweis der räumlichen Abstimmung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV; sie werden als Zwischenergebnis **genehmigt**. Im Rahmen einer späteren Richtplananpassung wird der Nachweis der räumlichen Abstimmung zu vervollständigen sein. Allfällige neue Erkenntnisse aus dem Agglomerationsprogramm oder dessen Prüfung sind zu berücksichtigen.

Es ergeben sich folgende ergänzende objektspezifische Bemerkungen und Vorbehalte aus den Stellungnahmen der Bundesstellen und der Nachbarkantone:

- **Nr. 3 Tram ETH Hönggerberg**
Mit diesem Vorhaben kann die Erschliessung der ETH Hönggerberg – der für den Bund wichtigste Forschungs- und Bildungsstandort im Kanton Zürich – mit dem öV wesentlich verbessert werden. Wir begrüssen die Aufnahme dieses Vorhabens im Richtplan.
- **Nr. 16 Limmattalbahn**
Die geplante Limmattalbahn ist eine wichtige Massnahme zur Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, da aufgrund der angestrebten Siedlungsentwicklung eine bedeutende Verkehrszunahme im Limmattal erwartet wird.
- **Nr. 17 Bremgarten-Dietikon**
Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau weist auf den Koordinationsbedarf in der Frage der Einführung der Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden-Bahn (BDWM) in den Bahnhof Dietikon hin (in Kombination mit der Stadtbahn Limmattal).

3.34 Fuss- und Veloverkehr (Kap. 4.3a)

Die Ziele zum Fuss- und Veloverkehr sind sehr generell gehalten. Gemäss dem Zürcher Recht (§ 30 PBG) werden die Langsamverkehrsnetze in den regionalen Richtplänen festgelegt. Zudem werden Massnahmen für den Langsamverkehr (LV) im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten bzw. im Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich festgelegt. Diesem Vorgehen können wir grundsätzlich zustimmen. Allerdings sollte der kantonale Richtplan zuhanden der Regionen und Gemeinden grundlegende Anforderungen an die Planung und Gestaltung der Langsamverkehrsnetze festlegen. Beispielsweise sollte ein zusammenhängendes LV-Netz angestrebt und die Abstimmung zwischen dem LV und der Besiedlungsstruktur verbessert werden.

3.35 Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen (Kap. 4.4)

Das Thema „Verkehrsintensive Einrichtungen“ (VE) ist ein wesentlicher Aspekt im Bereich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr und ist für die verbindliche räumliche Umsetzung der kantonalen Leitlinien 1 und 2 von grosser Bedeutung. Diese Festlegungen bei der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr (Kap. 4.4.1) und die Massnahmen zur Umsetzung (Kap. 4.4.3) sind dringend erforderlich, um eine notwendige Planungssicherheit zu erreichen und zu Planungsgrundlagen zu kommen, die vom Bundesgericht in einigen Fällen bisher vermisst wurden. Ebenso halten wir die Bestrebungen des Kantons Zürich, auch Massnahmen für bereits bestehende verkehrsintensive Einrichtungen zu treffen, aufgrund der zu erwartenden positiven Wirkung auf die Lebensqualität der Bevölkerung und Umwelt für dringlich.

Gegenüber der Vorprüfungsvorlage wurden die Definition „Verkehrsintensive Einrichtung“ (VE) geändert (statt 2'000 neu 3'000 Fahrten) und die Anforderungen an die Erschliessung von VE mit dem öffentlichen Verkehr reduziert. Damit können die Anforderungen an die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr aus Bundes Sicht grundsätzlich noch akzeptiert werden. Für weniger zentrale Gebiete wäre allerdings ein tieferer Wert als 3'000 Fahrten angebracht. Der Auftrag an die Regionen, gestützt auf die kantonalen Erschliessungsanforderungen raumplanerisch geeignete Gebiete für VE festzulegen, ist eine wichtige Umsetzungsmassnahme.

Die Festlegungen zu den VE sind auch im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr des Kantons Zürich von Bedeutung, indem damit verbindliche Rahmenbedingungen über das ganze Kantonsgebiet festgelegt werden.

3.36 Güterverkehr (Kap. 4.5)

Gemäss der Zielsetzung im Bereich Güterverkehr soll der Störfallvorsorge beim Transport, Umschlag und Lagerung von Gütern Rechnung getragen werden. Im Richtplan werden jedoch zum Abstimmungsbedarf zwischen Raumplanung und Störfallvorsorge keine entsprechenden Anweisungen zuhanden der Nutzungsplanung festgelegt.

Damit weist der Richtplan des Kantons Zürich in Bezug auf die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung im Umfeld von Transportachsen (und störfallrelevanter Anlagen) eine Lücke auf. Wir verweisen auf die im Entwurf vorliegende Planungshilfe: A-RE/BAFU/BAV, Planungshilfe Raumplanung und Störfallvorsorge entlang von risikorelevanten Bahnlinien, Entwurf für die Konsultation, Bern 2006, sowie auf das Rechtsgutachten von Fürsprecher R. Muggli, „Rechtliche Möglichkeiten der Koordination des Störfallvorsorgerechts mit dem Raumplanungsrecht“ vom 12. April 2007.

Wir laden den Kanton Zürich ein, dieses Thema im Rahmen der Gesamtüberprüfung zu behandeln und entsprechende Festlegungen im Richtplan zu treffen.

Umschlagsterminal Niderfeld, Dietikon (Objekt Nr. 7)

Es kann festgestellt werden, dass der Kanton Zürich mit dieser Festlegung einen Standort sichert, welcher mit der nationalen Strategie zur Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs übereinstimmt und zudem auch von den SBB ausdrücklich gewünscht wird. Das Bundesgericht hat die Beschwerde der Städte Dietikon und Schlieren und sechs weiterer Nachbargemeinden mit Entscheid vom 26. Februar 2008 abgewiesen, das Vorhaben kann vorbehaltlos genehmigt werden.

3.37 Luftverkehr (Kap. 4.6)

Das Kapitel Flughafen Zürich-Kloten bleibt vorerst unverändert, eine separate Vorlage zur Revision des Kapitels 4.6.1 wird zurzeit durch den Kanton vorbereitet. Die Abstimmung mit dem laufenden SIL-Prozess ist gewährleistet.

Für die Flugfelder Hausen am Albis, Speck-Fehraltorf und Hasenstrick stimmen die Eintragungen in der Richtplankarte und die im Text festgelegte Nutzungsbestimmungen mit dem SIL überein.

Für das Segelflugfeld Winterthur ist die Abstimmung zwischen der Flugplatznutzung und dem kantonalen Projekt für Hochwasserrückhaltebecken im Gebiet Hegmatten noch nicht abgeschlossen; Koordinationsprotokoll und SIL-Objektblatt liegen noch nicht vor. Der Flugplatzperimeter kann noch nicht im Sinne einer Festsetzung genehmigt werden, allfällige Anpassungen im Zusammenhang mit dem SIL-Prozess sind vorbehalten.

Der Militärflugplatz Dübendorf wird von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Bereits auf Ende 2005 ist der Jetflugbetrieb eingestellt worden. Bis Ende 2010 bzw. längstens bis 2014 wird der Flugplatz noch als Dienststelle von Emmen für Propellerflugzeuge, Helikopter und Flugzeuge des Lufttransportdienstes weiterbetrieben.

Auf dem Militärflugplatz Dübendorf besteht mit der Helibasis der Rega bereits eine SIL-relevante zivile Mitbenützung. Dies wird bei der Prüfung der künftigen Nutzung des Flugplatzes nach dem Rückzug der Luftwaffe zu beachten sein (vgl. SIL Teil IIIB-3). Der SIL-Koordinationsprozess zum Flugplatz Dübendorf soll demnächst an die Hand genommen werden. Bis zur geplanten Aufgabe der militäraviatischen Nutzung wird sich eine Abstimmung zwischen der Richtplanung und den Sachplanungen des Bundes (SIL, Sachplan Militär) aufdrängen.

Die Zielsetzungen (4.6.2.1) sind als Input des Kantons für die Koordinationsprozesse zu verstehen und in diesem Rahmen vom Kanton einzubringen. Dies gilt für die Flugplätze Winterthur und Dübendorf, wo die Koordinationsprozesse noch nicht abgeschlossen bzw. eingeleitet sind.

Die im Richtplan angegebenen Pistenlängen beziehen sich auf die gebaute Infrastruktur. Sie stimmen nicht in jedem Fall mit den für Starts und Landungen verfügbaren Pistenlängen überein und können nicht im Richtplan abschliessend festgelegt werden.

3.38 Schifffahrt (Kap. 4.7)

Das Kapitel Schifffahrt thematisiert den öffentlichen und privaten Schiffsverkehr. Dem umweltfreundlichen Transport von Massengütern auf dem Wasserweg wird eine gewisse Bedeutung eingeräumt.

Massnahmen zu den Bootsliegplätzen mit dem Ziel, diese an ökologisch weniger empfindlichen Gebieten zu konzentrieren, wurden mit den Nachbarkantonen St. Gallen und Schwyz im Rahmen einer Vereinbarung festgelegt.

3.4 Form des Richtplans

3.41 Richtplantext

Der kapitelweise Aufbau mit Zielsetzungen, Vorhaben („Karteneinträge“) und Massnahmen zur Umsetzung ist zweckmässig. Es wird jedoch nicht unterschieden zwischen behördenverbindlichen und informativen Richtplanteilen. Daraus muss geschlossen werden, d.h. der gesamte Text als behördenverbindlich zu betrachten ist. Auf die Angabe des Koordinationsstandes von raumwirksamen Tätigkeiten (Vororientierung, Zwischenergebnis, Festsetzung) wurde verzichtet. Wir empfehlen, dies im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans eine differenziertere Darstellung zu prüfen.

3.42 Richtplankarte

Die Richtplankarte Verkehr im Massstab 1:50'000 ist übersichtlich und gut lesbar, es wird unterschieden zwischen Ausgangslage und Richtplaninhalt. Allerdings ist mit der Aufteilung der Richtplankarteninhalte auf verschiedene Karten (Siedlung, Landschaft, Verkehr) der Bezug zu den anderen Themen nicht immer gewährleistet (z.B. BLN-Gebiete). Wir empfehlen eine Überprüfung im Rahmen der Gesamtrevision.

3.43 Erläuterungen

Die Erläuterungen wurden ausgehend von den im Rahmen der öffentlichen Auflage eingegangenen Einwendungen formuliert. Damit fehlen vollständige Erläuterungen im Sinne von Art. 7 RPV. Um die umfangreichen Erläuterungen in den bestehenden

Grundlagen zu erschliessen, wäre beispielsweise eine Internetpublikation oder eine andere geeignete Lösung zu prüfen.

3.5 Umsetzung, Bewirtschaftung und Wirkungskontrolle des Richtplans

3.51 Allgemeines

Voraussetzung für die Genehmigung des Richtplans ist die sachgerechte Berücksichtigung der raumwirksamen Aufgaben des Bundes und der Nachbarkantone (Art. 11 Abs. 2 RPG). Was die Berücksichtigung der Konzepte und Sachpläne des Bundes anbetrifft, ergeben sich folgende Feststellungen.

Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm, legt Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes für die Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung sowie Handlungsgrundsätze für den Metropolitanraum Zürich fest. Die vorliegende Richtplananpassung stimmt grundsätzlich auf der strategischen Zielebene mit dem Sachplan Verkehr überein. Im Bereich Strasseninfrastruktur gibt es bei konkreten Netzzuordnungen und einzelnen Vorhaben Differenzen (siehe Ziff. 3.32).

Sachplan Fruchtfolgefleichen

Die geplanten Verkehrsinfrastrukturen beanspruchen in der Regel landwirtschaftlich wertvolle Böden sowie Fruchtfolgefleichen (FFF). Die Richtplananpassung macht keine Aussage dazu, welche Flächenverluste zu erwarten sind und wie der Mindestumfang an FFF dauernd gesichert werden kann. Die Abstimmung mit dem Sachplan FFF ist nicht nachgewiesen. Der Kanton Zürich hat deshalb spätestens im Rahmen der nächsten Anpassung des kantonalen Richtplans nachzuweisen, welchen Umfang an Fruchtfolgefleichen er zu sichern vermag und welche Massnahmen er zu diesem Zweck vorsieht (vgl. auch Anhang II des vorliegenden Prüfungsberichts).

4 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK zuhanden des Bundesrats folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 17. April 2008 wird die Richtplananpassung des Kantons Zürich vorbehältlich der Ziffern 2 bis 4 genehmigt.
2. Die Vorhaben **Strasse** (Objekte gemäss Richtplantext 4.2.2) werden mit folgenden **Anpassungen genehmigt**:
 - a) Vorhaben auf dem bestehenden oder zukünftigen **Nationalstrassennetz** werden unter dem Vorbehalt des neuen Netzbeschlusses Nationalstrasse sowie der engen Koordination mit den Bundesstellen und den Nachbarkantonen **genehmigt**. Die übrigen Objekte mit der Bezeichnung „als Bundesstrasse vorzusehen“ werden unter dem Vorbehalt ihrer späteren Überprüfung (Bedarf, Prioritäten, räumliche Abstimmung gemäss Art. 5 Abs. 2 RPV als Zwischenergebnis genehmigt (Nrn. 2b, 3, 4, 27, 36a, 40, 41, 42, 43, 48, 49, 50, 51, 52).
 - b) Bei den **Objekten des kantonalen Strassennetzes** fehlt der vollständige Nachweis der räumlichen Abstimmung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV. Sie werden als Zwischenergebnis **genehmigt**.
3. Die Vorhaben **Schiene** (Objekte gemäss Richtplantext 4.3.2) werden mit folgenden **Anpassungen genehmigt**:
 - a) Vorhaben, welche eine Grundlage im **Sachplan Verkehr** haben, in der Botschaft ZEB enthalten sind oder über eine **Plangenehmigung** verfügen, werden unter dem **Vorbehalt** des Beschlusses „Gesamtschau FinöV“ **genehmigt** (Nrn. 1, 2, 4, 10, 11, 20, 21, 25c, 26, 45) Die Objekte Nrn. 25a/b werden als Zwischenergebnis genehmigt.
 - b) Bei den übrigen **Objekten Schiene** fehlt der vollständige Nachweis der räumlichen Abstimmung im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV. Sie werden als Zwischenergebnis **genehmigt**.
4. Der Kanton hat im Rahmen der nächsten Anpassung des kantonalen Richtplans folgende Punkte zu behandeln und Festlegungen zu treffen:
 - Sicherung der Fruchtfolgeflächen: Nachweis des gesicherten Umfangs und Massnahmen zur Schonung der Fruchtfolgeflächen
 - Störfallvorsorge: Umsetzung im Sinne der Empfehlungen des Bundes (vgl. Ziff. 3.36)

5. Mitteilung an den Regierungsrat des Kantons Zürich und an die Regierungen der Kantone Aargau, St. Gallen, Schaffhausen, Schwyz, Thurgau und Zug durch die BK.

Bundesamt für Raumentwicklung
Der Direktor

Prof. Pierre-Alain Rumley

Anhang: Ergänzende Bemerkungen der Bundesstellen

Anhang I: Bundesamt für Umwelt (BAFU)

3.1 Natur und Landschaft

Die vorliegenden Unterlagen (Richtplantext, Erläuterungsbericht, Karte) machen nur ausnahmsweise und grobe Angaben zu den Wirkungen der vorgestellten Gesamtverkehrsstrategie auf Umwelt und Landschaft (z. B. Umfahrungen Bickwil und Ottenbach oder Oberlandautobahn). Auf der Karte 1:50'000 sind keine Lebensräume von nationaler Bedeutung aufgeführt (z. B. BLN-Gebiete und Moorlandschaften). Ausserdem fehlen weitere zu berücksichtigende Grundlagen z.B. die Landschaftsschutzgebiete gemäss geltendem Richtplan. Die Landschaft wird nur in der Gesamtverkehrsstrategie und auch dort nur sehr allgemein unter „Siedlungs- und Landschaftsqualität“ (Richtplantext, S.4) behandelt. Sie müsste zumindest unter Zf. 4.2 „Strassenverkehr“ und Zf. 4.3 „öffentlicher Personenverkehr“ erneut und mit dem entsprechenden Gewicht thematisiert werden. Aufgrund dieser unvollständigen Unterlagen können wir zur vorgelegten Teilrevision des Richtplanes nicht fundiert Stellung nehmen.

Verschiedene Vorhaben tangieren Objekte des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (Strassen: 1 Üetlibergtunnel, 11 A1 Nordumfahrung, 17 Umfahrung Ottenbach, 20 Hirzeltunnel usw.; ö.V.: 32 Uster-Jona, usw.). Bei deren Realisierung ist grösstmögliche Rücksicht auf Natur und Landschaft zu nehmen. Dies sollte aus den Angaben zu den entsprechenden Vorhaben hervorgehen. Die entsprechenden Angaben sind jedoch rudimentär und ungenügend. Beispielsweise ist bei der A1 Nordumfahrung im Bereich der Katzenseen nicht nur eine Abstimmung mit dem „Moorschutz“ nötig, sondern auch Rücksicht auf das BLN 1407 „Katzenseen“ zu nehmen. Eine zusätzliche Spalte „Konflikte“ drängt sich eventuell auf.

Bei einigen Vorhaben ist, wie aus dem Erläuterungsbericht zu den Einwendungen entnommen werden kann, die landschaftliche Optimierung anscheinend vorgesehen oder bereits erfolgt (1 Üetlibergtunnel, 29 Oberlandautobahn, etc.). Auch dies sollte aus den Unterlagen direkt ersichtlich sein.

Eine Tunnellösung für den Hirzel (20 Hirzeltunnel) ist auch aus der Sicht des betroffenen BLN 1307 „Glaziallandschaft zwischen Lorzentobel und Sihl mit Höhronenkette“ sehr zu begrüssen. Die als Begleitmassnahme vorgesehene Abklassierung und den Rückbau der Sihltalstrasse begrüssen wir sehr. Diese ist unverzüglich nach Eröffnung des Hirzeltunnels umzusetzen. Dadurch wird der geplante Naturerlebnispark Sihlwald vom Verkehrslärm entlastet, und dieses Naherholungsgebiet würde dadurch bedeutend aufgewertet.

Mit dem beabsichtigten massiven Ausbau der Infrastrukturanlagen werden die Schutzanliegen der Natur- und Landschaftsschutzgesetzgebung durch direkte (Lebensraumverlust, Lebensraumfragmentierung, Entwertung der Landschaft) und indirekte Einwirkungen (fortschreitende Zersiedelung) massiv tangiert. Auch die beste Einpassung in die Landschaft ändert nichts daran, dass neue Verkehrsbauwerke in aller Regel erhebliche Belastungen der Landschaft darstellen. Es wäre nötig, dass der Kanton Zürich im Gegenzug wenigstens die verbleibenden noch wenig beeinträchtigten Landschaften einem verbindlichen Schutz zuführen würde.

3.2 Wasser

Bei insgesamt 4 von 54 Strassenbauprojekten sowie einer Parkieranlage erwähnt der Richtplantext, dass das Projekt mit dem Grundwasserschutz abgestimmt werden müsse. Wie weit auch bei anderen Projekten ein Konfliktpotential mit dem Grundwasserschutz besteht, von welchem ein Koordinationsbedarf ausgeht, können wir nicht beurteilen. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass z.B. der Bau von Anlagen in Grundwasserschutzzonen S2 und Grundwasserschutzarealen nur bei Vorliegen wichtiger Gründe zulässig sein kann. Für die hier vorliegenden Verkehrsprojekte bedeutet dies konkret, dass eine Linienführung innerhalb einer Grundwasserschutzzone S2 oder eines Grundwasserschutzareals nur dann bewilligt werden kann, wenn keine zumutbare alternative Linienführung möglich ist.

3.3 Luft

In Kapitel 3.35 des Prüfungsberichts des ARE (Entwurf vom 9. August 2007) wird erwähnt, dass aus Bundessicht die Anforderungen an die öV-Erschliessung von Verkehrsintensiven Einrichtungen (statt 2000 neu 3000 Fahrten) grundsätzlich akzeptiert werden. Wir können dies aus folgenden Überlegungen nicht unterstützen:

Aus der Studie "Einkaufen und Mobilität" (Institut für Umwelttechnik und Ökologie GmbH, Luzern 2006) lässt sich das durchschnittliche Verkehrsaufkommen von Einkaufsgeschäften ableiten:

Ladengrösse	< 100 m ²	100 bis 1000 m ²	1000 bis 5000 m ²	Warenhäuser	EZ > 5000 m ²	Fachmärkte
Anzahl Läden	ca. 51'800		820	150	92	80
Anzahl Fahrten in Mio.	125.4	197.8	148.1	30.2	75.6	24
DTV, Fahrten pro Tag (365 Tage)			495	552	2251	822

Der im Richtplan vorgesehene Grenzwert von "mindestens 100 Tage > 3000 Fahrten" entspricht unter Berücksichtigung, dass Freitag und Samstag die einkaufsstärksten Tage sind, etwa einem DTV von 2500 – 3000 Fahrten pro Tag. Der Vergleich mit den Zahlen aus obiger Tabelle zeigt, dass beim im Richtplan vorgesehenen Grenzwert folglich selbst UVP-pflichtigen Anlagen häufig nicht Teil der Richtplanung sein werden. Es besteht deshalb die Gefahr, dass Probleme im Zusammenhang mit der Erstellung von verkehrsintensiven Einrichtungen erst auf UVP-Stufe erkannt werden, anstatt dass sie bereits bei der Richtplanung aktiv angegangen würden. Der ursprüng-

lich vorgesehene Grenzwert von "mindestens 100 Tage > 2000 Fahrten" erscheint uns daher geeigneter.

Anhang II: Bundesamt für Landwirtschaft BLW

Im Rahmen der Realisierung konkreter Infrastrukturvorhaben ist durch den Kanton sicherzustellen, dass der Mindestumfang an FFF dauernd erhalten bleibt. Bei Tangierung von FFF hat der Kanton folgende Massnahmen zu prüfen

- a) Ersatzflächen für FFF suchen, welche die Qualitätskriterien gem. Vollzugshilfe 2006 des ARE erfüllen;
- b) Interessenabwägung durchführen, wobei die FFF als nationales Interesse zu gewichten sind.

Um die negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung zu reduzieren, empfiehlt sich für grössere Vorhaben die Durchführung von Güterzusammenlegungen (Landumlegungen). Mit diesem Instrument können der für das Vorhaben nötige Landerwerb ohne Enteignungen sichergestellt und die landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsverhältnisse neu organisiert und optimiert werden.