

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Richtplanteilrevision 2020

Teilnehmerangaben:

SP Zürich
Lisa Hübsch
Gartenhofstrasse 15
8004 Zürich

E-Mail-Adresse: lhuebsch@spzuerich.ch

Kontaktangaben:

Amt für Raumentwicklung
Kanton Zürich
Stampfenbachstr. 12
8090 Zürich

E-Mail-Adresse: are@bd.zh.ch

Telefon: 043 259 30 22

Teilnehmeridentifikation:

1393

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplanteilrevision 2020	2.1.1 Ziele	Erfasst von: Felix Hoesch Dabei sind die Erfordernisse einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung [neu] und die Bedeutung des Siedlungsraums als Lebensraum für einheimische Tier- und Pflanzenarten [neu] zu berücksichtigen.	Eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung und die Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum gehören untrennbar zusammen: Die (lokal-)klimabedingt geforderte Begrünung des Siedlungsraums ist nur nachhaltig, wenn einheimische Tier- und Pflanzenarten dabei die Hauptrolle spielen.
Richtplanteilrevision 2020	2.1.1 Ziele	Erfasst von: Felix Hoesch Grün- und Wasserflächen ... sowie eine vielfältige Durchgrünung [neu] mit einheimischen Arten [neu], insbesondere ...	Das grosse Potenzial durchgrünter Aussenräume für die Biodiversität kann nur genutzt werden, wenn diese mit einheimischen Arten gestaltet werden. Eine Gestaltung mit exotischen Arten ist ökologisch nahezu wertlos und gesellschaftlich nachteilig, weil einheimische Biodiversität eine deutlich höhere Aufenthalts- und Erholungsqualität bietet.
Richtplanteilrevision 2020	2.1.2 Massnahmen	Erfasst von: Felix Hoesch Er erarbeitet die ... zur klimaangepassten [neu] und biodiversitätsfördernden [neu] Siedlungsentwicklung ...	Es bestehen enge Wechselwirkungen zwischen Klima- und die Biodiversitätskrise. Dies soll im Richtplan abgebildet sein, indem ein gemeinsamer Fokus auf beide Themen gelegt wird.
Richtplanteilrevision 2020	2.2.3 Massnahmen	Erfasst von: Felix Hoesch ... des kantonalen Klimamodells. [neu] Zudem ergreifen sie Massnahmen zur Steigerung der Biodiversität im Siedlungsgebiet. [neu] Die Regionen ...	Es bestehen enge Wechselwirkungen zwischen Klima- und die Biodiversitätskrise. Dies soll im Richtplan abgebildet sein, indem ein gemeinsamer Fokus auf beide Themen gelegt wird.
Richtplanteilrevision 2020	2.2.3 Massnahmen	Erfasst von: Felix Hoesch ... zu mindern sowie ein angenehmes Lokalklima [neu] und die Biodiversität [neu] zu fördern (vgl. Pt. 2.1.1 d).	Es bestehen enge Wechselwirkungen zwischen Klima- und Biodiversitätskrise. Dies soll im Richtplan abgebildet sein, indem ein gemeinsamer Fokus auf beide Themen gelegt wird.
Richtplanteilrevision 2020	2.3.1 Ziele	Erfasst von: Felix Hoesch ... ein angenehmes Lokalklima, [neu] eine hohe Aufenthaltsqualität sowie die ökologische Durchlässigkeit und Vernetzung [neu] gefördert wird (vgl. Pt. 2.1. d).	Bei der Planung und Gestaltung von Zentrumsgebieten ist explizit auch zu beachten, dass zusammenhängende Lebensräume für die einheimischen Tier- und Pflanzenarten bestehen bleiben bzw. entstehen. Dies fördert auch ein angenehmes Lokalklima und die Aufenthaltsqualität für den Menschen.
Richtplanteilrevision 2020	4.1.1 Ziele	Erfasst von: Felix Hoesch ... deren Funktion dies bedingt. Alle übrigen Flächen sind versickerungsfähig auszugestalten. "nach Möglichkeit" ist zu streichen.	Es wird neu (im vorhergehenden Satz) der Grundsatz eingeführt, dass alle Verkehrsflächen versiegelt werden, deren Funktion dies bedingt. Wo die Funktion dies nicht bedingt, ist die versickerungsfähige Ausgestaltung der Flächen einschränkungslos zu postulieren.
Richtplanteilrevision 2020	4.1.1 Ziele	Erfasst von: Felix Hoesch ... versickerungsfähig auszugestalten. Die Begrünung und Beschattung von Strassenräumen [neu] mit angepassten einheimischen Arten [neu] mit hohem ...	Auch hier soll die Verwendung von einheimischen Arten betont werden, um gleichzeitig mit dem Hitzeschutz einen Beitrag zur Förderung der Biodiversität zu leisten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplanteilrevision 2020	4.2.2 Karteneinträge	<p>Erfasst von: Felix Hoesch</p> <p>Die folgenden Einträge sind im Richtplan zu streichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stadt- und Seetunnel (Einträge 1a, 1b und 1c) - Adlisbergtunnel (Eintrag 2) - A52 Wehrenbachtunnel (Eintrag 3) - Westast Zürich (Eintrag 5) - Rosengartentunnel (Eintrag 6) - Glattalstrasse (Eintrag 8) - Verlängerung Birchstrasse (Eintrag 9) - A1 Ausbau auf 8 Fahrstreifen (Eintrag 11) - Westumfahrung Dietikon (Eintrag 12) - Nordumfahrung Adliswil (Eintrag 15) - Hirzeltunnel (Eintrag 17) - Umfahrung Binz, Maur (Eintrag 20) - Umfahrung Schwerzenbach (21) - Flughafenstrasse Rümlang (Eintrag 24) - Wehntalerstrasse (Eintrag 25) - A53 Oberlandautobahn (Eintrag 26) - Westtangente Wetzikon (Eintrag 27) - Ortsdurchfahrt Pfäffikon (Eintrag 28) - Westtangente Pfäffikon (Eintrag 29) - Moosackertrasse Uster (Eintrag 30) - Uster West (Eintrag 31) - A1 Umfahrung Winterthur Ausbau auf 8 Fahrstreifen (Eintrag 32) - Untere Vogelsangstrasse (Eintrag 33) - Heiligbergtunnel (Eintrag 34) - Äussere Nordumfahrung (Einträge 36 und 37) - Taggenbergtunnel (Eintrag 38) - Untertunnelung Pfungen (Eintrag 39) - Umfahrung Ossingen (Eintrag 41) - Umfahrung Embrach (Eintrag 42) - Dettenbergtunnel (Eintrag 43) - Umfahrung Eglisau (Eintrag 46) - Umfahrung Dielsdorf-Sünikon (Eintrag 48) 	<p>In Zeiten der Klimakrise dürfen keine neuen Strassen gebaut oder bestehende Strassen massiv ausgebaut werden. Bei Projekten, die aktuell in konkreter Planung sind, verzichten wir auf diese Forderung. Der private Autoverkehr muss abnehmen und dafür reichen die bestehenden Strassen.</p>
Richtplanteilrevision 2020	4.2.3 Massnahmen	<p>Erfasst von: Felix Hoesch</p> <p>... zur Förderung eines angenehmen Lokalklimas [meu] und der ökologischen Vernetzung [/neu] in zusammenhängenden Freiräumen und Strassenzügen. Wo die Freiräume isoliert sind, ist eine ökologische Vernetzung zu schaffen.</p>	<p>Gerade die per definitionem langgezogenen Strassenräume bieten beste Voraussetzungen für ökologische Vernetzung.</p>
Richtplanteilrevision 2020	4.3.2 Obj. 8	<p>Erfasst von: Felix Hoesch</p> <p>Die Verbreiterung der Bahnstrecke muss zu Lasten der Sihltalstrasse erfolgen.</p>	<p>Mit den vorgesehenen Doppelspurausbauten können die Kapazität gesteigert und der Betrieb der SZU stabilisiert werden. Beim Ausbau muss ein möglichst geringer zusätzlicher Landbedarf angestrebt werden. Die Sihltalstrasse muss darum im Bereich der Haltestelle Wildpark-Höfli mit geringerer Geschwindigkeit betrieben und somit in ihrer Breite reduziert werden. Dadurch kann auch auf die vorgesehene Enteignung der Grundeigentümer im Gebiet Gartendörfli, die die Realisierung des Ausbauvorhabens mutmasslich deutlich verlängern, verzichtet werden.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplanteilrevision 2020	4.3.2 Obj. 11	Erfasst von: Felix Hoesch Der Zusammenschluss der Glattalbahn zwischen Basserdorf und Bahnhof Dietlikon ist nicht aus dem Richtplan zu streichen.	Durch die innere Verdichtung wird in diesem Gebiet die Mobilitätsnachfrage steigen. Diese muss mit öffentlichen Verkehrsmitteln befriedigt werden können. Darum sind hier alle Optionen offen zu halten und der Raum muss gesichert bleiben.
Richtplanteilrevision 2020	4.3.2 Obj. 18a	Erfasst von: Felix Hoesch Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Bund für den Knoten Zürich eine Güterverkehrsumfahrung zwischen dem Rangierbahnhof Limmattal und der Ostschweiz plant. Aufgrund des dichten Siedlungsraums, in dem diese Güterverkehrslinie zu liegen kommt, ist aus Sicht der SP Kanton Zürich ein frühzeitiger Einbezug der betroffenen Regionen und Gemeinden bereits im Variantenentscheid zwingend. Die Planungen sind möglichst siedlungsverträglich umzusetzen und negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt so weit möglich zu reduzieren. Insbesondere sind bei der Planung die möglichen Auswirkungen der Varianten auf Lärm (vor allem Variante West) zu beachten und Einbettungen der Portale vorzunehmen, die die Beeinträchtigungen von Siedlung und Landschaft möglichst reduzieren.	Es sind verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten für den Güterverkehr insbesondere Richtung Ostschweiz vorgesehen. Die Güterumfahrung Limmattal-Futtal soll eine bessere Anbindung des Rangierbahnhofs an die Ostschweiz sicherstellen, da durch die S-Bahn Zürich der Knoten Zürich bereits heute stark ausgelastet ist. Im Sachplan Verkehr sind 4 Varianten für die Linienführung eingetragen. Drei Varianten (Nord, Mitte, Süd) führen vom Portal Grünau beim Rangierbahnhof Limmattal zum Portal Affoltern, wobei eine Variante einen längeren offenen Abschnitt zwischen dem Portal Lindenbühl (Urdorf) und dem Portal Weinigen bedeutet (Süd). Eine vierte Variante ist eine oberirdische Linienführung verbunden mit einem Doppelspurausbau im Furtal (Variante West, siehe Nr. 31 im Kapitel 4.3.2). Je nach Variante ist mit zusätzlicher Lärmbelastung zu rechnen. Die Varianten und insbesondere die entsprechenden Portale liegen in heute bereits stark von Verkehrsinfrastrukturen belegten Gebieten. Das nördliche Portal liegt zudem in einem landschaftlichen schützenswerten Gebiet mit starkem Nutzungsdruck.
Richtplanteilrevision 2020	4.3.2 Obj. 21a	Erfasst von: Felix Hoesch Der Zimmerberg-Basistunnel II darf zusammen mit dem Meilibachtunnel nicht zu einer Ausdünnung des (Fernverkehrs-) Angebots am linken Zürichseeufer führen. Die Tunnelportale sind siedlungsverträglich einzubetten und die betroffenen Regionen und Gemeinden frühzeitig einzubinden.	Als ergänzende Massnahme ist in einem weiteren Ausbauschnitt die Realisierung eines Meilibachtunnels zu prüfen, der den Zimmerberg-Basistunnel mit der Strecke Zürich – Chur verknüpft und auf dieser Strecke die Kapazität erhöht. Zusätzlich würde der Knoten Thalwil entlastet. Diese positive Entlastung hinsichtlich der S-Bahnverbindungen darf aber nicht dazu führen, dass in Thalwil Fernverkehrszüge nicht mehr halten.
Richtplanteilrevision 2020	4.3.2 Obj. 42	Erfasst von: Felix Hoesch Von der Streichung des Objektes 43 Station Winterthur-Töss Försterhaus ist abzusehen. Eventualantrag: Falls aufgrund des Verflechtungsbauwerks von Stammstrecke und Brüttenertunnel keine vollständige Station möglich ist. Soll eine Station eingetragen werden, die nur Bahnsteige an den Gleise von und nach Effretikon (Stammstrecke) umfassen.	Durch die gewünschte innere Verdichtung wird das Quartier Töss wachsen. Für die Tössmer Bevölkerung geht es gegen den Kopf, wenn sie nach Süden (Glattal, Zürich, etc.) reisen wollen erst nach Norden an den Winterthurer Bahnhof reisen müssen und dann wieder durch ihr Quartier durchrauschen. Sie wollen zu recht direkt im Quartier in eine S-Bahn steigen und nach Süden fahren. Ausserdem werden so die Busachse auf der Zürichstrasse und der Bahnhof Winterthur entlastet. Zum Eventualantrag: Die schnellen S-Bahn-Linien durch den Brüttenertunnel werden wohl leider nicht in Försterhaus halten. Aber die langsameren S-Bahnen via Effretikon können diesen zusätzlichen Stopp gut vertragen. Darum soll wenigstens für diese Relation der Bahnhof geplant werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplanteilrevision 2020	4.3.2 Obj. 67	Erfasst von: Felix Hoesch Der Eintrag ist zu sistieren.	<p>Das Verfahren der Evaluation der möglichen Einträge ist im Rahmen dieses Vernehmlassungsprozesses leider intransparent. So wird nur eine Variante als Bestlösung vorgeschlagen, ohne dass die anderen Varianten bekannt gemacht werden sowie die Kriterien, die zur Auswahl dieses Eintrags führten. Darum stellen wir als SP die Neutralität dieses Verfahrens in Frage! Die SP fordert die Darstellung der Abstellanlagen mit Bedarfsnachweis und Standortevaluations in einem langfristigen Gesamtkonzept (bis 2050).</p> <p>Uns ist nicht verständlich, warum die versiegelte, aber praktisch nicht genutzte Fläche im Kreis Betzhölz nicht für diese Abstell- und Serviceanlage genutzt werden kann.</p> <p>Bis diese Fragen öffentlich geklärt sind, ist das Vorhaben in Brach-Fuchsbühl zu sistieren.</p> <p>Die Umsetzung, wo auch immer, muss möglichst verträglich für die einzigartige Zürcher Oberländer Kulturlandschaft, Natur und insbesondere das Grundwasser realisiert werden. Wald sowie Landwirtschaftsflächen, insbesondere Fruchtfolgeflächen, sind zu ersetzen. Die topographisch einzigartige Drumlin-Landschaft ist unbeeinträchtigt zu bewahren, d.h. der Eingriff ist so zu minimieren, dass keine Beeinträchtigung (NHG) auszumachen ist. Die Lärmemissionen sind tief zu halten, sie haben den Anforderungen der umliegenden Wohnnutzung Rechnung zu tragen.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob die Anlage als Teil einer Überbauung auch so genutzt werden kann, dass oberhalb der Gleisanlagen andere Nutzungen möglich sind (Konzept Kalkbreite in Zürich).</p> <p>Diese neue Abstell- und Serviceanlage darf nicht dazu führen, dass innerstädtische Anlagen (z.B. in Rapperswil SG) zurückgebaut werden und das Land lukrativ verkauft wird. Der Rückbau von Gleisanlagen innerhalb der Siedlungsfläche ist in der Vergangenheit zu oft geschehen ohne den langfristigen Bedarf zu erkennen. Das darf nicht mehr vorkommen.</p>
Richtplanteilrevision 2020	4.3.2 Obj. 68	Erfasst von: Felix Hoesch Auf den Eintrag ist zu verzichten. Sollte dennoch daran festgehalten werden, ist zum Zeitpunkt der Grobkonzeption auf Stufe Richtplan ein Gutachten der ENHK einzuholen.	<p>Die geplante Anlage missachtet nicht nur zahlreiche rechtskräftige Schutzinteressen/Inventare, sondern sie dürfte gemäss Erläuterungsbericht zum kantonalen Richtplan «... landschaftlich stark in Erscheinung treten». Ferner «... ist davon auszugehen, dass die heutigen Schutzziele des Inventarobjektes teilweise bzw. die geplanten Schutzziele des überarbeiteten Inventarobjektes stark beeinträchtigt werden ...». Bei dieser Landschaft handelt es sich (wiederum gemäss Erläuterungsbericht) «... um die am deutlichsten ausgeprägte, grossräumige unverbauete Schichtterrassenlandschaft der rechten Zürichseeseite mit mehreren steilen Hängen und flachen, muldigen Terrassen». Parallel dazu widerspricht die Anlage dem für die Behörden aller Stufen verbindlichen Landschaftskonzept Schweiz (LKS) des Bundes und darin insbesondere dem Ziel 10.A, wonach die Verkehrsinfrastrukturenflächen- und boden- sowie landschafts- und lebensraumschonend geplant und realisiert und gut in die offene Landschaft und in die Siedlungsräume integriert und in ihrer Trennwirkung reduziert sind. Letztlich tangiert sie zahlreiche (weitere) Landschaftsleitungen, namentlich in der Kategorie der «Nicht-materiellen Beiträge», in einem nach Auffassung der SP nicht vertretbaren Ausmass.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplanteilrevision 2020	4.3.2 Obj. 69	Erfasst von: Felix Hoesch Das Objekt wird ohne Begeisterung akzeptiert.	Die Umsetzung muss möglichst Naturverträglich und unter Schonung der Anwohnenden realisiert werden. Der Wald sowie die Landwirtschaftsflächen, insbesondere die Fruchtfolgeflächen, sind zu ersetzen. Diese neue Abstellanlage darf nicht dazu führen, dass innerstädtische Anlagen zurückgebaut werden und das Land lukrativ verkauft wird. Der Rückbau von Gleisanlagen innerhalb der Siedlungsfläche ist in der Vergangenheit zu oft geschehen ohne den langfristigen Bedarf zu erkennen. Das darf nicht mehr vorkommen.
Richtplanteilrevision 2020	4.4 Fuss- und Veloverkehr	Erfasst von: Felix Hoesch Wir begrüßen ausdrücklich, dass auch der Veloverkehr endlich im Richtplan erwähnt wird.	-
Richtplanteilrevision 2020	4.6.2 Obj. 12a	Erfasst von: Felix Hoesch Wir erachten die Aushubanlage Regensdorf, Büel aus der Perspektive des Gesamttraums als nötig, um die Richtplanvorgabe 35 % Bahnanteil beim Transport des Aushubmaterials zu erreichen. Bei der Umsetzung des Vorhabens sind die landschaftlichen Eingriffe möglichst gering zu halten und zu kompensieren. Zur Reduktion der verkehrlichen Belastung im Umfeld der Anlage sind geeignete Lösungen zu finden und mit den Standortgemeinden abzustimmen.	Das Vorhaben liegt weitgehend in einer Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN Nr. 1407 Chatzenseen) und auch in einem kantonalen Landschaftsschutzinventarobjekt (Nr. 101 Oberer und unterer Chatzensee mit Endmoränenkranz). Die Objekte sind bereits durch die Autobahn und weitere Bauten beeinträchtigt. Die zukünftig weiterhin zu erwartenden Grossbaustellen im Raum Zürich und das Ziel des Kantons, den Aushub in diesen Fällen mehrheitlich über die Bahn abzuwickeln, bedingt Umschlaganlagen, bei denen vom Lkw auf Züge umgeschlagen werden kann. Regensdorf Büel liegt dabei über der Entfernung von 30 km, für die ein Bahntransport als wirtschaftlich konkurrenzfähig erachtet wird. In den weiteren Planungen kann der Beeinträchtigung der landschaftlich wertvollen Flächen sinnvoll begegnet und eine geeignete Lösung für die verkehrlichen Belastungen im Umfeld des Standorts gefunden werden. Im Furttal herrschen aufgrund der verkehrlichen Belastungen und landschaftlichen Eingriffe sowie der Bedenken des Grundeigentümers allerdings starke Vorbehalte gegenüber diesem Eintrag.
Richtplanteilrevision 2020	5.6.1 Ziele	Erfasst von: Felix Hoesch Der sachgerechte Umgang ... der ober- und unterirdischen Gewässer, [neu] der Feuchtgebiete [neu] sowie des Bodens ...	Gleich wie die ober- und unterirdischen Gewässer sind auch die Feuchtgebiete Senken, wo belastetes Wasser hinfließt. Feuchtgebiete sind deshalb auch erwähnenswert.
Richtplanteilrevision 2020	5.6.1 Ziele	Erfasst von: Felix Hoesch ... werden können. Das Einleiten derartiger Stoffe ist bei Industrie-, [neu] Landwirtschafts- [neu] und Gewerbebetrieben ...	Auch Landwirtschaftsbetriebe sind bedeutende Quellen derartiger Stoffe.
Richtplanteilrevision 2020	5.6.3 Massnahmen	Erfasst von: Felix Hoesch Im Rahmen von ... sowie die Verminderung des Schadstoffeintrags in die ober- und unterirdischen Gewässer [neu] sowie in Feuchtgebiete [neu] aus ...	Wassertransportierte Schadstoffe sammeln sich nicht nur in ober- und unterirdischen Gewässern, sondern gleichermaßen auch in Feuchtgebieten.
Richtplanteilrevision 2020	5.6.3 Massnahmen	Erfasst von: Felix Hoesch (letzter Satz) Der Stoffeintrag in Gewässer [neu] und Feuchtgebiete [neu] aus Drainagesystemen ...	Gerade Drainagesysteme enden sehr oft in Feuchtgebieten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext Richtplantext Teilrevision 2020	6.1.1 Ziele	Erfasst von: Felix Hoesch ... und die Beachtung lokalklimatischer [neu] und biodiversitätsfördernder [/neu] Aspekte	Bereits im Rahmen der Gebietsplanungen ist biodiversitätsfördernden Aspekten Beachtung zu schenken, also konkret Raum dafür zu reservieren. Dies hat auch positive Auswirkungen auf das Lokalklima.
Richtplantext Richtplantext Teilrevision 2020	6.1.3 Massnahmen	Erfasst von: Felix Hoesch (Satz 2) Er zeigt darin die strategischen Ziele ... legt die verkehrlichen, städtebaulichen [neu] und umweltrelevanten [/neu] Auswirkungen dar ...	In der Zeit der Klima- wie auch der Biodiversitätskrise ist es zwingend, dass in Fachplanungen auch die umweltrelevanten Auswirkungen beleuchtet werden.
Richtplantext Richtplantext Teilrevision 2020	6.1.3 Massnahmen	Erfasst von: Felix Hoesch Bei Renovationen und Ausbauten ... beachtet dabei die Auswirkungen auf das Lokalklima [neu] und die Biodiversität [/neu].	Der Kanton hat gerade in Zeiten des Klimawandels auch bei den eigenen Liegenschaften die Aufgabe, dem raschen und starken Rückgang der Biodiversität entgegenzuwirken.
Weitere Bemerkungen Offene Kommentarmöglichkeit	Allgemeine Rückmeldung	Erfasst von: Felix Hoesch Die SP Kanton Zürich begrüsst, dass in der Teilrevision des Richtplans 2020 der Klimaschutz und die Biodiversitätsförderung ernst genommen wird und der Richtplan dahingehend verändert wird. Diese Intention ist gut; aber nicht immer konsequent umgesetzt. Darum fordern wir in einigen Anträgen den Klimaschutz und die Biodiversitätsförderung tatsächlich ernst zu nehmen und den Richtplan noch klarer zu formulieren. Wir nutzen die Gelegenheit und fordern den Kanton Zürich auf, die längst obsolet gewordenen Strassenprojekte aus dem Richtplan zu streichen und für die Zukunft wirklich auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr zu setzen. Bei den Abstell- und Serviceanlagen sind wir kritisch und verlangen äusserst massvolle Eingriffe in die Natur. Zudem darf es nicht mehr vorkommen, dass innerstädtische Gleisanlagen abgebaut werden, und das Land gewinnbringend verkauft wird, um dann später in der Landschaft neue Gleisanlagen erstellt werden. Aber im Sinne der weiteren Entwicklung des öffentlichen Verkehrs akzeptieren wir einen Teil der Richtplanänderungen.	
Weitere Bemerkungen Offene Kommentarmöglichkeit	Allgemeine Rückmeldung	Erfasst von: Felix Hoesch Antrag: Der ganze Richtplantext ist in gendergerechter Sprache zu verfassen.	
Weitere Bemerkungen Offene Kommentarmöglichkeit	Allgemeine Rückmeldung	Erfasst von: Felix Hoesch Antrag: Der Gebäudezuwachs ausserhalb der Bauzone ist nicht nur zu verringern, sondern zu verhindern. Begründung: Aus SP-Sicht wird der Grundsatz des ROK, dass das Siedlungsgebiet durch innere Verdichtung erfolgen soll, begrüsst.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Weitere Bemerkungen Offene Kommentarmöglichkeit	Allgemeine Rückmeldung	Erfasst von: Felix Hoesch Antrag: Schutz und Erhalt der Lebensgrundlage/der Lebensqualität sollen erste Priorität geniessen und im Fokus des Richtplans stehen. Begründung: Die einseitige, in erster Linie auf die ökonomische Sichtweise ausgerichtete Betrachtungsweise ist für die SP befremdend.	