Stellungnahme Kantonaler Richtplan, Teilrevision 2026, Anhörung und öffentliche Auflage

Die Stellungnahme wurde am 16. Nov 2026 um 15:30:15 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:
Kantonaler Richtplan, Teilrevision 2026, Anhörung und öffentliche Auflage

Teilnehmerangaben:
GLP Kanton Zürich
Rötelstrasse 18
8006 Zürich

Kontaktangaben:
Kanton Zürich - Amt für Raumentwicklung
Postfach
8090 Zürich

E-Mail-Adresse: richtplan@bd.zh.ch
Telefon: +41 43 259 30 22

Teilnehmeridentifikation:
240810

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Überarbeitung Kapitel Mobilität	4.1.1 Ziele	«Die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems orientiert sich an den Erreichbarkeits- und Erschliessungsvorgaben des Raumordnungskonzepts (vgl. Pt. 1) ~~und am Gesamtverkehrskonzept~~. …»	Im kantonalen Richtplan legt der Kantonsrat behördenverbindlich die Leitlinien für das Gesamtverkehrssystem fest. Darauf basierend entwickelt der Regierungsrat (in Anwendung von Art. 60 Abs. 2 KV) das kantonale Gesamtverkehrskonzept, das sich somit dem kantonalen Richtplan unterordnet. Das Gesamtverkehrskonzept kann deshalb nicht Basis für die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems sein.
Überarbeitung Kapitel Mobilität	4.2.2 Karteneinträge	«~~Umfahrungsstrassen~~ Neue Strassen werden nach Massgabe ihrer Gesamtwirkung im Sinne der Zielsetzungen (vgl. Pt. 4.2.1) priorisiert.»	Die beschränkten finanziellen Mittel sollen so eingesetzt werden, dass sie den Zielsetzungen gemäss Kap. 4.2.1 am besten entsprechen; auf weitergehende Vorgaben ist zu verzichten. Aufgrund der Zielsetzungen haben Umfahrungsstrassen ohnehin hohe Priorität. Die einschränkende Formulierung ist deshalb auch nicht nötig.
Überarbeitung Kapitel Mobilität	4.2.2 a Nationalstrassen	Die neu im Kantonalen Richtplan eingeführten Koordinationsstände (Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung) seien innerhalb des Richtplans zu erläutern.	Die Koordinationsstände werden im Erläuterungsbericht zur vorliegenden Teilrevision erläutert (Ausgereiftheit des Vorhabens, Realisierungshorizont). Diese Information ist aufschlussreich und soll deshalb dauerhaft im Richtplan enthalten sein.
Überarbeitung Kapitel Mobilität	4.2.2 a Nationalstrassen	Beim Realisierungshorizont seien – wie in allen anderen Tabellen auch – die im Kantonalen Richtplan üblichen Kategorien «kurz-, mittel- und langfristig» zu verwenden, wobei für die einzelnen Vorhaben der Koordinationsstand (Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung) zu berücksichtigen sei. Konkret sei bei folgenden Vorhaben der Realisierungshorizont entsprechend dem Koordinationsstand nach hinten zu verschieben: · x1, A3/A4, Erweiterung Westumfahrung Zürich: Koordinationsstand Vororientierung – Realisierungshorizont ~~Horizont 2030~~langfristig · x2, A11, Zürich Flughafen Kloten – Verzweigung Zürich Nord: Vororientierung – ~~Horizont 2040~~ langfristig · 22, Glattalautobahn, Verzweigung Zürich Nord – Verzweigung Baltenswil: Vororientierung – ~~Horizont 2040~~ langfristig · 23, A1, Verzweigung Baltenswil – Anschluss Töss: Vororientierung – ~~Horizont 2040~~ langfristig · 26, A15 Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster – Kreisel Betzholz: Vororientierung – ~~Horizont 2040~~ langfristig · 32, A1 Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss – Anschluss Oberwinterthur: Zwischenergebnis – ~~Horizont 2030~~ mittelfristig	Es gibt keinen Anlass, exklusiv für eine einzige Tabelle die neuen Kategorien «Horizont 20xx» einzuführen, zumal die Jahreszahlen angesichts der einzelnen Koordinationsstände des öftern unrealistisch sind. Die ebenfalls erst jetzt neu im Richtplan eingeführte kantonale Systematik («kurz-, mittel- und langfristig») soll nicht von Anfang an durch eine Parallelsystematik verunklart werden. Bei einer optimistischen Annahme des Kantonsratsbeschlusses für die Teilrevision im Jahr 2028 ist der Zusammenhang zwischen Koordinationsstand und Zeithorizont wie folgt: - Festsetzung – kurzfristig (weniger als 10 Jahre, also bis 2038) - Zwischenergebnis – mittelfristig (10-20 Jahre, also 2038-2048) - Vororientierung – langfristig (20-30 Jahre, also 2048-2058, bzw. bei reiner Trasseesicherung mehr als 30 Jahre, also nach 2058)
Überarbeitung Kapitel Mobilität	4.2.2 b Staatsstrassen	Eintrag Nr. 6, Rosengartentunnel sei zu streichen.	Der demokratische Entscheid der Zürcher Stimmbevölkerung sei umzusetzen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Überarbeitung Kapitel Mobilität	4.2.3 a Kanton	«… Bauliche Massnahmen zur Leistungssteigerung bzw. zur Beseitigung von Engpässen sind nur vorzusehen, wenn ~~sofern~~betriebliche Massnahmen allein zur Aufrechterhaltung ihrer Leistungsfähigkeit und Sicherheit nicht ausreichen.»	Die Priorisierung der Massnahmen ist zu verdeutlichen.
Überarbeitung Kapitel Mobilität	4.2.3 a Kanton	«Bei Neu- und Ausbauten sowie bei Erhaltungsprojekten auf dem Nationalstrassennetz bringt der Kanton seine Interessen beim Bund ein ~~und unterstützt diese gegebenenfalls mit planerischen Vorleistungen~~. Er setzt … reduziert werden. ~~Er kann nach § 14 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Nationalstrassengesetz (EG NSG) Leistungen im überwiegend kantonalen Interesse mitfinanzieren~~.»	Die Stimmbevölkerung hat entschieden, dass der Bund die Hochleistungsstrassen zentral planen und bauen soll. Der Kanton hat deshalb keine Vorleistungen zu leisten. Der Verweis auf Bundesrecht bläht den Richtplan unnötig auf.
Überarbeitung Kapitel Mobilität	4.3.2 b Tram, Stadtbahnen und Seilbahnen	Das geplante Tram Affoltern und die geplante Tramtangente Nord (Stadt Zürich) seien in den Kantonalen Richtplan aufzunehmen.	Im kantonalen Richtplan sind «alle aus heutiger Sicht notwendigen Infrastrukturvorhaben am Schienennetz bezeichnet» (Kap. 4.3.2, 1. Satz). Entsprechend sind die beiden Vorhaben, gleich wie das Tram Rosengartenstrasse, in die Tabelle mit dem Titel «Tram, Stadtbahnen und Seilbahnen» aufzunehmen. Wir weisen darauf hin, dass die Richtplankarte beim Thema Tram inkonsistent ist: Gemäss Legende sind Schmalspur- und Stadtbahnen sowie ihre Stationen aufgeführt. In der Stadt Zürich sind aber nur einzelne (bestehende oder geplante) Linien und ihre Stationen verzeichnet. Die Abgrenzung zwischen verzeichneten und nicht verzeichneten Strecken/Stationen ist sachlich nicht nachvollziehbar.
Überarbeitung Kapitel Mobilität	4.3.2 b Tram, Stadtbahnen und Seilbahnen	Der Eintrag Nr. 11a, Flughafen Richtung Bassersdorf sei aufzusplitten in: - Nr. 11a, Flughafen – Kloten Industrie, kurzfristig - Nr. 11b, Kloten Industrie – Bassersdorf, mittelfristig *Folge*: Bisherige Nr. 11b, Seebach Richtung Kloten wird zu Nr. 11c.	Dies ist ein prospektiver Antrag: Nr. 11a kommt im Februar 2027 zur Abstimmung und kann danach voraussichtlich kurzfristig realisiert werden. Die Verlängerung nach Bassersdorf erfolgt mittelfristig.
Überarbeitung Kapitel Mobilität	4.5.2 b Kantonal bedeutsame Verkehrsdrehscheiben	Die Bahnhöfe Zürich Stadelhofen, Zürich Hardbrücke, Effretikon und Thalwil seien als kantonal bedeutsame Verkehrsdrehscheiben zu bezeichnen.	Die beiden Stadtzürcher Bahnhöfe sind allein schon wegen ihrer sehr grossen Frequenz an Passagieren (Plätze 4 und 5 im Kanton Zürich) von kantonaler Bedeutung, insbesondere Stadelhofen zudem wegen seiner vielfältigen Umsteigebeziehungen. Beim Bahnhof Effretikon treffen sich fünf S-Bahn- und neun Buslinien sowie drei Nacht-S-Bahn- und zwei Nachtbuslinien; er ist damit sowohl von der Frequenz als auch der Vielfalt der Verkehrsbeziehungen deutlich wichtiger als z.B. der Bahnhof Meilen (drei S-Bahn-, vier Bus-, eine Nacht-S-Bahn- und eine Nachtbuslinie), der bereits als kantonal bedeutsame Verkehrsdrehscheibe bezeichnet ist. Für den Bahnhof Adliswil gilt ähnliches.
Rückmeldungen zum Entwurf	5.2.3 Massnahmen	«Der Kanton fördert … (vgl. § 34 WWG). Es ist anzustreben, dass die ganze Bevölkerung über zwei unabhängige Systeme mit Wasser versorgt ist.»	Es ist in langanhaltenden Trockenperioden von entscheidender Bedeutung, dass die Wasserversorgung über ein zweites System sichergestellt werden kann, falls ein Sytem ausfällt.
Richtplantext Kapitel 6		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Rückmeldung	Allgemein	Die Teilrevision «Mobilität» bestätigt im Grundsatz, dass für alle Arten der Mobilität Platz sein muss. Gestärkt werden die Themen Siedlungsentwicklung nach innen und kurze Wege, was sehr sinnvoll ist. Bei der Wasserversorgung ist aufgrund der absehbar häufiger werdenden Trockenperioden zu verstärken, dass für alle jeweils zwei redundante Systeme vorhanden sind. Wir fordern dies auch im Kantonsrat. Einzelne Punkte sollen gemäss unseren Anträgen verbessert werden.	
Richtplan Karte Nord		Keine Antwort	Keine Antwort
Kommentare zu Karteninhalten		Keine Antwort	Keine Antwort