



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 2020

### **Prüfungsbericht**

28.10.2024

---



**Autor(en)**

Martin Lenhard, Richtplangruppenleiter Ostschweiz I, Sektion Richtplanung (ARE)

**Zitierweise**

Bundesamt für Raumentwicklung (2024), Prüfungsbericht des Bundes zur Teilrevision 2020 Richtplan Kanton Zürich

**Bezugsquelle**

Elektronische Version unter [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)

**Aktenzeichen**

ARE-211-01-39

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Verfahren.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1</b>	<b>Genehmigungsantrag Kanton.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2</b>	<b>Prüfungsprozess Bund.....</b>	<b>4</b>
<b>1.3</b>	<b>Stellenwert des Prüfungsberichts .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Inhalt des Richtplans und Beurteilung.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Raumordnungskonzept .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1.1</b>	<b>Anpassung Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Kapitel 2 Siedlung .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2.1</b>	<b>Umsetzung des Massnahmenplans «Anpassung an den Klimawandel» .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2.2</b>	<b>Anpassung des Siedlungsgebiets in der Gemeinde Niederhasli .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3</b>	<b>Kapitel 4 Verkehr .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3.1</b>	<b>Umsetzung des Massnahmenplans «Anpassung an den Klimawandel» .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3.2</b>	<b>Kapitel 4.2 Strassenverkehr .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3.3</b>	<b>Kapitel 4.3 Öffentlicher Verkehr .....</b>	<b>7</b>
<b>2.3.4</b>	<b>Kapitel 4.4 Fuss- und Veloverkehr.....</b>	<b>8</b>
<b>2.3.5</b>	<b>Kapitel 4.6 Güterverkehr.....</b>	<b>8</b>
<b>2.4</b>	<b>Kapitel 5 Ver- und Entsorgung.....</b>	<b>9</b>
<b>2.4.1</b>	<b>Kapitel 5.2 Wasserversorgung.....</b>	<b>9</b>
<b>2.4.2</b>	<b>Kapitel 5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung .....</b>	<b>9</b>
<b>2.5</b>	<b>Kapitel 6 Öffentliche Bauten und Anlagen.....</b>	<b>9</b>
<b>2.6</b>	<b>Weiter Hinweise .....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Anträge an die Genehmigungsbehörde .....</b>	<b>11</b>

# 1 Verfahren

Nach dem Beschluss im Kanton reicht dieser dem Bund die Richtplananpassung zur Genehmigung ein. Im Rahmen der Prüfung und Genehmigung, siehe dazu Artikel 10 und 11 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV, SR 700.1), überprüft der Bund, ob die Richtplaninhalte mit dem Bundesrecht zu vereinbaren und wie sie mit den Bundesinteressen abgestimmt sind. Der Bund richtet das Resultat der Prüfung in Form eines Prüfungsberichts und eines Genehmigungsbeschlusses an den Kanton. Bei unbestrittenen Teilanpassungen des Richtplans beschliesst das Departement (UVEK) über die Richtplananpassung. Bei Gesamtrevisionen oder bei umstrittenen Anpassungen beschliesst der Gesamtbundesrat über die Richtplananpassung.

## 1.1 Genehmigungsantrag Kanton

Am 11. März 2024 hat der Kantonsrat des Kantons Zürich die Teilrevision 2020 des Richtplans beschlossen. Mit Schreiben vom 19. April 2024 reichte der Baudirektor des Kantons Zürich die Teilrevision 2020 zur Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons Zürich lagen folgende Dokumente bei:

- Vorlage 5870a: Richtplantext, Erläuterungsbericht, Mitwirkungsbericht 5870
- Vorlage 5871a: Richtplantext, Erläuterungsbericht, Mitwirkungsbericht 5871

Gemäss Artikel 7 Buchstabe a RPV gibt der Kanton Aufschluss über den Ablauf der Richtplanung, insbesondere über die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sowie über die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Regionen, Nachbarkantonen, dem benachbarten Ausland und den Bundesstellen, die mit raumwirksamen Aufgaben betraut sind.

Der Kanton führte für beide Vorlagen eine öffentliche Mitwirkung der Teilrevision 2020 vom 14. Dezember 2020 bis zum 31. März 2021 durch. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind in den Mitwirkungsberichten 5870 und 5871 zur Teilrevision 2020 ersichtlich. Der Kanton hatte die Teilrevision dem Bund zur Vorprüfung eingereicht. Diese wurde mit dem Vorprüfungsbericht vom 26.08.2021 abgeschlossen.

Der Kanton kommt damit den Vorgaben von Artikel 7 Buchstabe a RPV nach.

## 1.2 Prüfungsprozess Bund

Das ARE hat mit Schreiben vom 30.04.2024 alle betroffenen Bundesämter der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) um Stellungnahme zur Richtplananpassung gebeten. Materiell geäussert haben sich das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Bundesamt für Umwelt (BAFU), das Bundesamt für Verkehr (BAV), das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Die Stellungnahmen wurden soweit möglich im vorliegenden Bericht berücksichtigt.

Der Kanton Zürich ist zu den Ergebnissen der Prüfung angehört worden und hat sich im Schreiben vom 22. Oktober 2024 mit diesen einverstanden gezeigt.

## 1.3 Stellenwert des Prüfungsberichts

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob die vorliegende Richtplananpassung mit dem Bundesrecht in Einklang steht. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700), der RPV sowie der Umsetzungsinstrumente, insbesondere der Ergänzung des Leitfadens Richtplanung.

Die Rechtmässigkeit im Richtplan vorgesehener Vorhaben und Zonierungen wird summarisch geprüft; erhebliche Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan dient dazu, Vorhaben auf der Basis von entsprechenden Richtplanfestlegungen zügig einem rechtmässigen, grundeigentümergebundenen Entscheid zuzuführen, der die im Richtplan zum Ausdruck kommenden Prioritäten und Wertungen berücksichtigt. Er ist selber jedoch noch kein Garant für die Rechtmässigkeit eines Vorhabens. Dies gilt analog für im Richtplan vorgesehene Zonierungen.

## 2 Inhalt des Richtplans und Beurteilung

Die Richtplanteilrevision 2020 umfasst die Revisionsinhalte in den Kapiteln 1 Raumordnungskonzept, 2 Siedlung, 4 Verkehr, 5 Versorgung, Entsorgung und 6 Öffentliche Bauten und Anlagen. Seit der Vorprüfung wurden im Kapitel 4 Verkehr die Festlegungen zu den Abstell- und Serviceanlagen aus der Teilrevision 2020 herausgelöst, um eine Klärung der noch offenen Fragen zu ermöglichen. Sie sind somit nicht Gegenstand dieser Prüfung und Genehmigung.

### 2.1 Raumordnungskonzept

#### 2.1.1 Anpassung Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft»

Die Gemeinden Oberglatt, Niederhasli und Niederglatt sollen künftig zum Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» gehören. Bisher waren diese Gemeinden dem Handlungsraum «Landschaft unter Druck» zugeordnet, der als «Entscheidungsraum im Übergangsbereich zwischen städtisch und ländlich geprägten Gebieten» bezeichnet wird. Der Wechsel zum Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» wird notwendig, da die Umsetzung der gemeinsam erarbeiteten Entwicklungsabsichten der Gemeinden im bisherigen Handlungsraum nicht möglich wäre. Mit der Zuweisung der Gemeinden zum Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» wird aus kantonaler Sicht eine Verdichtung an gut erschlossenen Lagen ermöglicht. Insbesondere die Bahnhofgebiete sollen zu dichten Zentren mit gemischter Nutzung entwickelt werden.

Das BAZL stellt fest, dass die Zivilluftfahrt von den Anpassungen des Kapitels 1 «Raumordnungskonzept» betroffen ist, in welchem die drei flughafennahen Gemeinden Oberglatt, Niederhasli und Niederglatt vom Handlungsraum «Landschaft unter Druck» neu dem Handlungsraum «urbane Wohnlandschaft» zugewiesen werden sollen. Die Absicht des Kantons zur Verdichtung und Innenentwicklung an zentralen, gut erschlossenen Lagen ist aus Bundessicht nachvollziehbar und gewünscht. Gleichwohl besteht hier aus Sicht des BAZL ein Widerspruch zum im Abschnitt 4.7.1.1 formulierten Ziel, wonach die Vorgaben des Zürcher Fluglärm-Indexes (ZFI) einzuhalten seien. Dieser sieht vor, dass höchstens 47'000 Anwohnerinnen und Anwohner rund um den Flughafen übermässigem Lärm ausgesetzt sein dürfen. Neuer Wohnraum innerhalb der im SIL-Objektblatt Zürich und im kantonalen Richtplan festgelegten Abgrenzungslinie (Fluglärmbelastung über dem IGW ES II) wirkt aber der Einhaltung dieses Wertes entgegen.

Der Bund weist darauf hin, dass eine allfällige Verschärfung der Immissionsgrenzwerte für Fluglärm aufgrund der Empfehlungen der Eidg. Kommission gegen Lärmbekämpfung (EKLK) diesen Konflikt zwischen Siedlungsentwicklung nach innen und dem Betrieb des Landesflughafens Zürich noch akzentuieren könnte.

### 2.2 Kapitel 2 Siedlung

#### 2.2.1 Umsetzung des Massnahmenplans «Anpassung an den Klimawandel»

Der vom Regierungsrat beschlossene Massnahmenplan «Anpassung an den Klimawandel» enthält

zwei Massnahmen, die einen unmittelbaren Bezug zur Raumplanung haben: Die lokalklimaangepasste Stadtentwicklung soll gefördert werden, und im kantonalen Richtplan sollen Ziele für die klimaangepasste Stadtentwicklung mit entsprechenden Massnahmen festgelegt werden. Mit der vorliegenden Teilrevision wird dem Rechnung getragen und die Förderung einer lokalklimaangepassten Siedlungsentwicklung in der Richtplanung verankert. Dazu wurden entsprechende Zielvorgaben unter Pt. 2.1.1 (Gesamtstrategie) in den Bereichen «Siedlungen nach innen entwickeln» und die darauf abgestimmten Handlungsanweisungen unter den Punkten 2.1.2 a), 2.2.3 b) und c) sowie 2.3.1 in den Richtplantext aufgenommen. Der Bund begrüsst das Bestreben des Kantons Zürich, das raumplanerische Ziel der Innenverdichtung in Einklang mit den Erfordernissen der klimaangepassten Siedlungsentwicklung zu bringen.

## **2.2.2 Anpassung des Siedlungsgebiets in der Gemeinde Niederhasli**

Abgestimmt auf die räumlichen Entwicklungsabsichten der Gemeinden Oberglatt, Niederglatt und Niederhasli wird Siedlungsgebiet im Umfang von rund 1,7 ha aus dem Gebiet Chutzenmoos in Niederhasli in das benachbarte Gebiet Lindacher verlagert. Ursprungs- und Zielgebiet sind gegenwärtig beide unbebaut und werden landwirtschaftlich genutzt. Durch die Verlagerung gehen flächenmässig keine Fruchtfolgeflächen (FFF) verloren.

Aufgrund von Rückmeldungen aus der öffentlichen Auflage wird zudem das Siedlungsgebiet der Gemeinde Oberglatt entlang der Kaiserstuhlstrasse im Umfang von rund 1,3 ha erweitert. Durch die Verlagerung des Siedlungsgebiets werden Fruchtfolgeflächen im Umfang von rund 0,9 ha gewonnen.

Der Bund hat dazu keine Bemerkungen.

## **2.3 Kapitel 4 Verkehr**

### **2.3.1 Umsetzung des Massnahmenplans «Anpassung an den Klimawandel»**

Ein wesentlicher Beitrag zur Minderung der Hitzebelastung im bebauten Gebiet und damit zur Förderung der Siedlungsqualität kann durch eine geeignete Gestaltung von Verkehrsflächen geleistet werden. Analog zum Kapitel 2 «Siedlung» wurden deshalb auch im Kapitel 4 «Verkehr» Ziele und Massnahmen zur Förderung eines angenehmen Lokalklimas aufgenommen. Entsprechende Zielvorgaben unter Pt. 4.1.1 (Gesamtstrategie) und die darauf abgestimmten Handlungsanweisungen unter Pt. 4.2.3 (Massnahmen) wurden in den Richtplantext aufgenommen. Der Bund begrüsst auch die neuen Festlegungen zum Klimawandel im Kapitel 4 «Verkehr».

### **2.3.2 Kapitel 4.2 Strassenverkehr**

#### *Verlegung Baltenswilerstrasse (Bassersdorf)*

Der Kanton beabsichtigt, das Vorhaben «Verlegung Baltenswilerstrasse, Bassersdorf» in Abstimmung mit dem Zulauf zum Brüttenertunnel (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 27) in seinem Richtplan festzusetzen (Objekt 23 a im Kapitel 4.2.2 und Abbildung 4.1.). Um die steigende Nachfrage auf dem Bahnkorridor Zürich – Winterthur abdecken zu können, planen die SBB im Rahmen des Ausbaus Schiene 2035 (STEP AS 2035) den Brüttenertunnel. Das geplante Vorhaben Brüttenertunnel soll östlich des Bahnhofs Bassersdorf mit der bestehenden Bahnlinie verknüpft werden. Dazu wird ein Verflechtungsbauwerk zu erstellen sein, das im Bereich der heutigen Unterführung Baltenswilerstrasse zu liegen kommen soll. In der Folge muss die Unterführung Baltenswilerstrasse aufgehoben und durch eine neue Strassenführung ersetzt werden.

Die Grundlage für die Festlegung der neuen Strasse im Richtplan ist die «Korridorstudie Verlegung Baltenswilerstrasse Bassersdorf» vom Mai 2019. In dieser wurden verschiedene Varianten anhand von Kriterien wie Nutzen für den Verkehr, Siedlungsentwicklung, Kulturlandverbrauch, Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft etc. geprüft und bewertet. Aus der Studie geht hervor, dass die vorliegend im

Richtplan umgesetzte Lösung «Lückenschluss Süd» zusammen mit der Variante «Lückenschluss Mitte» bei einer höheren Gewichtung der Umweltindikatoren am besten abschneidet. Für den Bund ist es nachvollziehbar, dass die Variante «Lückenschluss Mitte» im Rahmen der Interessenabwägung durch den Kanton gegenüber der gewählten Lösung «Lückenschluss Süd» verworfen wurde, obwohl sie weniger Fruchtfolgeflächen beansprucht hätte. Die bei der verworfenen Variante notwendigen grossen Rampenbauwerke würden sowohl für das Ortsbild als auch für die angrenzende offene Landschaft einen erheblichen Eingriff darstellen. Es ist aber erforderlich, dass die durch die nun gewählte Variante beanspruchten Fruchtfolgeflächen (ca. 6'800 m<sup>2</sup>) im gleichen Umfang kompensiert werden, wie dies im Bericht bereits festgehalten ist.

### **2.3.3 Kapitel 4.3 Öffentlicher Verkehr**

#### *Anpassung Realisierungshorizonte STEP 2035*

Mit Bundesbeschluss vom 21. Juni 2019 wurden die Vorhaben Nr. 9 (Riesbachtunnel, Zürich), Nr. 22 (Station Wädenswil-Reidbach) sowie Nr. 37 (Station Winterthur-Grüze) in den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur aufgenommen. Der Realisierungshorizont dieser Vorhaben wird daher im Richtplan auf kurz bis mittelfristig angepasst. Das BAV macht darauf aufmerksam, dass die Massnahme Nr. 25 (Herrliberg-Feldmeinen – Meilen) ebenfalls als kurz- bis mittelfristig zu bezeichnen ist, da dieser Doppelspurausbau auch ein Bestandteil des AS 2035 bildet.

#### *Güterumfahrlinie Limmattal–Furtal (Objekt Nr. 18a)*

Gemäss Erläuterungsbericht vom 11. März 2024 ist die definitive Linienführung dieses Vorhabens noch offen, weshalb der Richtplaneintrag als «Vororientierung» im Sinn von Art. 5 Abs. 2 RPV erfolge (siehe S. 10 des Erläuterungsberichts). Damit hat der Kanton den Koordinationsstand dieses Vorhabens im kantonalen Richtplan angepasst, wie es der Bund im Rahmen der Vorprüfung gefordert hat.

Bezüglich der Linienführung und ihrer Varianten betont das ASTRA, dass die Variante Süd entlang der N3 verläuft und die N1 im Bereich der Verzweigung Limmattal quert. Die Varianten Nord und Mitte unterqueren die N1. Das Portal Affoltern käme im Bereich der N1 beim Anschluss Zürich-Affoltern zu liegen. Das ASTRA ist vom Vorhaben betroffen, die Auswirkungen können aufgrund des derzeitigen Projektstands noch nicht abgeschätzt werden. Es ist in der Folge eine frühzeitige Koordination zwischen der Projektleitung und dem ASTRA angezeigt.

#### *Meilibachtunnel (Horgen, Objekt Nr. 21a))*

Im Rahmen der Vorprüfung hat der Bund darauf aufmerksam gemacht, dass das infrage stehende Vorhaben entsprechend seiner Festlegung im SIS, nur als Vororientierung genehmigt werden könne, wenn nicht nachvollziehbar dargelegt werden könne, dass die notwendige räumliche Abstimmung sowie die Abstimmung zwischen Bund und Kanton weiter fortgeschritten seien. Anders als bei der Güterumfahrlinie Limmattal-Furtal ist im Richtplantext nicht vermerkt, dass es sich um eine Vororientierung handelt. Im Realisierungshorizont ist «langfristig» angegeben. Da es sich um ein Bundesvorhaben handelt, gibt der Sachplan den Koordinationsstand vor. Der SIS weist den Koordinationsstand «Vororientierung» aus. Dies gilt demnach auch für den kantonalen Richtplan Zürich.

Das ASTRA macht darauf aufmerksam, dass die geplante Tunnelverbindung die Nationalstrasse N3 unterquert. Direkte Auswirkungen für das ASTRA / die Nationalstrasse können derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Es ist eine frühzeitige Koordination zwischen der Projektleitung und dem ASTRA angezeigt.

**Genehmigungsvorbehalt:** Der Bund hält fest, dass das Vorhaben «Meilibachtunnel (Horgen, Objekt Nr. 21a)» gemäss SIS den Koordinationsstand «Vororientierung» aufweist, was ebenfalls für den kantonalen Richtplan gilt.

#### **2.3.4 Kapitel 4.4 Fuss- und Veloverkehr**

Die in der Richtplankarte eingetragenen Radrouten von nationaler Bedeutung bilden das Netz der «Schweiz-Mobil»-Routen ab. In den vergangenen Jahren wurde dieses Netz in einzelnen Teilabschnitten an die veränderten örtlichen Verhältnisse bzw. an die Einträge im kantonalen Velonetzplan angepasst. Die Linienführung der in der Richtplankarte eingetragenen Radrouten von nationaler Bedeutung wird entsprechend aktualisiert. Der Bund hat dazu keine Bemerkungen.

#### **2.3.5 Kapitel 4.6 Güterverkehr**

Aushubverladeanlage Regensdorf, Büel

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hatte für den Bau der 3. Gubrist-Tunnelröhre eine temporäre Umschlaganlage für den Bahntransport von Ausbruchmaterial eingerichtet. Diese befand sich zum Teil auf dem Gebiet der Gemeinde Regensdorf und zum Teil auf dem Gebiet der Stadt Zürich. Der Kanton Zürich ist bestrebt, dass am Standort Regensdorf, Büel, dauerhaft eine Anlage zum Umschlag von Aushub und Gesteinskörnung (Kies) betrieben wird. Damit sollen die Zielsetzungen des kantonalen Richtplans sowie der Bahntransportpflicht umgesetzt werden.

Gemäss bereits erfolgten Abklärungen des kantonalen AWEL mit den SBB und dem BAV handelt es sich bei der geplanten Aushubumschlaganlage um ein «Anschlussgleis» i.S.v. Artikel 2 Buchstabe c der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 (GüTV; SR 742.411) und explizit nicht um eine «KV-Umschlagsanlage» i.S.v. Artikel 2 Buchstabe b GüTV. Als «Anschlussgleis» gelten gemäss Artikel 2 Buchstabe c GüTV jene Gleise einschliesslich dazugehöriger Anlagen, welche ein Gebäude oder Gelände erschliessen und ausschliesslich dem Gütertransport dienen, jedoch nach Artikel 62 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) weder zur Infrastruktur noch zu den Eisenbahnen gehören. Gemäss Artikel 13 Absatz 1 des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015 (GüTG; SR 742.41) ist für den Bau von Anschlussgleisen eine Baubewilligung nach kantonalem Recht erforderlich.

Am (ehemaligen) Standort der provisorischen Umschlaganlage des ASTRA befindet sich rechtlich Waldareal, weshalb für den neuen Rodungszweck (kantonale Aushubverladeanlage) eine (kantonale) Rodungsbewilligung erforderlich ist. Das BAFU weist darauf hin, dass im Rahmen des gemäss Artikel 6 Absatz 2 des Waldgesetzes vom 4. Oktober 1991 (WaG; SR 921.0) erforderlichen Rodungsverfahrens die Rodungsvoraussetzungen gemäss Artikel 5 WaG nachzuweisen sein werden; dazu gehört insbesondere auch der Nachweis der relativen Standortgebundenheit des Vorhabens. Da es sich ausserdem nicht mehr um eine temporäre, sondern um eine definitive Rodung handeln wird, ist Rodungseratz gemäss Artikel 7 WaG zu leisten.

Die provisorische Umschlaganlage des ASTRA lag im BLN-Objekt Nr. 1407 "Chatzensee". Gemäss zusätzlichen, durch das ARE im Rahmen dieser Prüfung nachgefragten Unterlagen zum Projekt wird auch die geplante kantonale Umschlaganlage teilweise im Perimeter des BLN-Objekts zu liegen kommen. Im Rahmen der Unterlagen zur Teilrevision 2020 selber gibt es keine Information dazu und dem Bund wurde auch keine stufengerechte umfassende Interessenabwägung zu diesem Vorhaben vorgelegt, die vom Kanton vorgenommen worden wäre und die im Sinn von Artikel 3 Absatz 2 RPV genügend dokumentiert wäre. Die Voraussetzungen für eine Interessenabwägung nach Artikel 6 Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) sind - soweit die Unterlagen eine Beurteilung zulassen - für ein Anschlussgleis, wie es der Kanton vorsieht und dem nicht nationales Interesse zugesprochen werden kann, im jetzigen Zeitpunkt wohl kaum gegeben. Da für das Vorhaben eine Rodung notwendig ist, handelt es sich um eine Bundesaufgabe. Für ein solches ist im Falle eines erheblichen Eingriffs (wovon hier wahrscheinlich auszugehen ist, umso mehr, als das bisher vom ASTRA genutzte Gebiet offenbar bereits wieder rekultiviert ist) ein nationales Interesse am Eingriff notwendig, um überhaupt eine Interessenabwägung vornehmen zu können. Solange diese Frage der grundsätzlichen Machbarkeit nicht stufengerecht geklärt ist, ist eine Festsetzung des Vorhabens im Richtplan nicht möglich. Das Vorhaben wird als Zwischenergebnis anstelle Festsetzung ge-

nehmigt. Für eine Festsetzung wäre der Nachweis zu erbringen, dass es sich bloss um einen leichten Eingriff handelt, sodass der Kanton eine stufengerechte Abwägung vornehmen kann. Allenfalls könnte man sich auch die Frage stellen, ob die Grenze des BLN-Objekts noch aktuell und zielführend ist, trennt doch die A1 seit den 1980er Jahren den südlichsten Teil des BLN-Objekts mit dem infrage stehenden Gebiet Büel und dem Fressenhürstwald vom Kernbereich mit den beiden Chatzenseen ab, so dass ein Schutz bzw. eine ungeschmälerte Erhaltung des BLN-Objekts Nr. 1407 "Chatzensee" als gesamte Landschaft bereits heute nicht mehr möglich ist. Der Bund empfiehlt den Einbezug der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission.

**Änderung im Rahmen der Genehmigung:** Das Vorhaben «Aushubverladeanlage Regensdorf, Büel» wird im kantonalen Richtplan als «Zwischenergebnis» anstelle von «Festsetzung» genehmigt, da ein Konflikt mit dem BLN-Objekt Nr. 1407 "Chatzensee" besteht, der noch nicht stufengerecht räumlich abgestimmt ist.

Das ASTRA weist darauf hin, dass die Aushubverladeanlage Regensdorf, Büel, in der Nähe der N1 beim Anschluss Zürich-Affoltern eine frühzeitige Koordination zwischen der Projektleitung und dem ASTRA bedingt.

## **2.4 Kapitel 5 Ver- und Entsorgung**

### **2.4.1 Kapitel 5.2 Wasserversorgung**

Der Kanton nimmt bei den Grundwasserschutzarealen Rheinau und Rafzerfeld Nachführungen vor. Diese basieren auf bereits publik gemachten, rechtskräftigen und grundeigentümerverbindlichen Verfügungen. Das Grundwasserschutzareal Rheinau wird aufgrund von fachlichen Überlegungen an verschiedenen Stellen arrondiert. Das Grundwasserschutzareal Rafzerfeld wird ebenfalls aufgrund von fachlichen Überlegungen geringfügig verkleinert. Der Bund hat dazu keine Bemerkungen.

### **2.4.2 Kapitel 5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung**

Der Richtplantext im Kapitel 5.6. wurde gesamthaft überarbeitet und an die kantonalen Richtlinien angepasst, die sich seit der letzten Anpassung des Richtplankapitels im Jahr 2009 ebenfalls verändert haben. Auf die Nennung von Vorhaben wird im kantonalen Richtplan verzichtet, da diese auf kommunaler oder regionaler Ebene geplant werden. Der Bund ist mit den Anpassungen einverstanden.

## **2.5 Kapitel 6 Öffentliche Bauten und Anlagen**

Im Rahmen der Teilrevision werden textliche Ergänzungen zum Lokalklima in der Gesamtstrategie vorgenommen. Des Weiteren erfolgen die Aufnahme der Gebietsplanung des Bildungsstandorts «Wädenswil 2.0» sowie verschiedene Aktualisierungen bei verschiedenen Bildungs- und Forschungseinrichtungen. Der Bund hat hierzu keine Bemerkungen.

## **2.6 Weiter Hinweise**

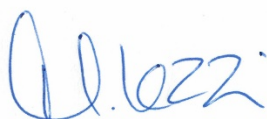
Im vorliegenden Richtplantext werden im Kapitel 5.9 «Grundlagen» eine alte Fassung der Rohrleitungssicherheitsverordnung (RLSV; SR 746.12) und dazu eine falsche Abkürzung (RLV) aufgeführt. Die RLSV vom 20. April 1983 wurde bereits per 1. Mai 2007 aufgehoben. Inzwischen ist die RLSV vom 4. Juni 2021 in Kraft. Das ARE weist darauf hin, dass die im Kapitel 2.6 «Grundlagen» aufgeführte Planungshilfe Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge im Jahr 2022 neu publiziert wurde.

### 3 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK gestützt auf Artikel 11 Absatz 2 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) zuhanden des UVEK Folgendes beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 28. Oktober 2024 werden die Richtplananpassungen des Kantons Zürich mit Änderung gemäss Ziffer 2 und mit Vorbehalt von Ziffer 3 genehmigt.
2. Das Vorhaben «Aushubverladeanlage Regensdorf, Büel» wird im kantonalen Richtplan als «Zwischenergebnis» anstelle von «Festsetzung» genehmigt.
3. Der Bund hält fest, dass das Vorhaben «Meilibachtunnel (Horgen, Objekt Nr. 21a)» gemäss Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) den Koordinationsstand «Vororientierung» aufweist, was ebenfalls für den kantonalen Richtplan gilt.

Bundesamt für Raumentwicklung  
Die Direktorin



Dr. Maria Lezzi