

Auswertung kantonale Vorprüfung - Revisionspaket RRP 2024

Ergebnisse der Vorprüfung der Baudirektion des Kanton Zürich vom 17.4.2025 | Auswertung Stand 20.11.2025

Hinweise

Zur Transparenz wurden in dieser Zusammenstellung nicht nur Anträge, sondern auch Bemerkungen zusammengestellt zu denen eine Rückmeldung gegeben werden soll. Diese Tabelle zur Behandlung der kantonalen Vorprüfung dient **nur koordinativen Zwecken** im Rahmen der Arbeitssitzungen der Delegierten sowie den Sitzungen des VS. Sie zählt nicht zu den Dokumenten, die dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht wird oder in die öffentliche Auflage gelangen.

Nr.	Gegenstand	Antragsteller	Seite Text/ Bericht	Antrag	Antrag / Be- merkung		Umgang mit Anträgen					Begründung / Kommentare VS
					Antrag	Bemerkung	berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Ggst.Rev. Kommentar		
2. Siedlung												
2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben												
V- 1	Kap. 2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben, Arbeitsplatzgebiete	Kanton Zürich	S.14, Text, Synopse, Kap. 2.5.2 Karteneintrag Nr. 3	<u>Antrag:</u> Die geplante Ergänzung «falls die ÖV-Güteklasse mind. C beträgt, entfällt diese Vorgabe» ist zu streichen. <u>Begründung:</u> Beim Arbeitsplatzgebiet Nr. 3 (Risi-Badenmatt, Horgen) soll neu die Beschränkung der Dienstleistungsnutzungen wegfallen, wenn die ÖV-Güteklasse mindestens C beträgt. Der Bericht zur Arbeitszonenbewirtschaftung (im Anhang der Erläuterungsberichts) nimmt auf diese Änderung keinen Bezug. Aus kantonomer Sicht kann die geplante Änderung nicht aus der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung abgeleitet bzw. dadurch gerechtfertigt werden. Gemäss der Arbeitszonenbewirtschaftung bestehen grundsätzlich innerhalb der Region Zimmerberg in den Arbeitszonen genügend Reserven. Erst kürzlich wurde die Einzonung des Gebiets Sihlhof in Langnau a.A. insbesondere damit begründet, dass in der Region Zimmerberg kaum Raumsicherungen für produzierendes / flächenintensives Gewerbe vorhanden sind. Die nun in Horgen geplante Anpassung widerspricht dieser bisherigen Argumentation: Laut dem kantonalen Richtplan (vgl. Kap. 2.2.3 b) bezeichnen die Regionen regional abgestimmte Arbeitsplatzgebiete an geeigneten, mit dem öffentlichen und - je nach Nutzungsart - auch individuellen Verkehr gut erschlossenen Standorten und tragen dabei den Koordinationshinweisen gemäss Pt. 2.2.2 sowie den Erschliessungsanforderungen gemäss Pt. 4.5.1 b) Rechnung. Gemäss Pt. 2.2.2 sind für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben geeignete Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets freizuhalten und überkommunal abzustimmen (vgl. Pte. 2.2.3 b und 2.2.3 c). Durch die Aufgabe der Beschränkung für Dienstleistungsnutzungen würden in der Region Zimmerberg demnach weniger Flächen für Industrie- und Gewerbebetriebe freigehalten. Ohne eine anderweitige Kompensation steht die Absicht der Region im Widerspruch zum kantonalen Richtplan.	X		X				Teilweise Berücksichtigt Die ZPZ hält an der Änderung fest, hat jedoch die Begründung für die Anpassung ergänzt im Bericht zur Arbeitszonenbewirtschaftung.	

Nr.	Gegenstand	Antragsteller	Seite Text/ Bericht	Antrag	Antrag / Be- merkung		Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare VS
					Antrag	Bemerkung	berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Ggst.Rev. / Kommentar	
V- 2	Kap. 2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben, Arbeitsplatzgebiete	Kanton Zürich	S.19, Text, Synopse, Kap. 2.5.5 b)	<u>Antrag:</u> Im Zusammenhang mit der Verkleinerung des Arbeitsplatzgebiets um den Bahnhof Sood ist unter Kap. 2.5.3 (und gegebenenfalls auch unter Kap. 2.2.2) festzuhalten, dass durch eine geeignete Zonierung ein Puffer zum verbleibenden Arbeitsplatzgebiet geschaffen werden muss. <u>Begründung:</u> Gemäss der eingereichten Richtplanvorlage soll das Arbeitsplatzgebiet im Bereich Sood (Adliswil) um den Bahnhof verkleinert werden. Unter Kap. 2.5.3 b) erfolgt dazu die Vorgabe, dass die Stadt Adliswil bei einer Nutzungsplanänderung die Auswirkungen der Reduktion des Arbeitsplatzgebiets prüft und daraus geeignete Massnahmen ableitet. Diese Ausführungen sind sehr allgemein und bedürfen aus unserer Sicht einer Ergänzung. Aus kantonaler Sicht kann diese planerische Massnahme aufgrund der verbleibenden Kapazitäten in den restlichen Arbeitsplatzgebieten grundsätzlich akzeptiert werden. Dabei wird unter anderem darauf abgestützt, dass gemäss kantonalem Raumordnungskonzept in den urbanen Wohnlandschaften die Potenziale in den bereits überbauten Bauzonen, auf brachliegenden Flächen sowie im Bahnhofsumfeld aktiviert und erhöht werden sollen. Dabei muss aber verhindert werden, dass durch die Öffnung für Wohnen bestehende Gewerbebetriebe innerhalb des verbleibenden Arbeitsplatzgebiets unter Druck gesetzt oder sogar verdrängt werden. Nutzungsplanerisch muss schliesslich ein Übergang von einem höheren Wohnnutzungsanteil im Nahbereich des Bahnhofs zu einem höheren Anteil an Gewerbenutzungen im Randbereich (zum Arbeitsplatzgebiet) geschaffen werden. Dazu soll bereits ein Auftrag im regionalen Richtplan formuliert werden.	X		X				Berücksichtigt Hinweis in Richtplantext, Erläuterungen in Bericht

Nr.	Gegenstand	Antragsteller	Seite Text/ Bericht	Antrag	Antrag / Be- merkung		Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare VS	
					Antrag	Bemerkung	Berücks.	teilweise Berücks.	nicht Berücks.	nicht Ggst.Rev. / Kommentar		
2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende												
V- 3	Kap. 2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	Kanton Zürich	S. 31, Text, Synopse, Kap. 2.8.2, Karteneintrag Nr. 1a, Durchgangsplatz (Gebiet Wettlinger), Thalwil	Die Platzanforderungen an einen Durchgangsplatz belaufen sich gemäss Empfehlungen der Stiftung Zukunft Schweizer Fahrende in der Regel auf 10 bis 15 Stellplätze (ca. 2'500 m). Für den vorgesehenen Durchgangsplatz in Thalwil im Gebiet Wettlinger würden (gemäss Standortevaluation aus dem Jahr 2021) ca. 1'000 m² zur Verfügung stehen. D.h. es könnten ca. 5 Stellplätze entstehen. Da weiterhin ein Mangel an Halteplätzen im Kanton Zürich und auch schweizweit herrscht, soll ein kleineres Grundstück wie das in Thalwil dennoch in Erwägung gezogen werden. Beim Standort im Gebiet Wettlinger (Thalwil) müssen vor einem Eintrag im regionalen Richtplan in Zusammenarbeit mit der Gemeinde und den Dachorganisationen der Fahrenden noch gewisse Fragen u.a. hinsichtlich des Grundeigentums, des Lärmschutzes (vgl. auch nachfolgenden Antrag), der Parzellenschärfe und der Anzahl Stellplätze geklärt werden. Die somit angestrebte Konkretisierungstiefe soll den Eintrag im regionalen Richtplan innert nützlicher Frist ermöglichen. Nach der Auswertung der öffentlichen Auflage und Vernehmlassung ist die kantonale Fachstelle Fahrende (fachstelle-fahrende@bd.zh.ch, 043 257 44 41) zu kontaktieren, um das weitere Vorgehen zu besprechen, damit schliesslich die Festsetzungsfähigkeit des Richtplaneintrags erreicht werden <u>Antrag:</u> In Kapitel 2.8 des Richtplaneintrags zu den Stand- und Durchgangsplätzen für Fahrende ist darauf hinzuweisen, dass die Anforderungen des Lärmschutzes zu berücksichtigen sind. <u>Begründung:</u> Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende sind im Nahbereich der Autobahn angesiedelt oder zumindest an Lagen mit gutem Anschluss an das übergeordnete Strassennetz. Die Belastungen durch Strassenlärm fallen auf den ausgewiesenen Plätzen in der Tendenz hoch aus. Nach kantonomer Beurteilungspraxis für Stand- und Durchgangsplätze sind die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) III massgebend. Bei der Planung der Plätze ist die Lärmsituation zu prüfen und die Einhaltung der IGW ES III nachzuweisen.	X		X				Berücksichtigt Es fand eine Koordination mit der kantonalen Fachstelle Fahrende statt.	
V- 4	Kap. 2.8 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	Kanton Zürich	S. 31, Text, Synopse, Kap. 2.8		X		X				Berücksichtigt; Hinweis in Bericht / Text	

Nr.	Gegenstand	Antragsteller	Seite Text/ Bericht	Antrag	Antrag / Be- merkung		Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare VS
					Antrag	Bemerkung	berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Ggst.Rev. / Kommentar	
3 Landschaft											
3.2 Erholung											
V- 5	Kap. 3.2 Erholung	Kanton Zürich	S. 38, Text, Synopsis, Kap. 3.2	<u>Antrag:</u> In den Unterlagen ist zu bestätigen, dass die Erdwärmesonden ausserhalb der bedingt geeigneten FFF vorgesehen sind. Alternativ ist der Richtplandtext dahingehend zu ergänzen, dass die Erholungsnutzungen im erweiterten Erholungsgebiet auf die FFF Rücksicht nehmen müssen. <u>Begründung:</u> Die Flächen westlich des Chilenwäldli sind teilweise als bedingte FFF ausgeschieden, Hinweise auf massgebliche anthropogene Veränderungen der Böden liegen vor. Die Unterlagen könnten grundsätzlich so verstanden werden, dass auch dieser Bereich für das Erdwärmesondenfeld für das Hallenbad vorgesehen ist. Interessenkonflikte mit dem Schutzgut FFF können vermieden werden, wenn die Erdwärmesonden unter den bestehenden Sportplätzen zu liegen kämen. Wir verweisen hierzu auf ein Pilotprojekt der Stadt Zürich.	X		X				Berücksichtigt Hinweis in Bericht / Text
4. Verkehr											
4.2 Strassenverkehr											
V- 6	Kap. 4.2 Strassenverkehr	Kanton Zürich	S. 53, Text, Synopsis, Kap. 4.2.1	<u>Antrag:</u> In Kapitel 4.2 des Richtplandtextes zum Strassenverkehr sind unter den Zielen zur «siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung in Ortszentren» nebst den gesamträumlichen Prinzipien auch die akustischen Prinzipien weiterhin explizit zu nennen. <u>Begründung:</u> Die Berücksichtigung von gesamträumlichen Prinzipien bei der Planung und Realisierung der Umgestaltung von Strassenräumen wird von der Fachstelle für Lärmschutz grundsätzlich begrüsst. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass den akustischen Prinzipien in diesem Zusammenhang ein übergeordnetes Gewicht zukommt und diese darum weiterhin explizit erwähnt werden müssen.	X		X				Berücksichtigt Text angepasst
V- 7	Kap. 4.2 Strassenverkehr	Kanton Zürich	S. 53, Text, Synopsis, Kap. 4.2.1	Wir empfehlen zudem die Textergänzung «gesamträumliche und -betriebliche Prinzipien», da üblicherweise die Gestaltung und der Betrieb des Strassenraums untrennbare Faktoren sind.		X	X				Berücksichtigt Text angepasst
V- 8	Kap. 4.2 Strassenverkehr	Kanton Zürich	S. 53, Text, Synopsis, Kap. 4.2	Ergänzend empfehlen wir, analog dem Hinweis auf die «Standards Veloverkehr» auch entsprechende Hinweise auf die Standards «Staatsstrassen der Zukunft» und «Gestaltung Staatsstrassen» in den Richtplandtext aufzunehmen.		X	X				Berücksichtigt Text angepasst
4.3 Öffentlicher Personenverkehr											
V- 9	Kap. 4.3 öffentlicher Personenverkehr	Kanton Zürich	S. 65, Text, Synopsis, Kap. 4.3.2, Abb. 4.3c	<u>Antrag:</u> In der Objektabelle Abb. 4.3c (Karteneinträge ÖV) ist unter Objekt/Strecke das «Busdepot Zimmerberg» mit der Nummer 20 aufzuführen und in die Abb. 4.3d (Themenkarte öffentlicher Verkehr) ein entsprechender Prüferimeter im nordwestlichen Gebiet der Region Zimmerberg aufzunehmen. <u>Begründung:</u> Die SZU benötigt mittelfristig im nordwestlichen Gebiet der Region Zimmerberg ein zusätzliches Busdepot. Die Anlage wird dem regionalen Busbetrieb dienen und erfordert eine gute Anbindung an das bestehende Strassennetz.	X					X	Nicht Inhalt der Revisionsvorlage In TR 26 prüfen

Nr.	Gegenstand	Antragsteller	Seite Text/ Bericht	Antrag	Antrag / Be- merkung		Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare VS	
					Antrag	Bemerkung	berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Ggst.Rev. / Kommentar		
4.4 Fuss- und Veloverkehr												
V- 10	Kap. 4.4 Fuss- und Veloverkehr	Kanton Zürich	Richtplankarte	<u>Antrag:</u> Die geplante Linienführung (Fuss- und Veloverkehr) vom Projekt Sihlwald ist gemäss neustem Projektstand in der Richtplankarte darzustellen. <u>Begründung:</u> Die im Richtplan vorgesehene Linienführung (Fuss- und Veloverkehr) beim Bahnhof Sihlwald entspricht nicht mehr dem aktuellsten Stand und sollte dementsprechend korrigiert werden.	X		X				Berücksichtigt Karte angepasst	
V- 11	Kap. 4.4 Fuss- und Veloverkehr	Kanton Zürich	Richtplankarte	<u>Antrag:</u> Die westliche Führung des Wanderwegs beim Bahnhof Sihlwald ist in die Richtplankarte aufzunehmen als «bei Ersatz aufzuhebender Fuss- und Wanderweg». <u>Begründung:</u> Mit den beiden im Rahmen der Teilrevision vorgesehenen Anpassungen am regionalen Fussverkehrsnetz sind wir grundsätzlich einverstanden. Allerdings sollte die westliche Führung des heutigen Wanderwegs beim Sihlwald ebenfalls als «bei Ersatz aufzuhebender Fuss- und Wanderweg» gekennzeichnet werden (siehe Bild unten).	X			X			Nicht berücksichtigt Dieser Fussweg gewährleistet z.Z. die direkte Anbindung an den Bahnhof Sihlwald von den Wanderwegen im Westen.	
V- 12	Kap. 4.4 Fuss- und Veloverkehr	Kanton Zürich	Differenzplan	Es ist uns aufgefallen, dass die neu eingetragenen Veloparkierungsanlagen im Differenzplan nicht aufgeführt sind. Wir empfehlen, dies der Vollständigkeit halber noch nachzuführen.		X	X				Berücksichtigt Karte angepasst	
V- 13	Kap. 4.4 Fuss- und Veloverkehr	Kanton Zürich	S. 70 ff., Text, Synopse, Kapitel 4.4.2 ff.	<u>Antrag:</u> Für die höchste Hierarchiestufe des kantonalen Velonetzplans ist in den Dokumenten der Begriff « Velobahn» zu verwenden. <u>Begründung:</u> Insbesondere im Kap. 4.4.2 des Richtplantextes wird der Begriff «Veloschnellroute» für die höchste Hierarchiestufe des kantonalen Velonetzes verwendet. Der Kanton Zürich hat seit April 2024 den Begriff «Velobahn» aus dem Bundesgesetz über Velowege sowie der Praxishilfe Velowegnetzplanung vom ASTRA übernommen. Der Begriff «Veloschnellroute» wird seitdem mit « Velobahn» ersetzt.	X		X				Berücksichtigt Text angepasst	
V- 14	Kap. 4.4 Fuss- und Veloverkehr	Kanton Zürich	S. 80, Text, Synopse, Kap. 4.4.2, Abb. 4.4e, Karteneintrag Nr. 26a und 32a	<u>Antrag:</u> Bei den Veloparkierungsanlagen Nr. 26a und 32a ist folgender Koordinationshinweis anzubringen: Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee 2050 <u>Begründung:</u> Bei den Veloparkierungsanlagen Nr. 26a (Schiffstation Bendlikon, Kilchberg) und Nr. 32a (Veloparkierungsanlage Schiffstation Thalwil (See), Thalwil) ist im Leitbild Zürichsee 2050 am Seeufer ein Schwerpunktgebiet verzeichnet. Bei der weiteren Planung ist darauf Rücksicht zu nehmen.	X		X				Berücksichtigt Text angepasst	

Nr.	Gegenstand	Antragsteller	Seite Text/ Bericht	Antrag	Antrag / Be- merkung		Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare VS	
					Antrag	Bemerkung	berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Ggst.Rev. / Kommentar		
4.5 Parkierung												
V- 15	Kap. 4.5 Parkierung	Kanton Zürich	S. 94, Text, Synopsis, Kap. 4.5.2, Karteneintrag Nr. 19	<u>Antrag:</u> Der Eintrag «Überlaufangebot beim Aupark vorsehen» ist aus dem Richtplan zu streichen. <u>Begründung:</u> Durch die Schaffung von zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten auf dem Areal des AuParks würde die Attraktivität der Halbinsel Au dahingehend weiter erhöht, als dass mehr Besuchende mit dem MIV anreisen könnten bzw. würden. Da dieser Ausflugsort einerseits sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist und andererseits gemäss Leitbild Zürichsee 2050 als ökologisch besonders wertvoller Bereich gilt, ist die Schaffung von zusätzlichen Parkierungsflächen nicht angezeigt.	X					X	Formulierung angepasst: Bei Parkierung Aupark, Doppelnutzung an Wochenenden und Feiertagen vorsehen.	
4.7 Schifffahrt												
V- 16	Kap. 4.7 Schifffahrt	Kanton Zürich	S. 97, Text, Synopsis, Kap. 4.7.2, Karteneintrag Nr. 10	<u>Antrag:</u> Im Richtplanteil (Kap. 4.7.2 Schifffahrt, Abb. 7.4a Nr. 10) ist zu streichen, dass «die aufgehobenen 57 Bootsplätze der Bootshabe Bürger in Thalwil im Hafen Farbsteig ersetzt werden können». Im Richtplanteil oder im erläuternden Bericht ist stattdessen auszuführen, dass die wegfallenden Bootsplätze in anderen öffentlichen Stationierungsanlagen in der Region Zimmerberg vorzusehen sind. <u>Begründung:</u> Im Richtplanteil (Kap. 4.7.2 Schifffahrt, Abb. 7.4a Nr. 10) wird zum Hafen Farbsteig in Thalwil neu aufgeführt, dass die aufgehobenen 57 Bootsplätze der Bootshabe Bürger in Thalwil im Hafen Farbsteig ersetzt werden können. Diese Aussage ist aus unserer Sicht zu streichen, denn es wird aufgrund der bestehenden Hafenanlage und dem sensiblen Gebiet kaum möglich sein, die Bootsplätze gesamthaft im Hafen Farbsteig zu ersetzen. Im Richtplanteil oder im erläuternden Bericht ist stattdessen auszuführen, dass die wegfallenden Bootsplätze in anderen öffentlichen Stationierungsanlagen in der Region Zimmerberg vorzusehen sind. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass scheinbar bereits jetzt gemäss Absprache zwischen den Gemeinden Thalwil und Horgen ein Bootsplatz aus der Bootshabe Bürger nach Horgen verlagert werden soll, um dort einen zusätzlichen Bootsplatz für den Seenotrettungsdienst zu schaffen.	X					X	Teilweise berücksichtigt In erster Linie beim Hafen Farbsteig ersetzen, falls nicht möglich an anderen Hafen in der Region realisieren.	
5. Versorgung, Entsorgung												
5.4 Energie												
V- 17	Kap. 5.4 Energie	Kanton Zürich	S. 101, Text, Synopsis, Kap. 5.4.2, Karteneintrag Nr. 5a, 8	<u>Antrag:</u> Bei den Einträgen Nrn. 5a und 8 ist folgender Koordinationshinweis anzubringen: Schwerpunktgebiete gemäss Leitbild Zürichsee 2050. <u>Begründung:</u> Auch die Einträge Nrn. 5a (Seewasserverbund, Rüslikon) und 8 (Energieverbund Zentrum, Wädenswil) befinden sich im Nahbereich eines Schwerpunktgebiets gemäss Leitbild Zürichsee 2050.	X					X	Berücksichtigt	

Nr.	Gegenstand	Antragsteller	Seite Text/ Bericht	Antrag	Antrag / Be- merkung		Umgang mit Anträgen				Begründung / Kommentare VS
					Antrag	Bemerkung	berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks.	nicht Ggst.Rev. / Kommentar	
V- 18	Kap. 5.4 Energie	Kanton Zürich	S. 22, Bericht, Synopsis, Kap. 5.4, Änderung 4	<u>Antrag:</u> Beim Eintrag Nr. 7 (Energieverbund Au/ARA, Wädenswil) ist auf die nördlichste Option im Bereich des kantonalen Schutzgebiets und nationalen Flachmoors zu verzichten. <u>Begründung:</u> Der Standort Au (Nr. 7) ist gemäss Bericht noch nicht definiert, die drei bezeichneten Standorte sind Optionen. Die nördlichste der drei Optionen liegt im Bereich des kantonalen Schutzgebiets «Seeried bei Vorder Au» und des nationalen Flachmoors Objekt.-Nr. 87 «Vorder Au», deshalb ist auf diese Option zu verzichten. Plan und Text sind entsprechend anzupassen.	X		X				Berücksichtigt
Erläuternder Bericht											
V- 19	...	Kanton Zürich	...	<u>Antrag:</u> Die Risikorelevanz der geplanten Festlegungen innerhalb von Konsultationsbereichen von Störfallanlagen ist gemäss der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE zu klären und im erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV zu dokumentieren. <u>Begründung:</u> In der vorliegenden Planung wurde die Störfallvorsorge nicht thematisiert. Es fehlen insbesondere die Abklärung der Risikorelevanz sowie ggf. Massnahmenevaluation, Risikoabschätzungen und Stellungnahmen der zuständigen Bundesämter. Das Planungsvorhaben ist entsprechend zu klären und im erläuternden Bericht nach Art. 47 RPV zu dokumentieren.	X		X				Berücksichtigt Dokumentation im Bericht
V- 20		Kanton Zürich		Sofern die Festlegungen risikorelevant sind, sind für diese einfache Schutzmassnahmen zu evaluieren. Dabei ist bei der Fachstelle Störfallvorsorge (stoerfallvorsorge@bd.zh.ch, Tel. +41 43 259 32 62) abzuklären, ob eine Risikoabschätzung und das Einholen einer Stellungnahme bei den zuständigen Bundesämtern erforderlich sind.		X	X				Berücksichtigt Dokumentation im Bericht
Gesamtvorlage											
V- 21		Kanton Zürich		<u>Würdigung:</u> Die zur Vorprüfung eingereichten Unterlagen sind gut aufbereitet und weisen die Anpassungen übersichtlich aus. Die Anpassungen im Erläuterungsbericht sind grundsätzlich genügend ausführlich begründet. Klärungs- bzw. Anpassungsbedarf besteht noch bei den Änderungen im Kapitel zu den Arbeitsplatzgebieten, beim Durchgangsplatz für die Fahrenden, den Bootsplätzen sowie der Parkieranlage auf der Halbinsel Au. Zudem sind bei den Einträgen im Bereich Verkehr und Energie noch kleinere Anpassungen notwendig.		X				X	Wird zur Kenntnis genommen.

Auswertung und weitere Hinweise

Bilanz der Berücksichtigung					
	Antrag	Bemerkung	berücks.	teilweise berücks.	nicht berücks. nicht Gegen- stand Rev.
Summe	15	6	15	2	2