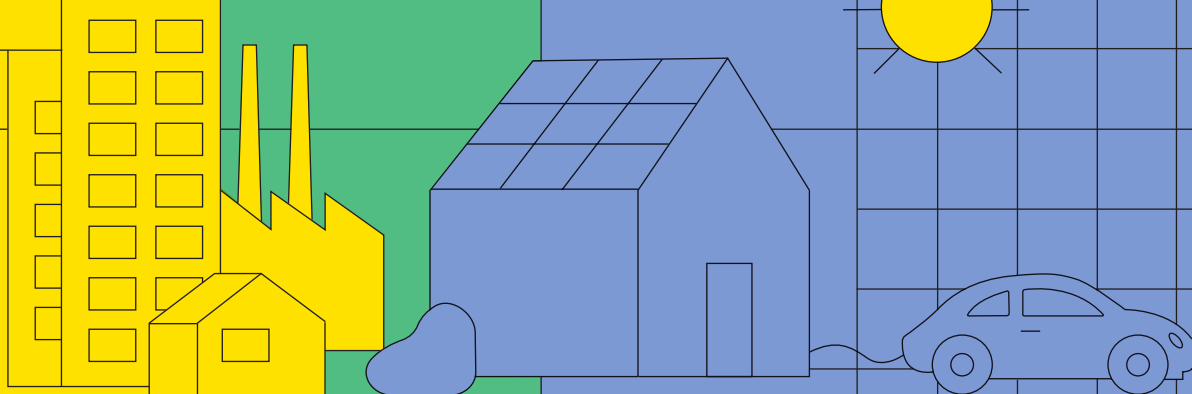
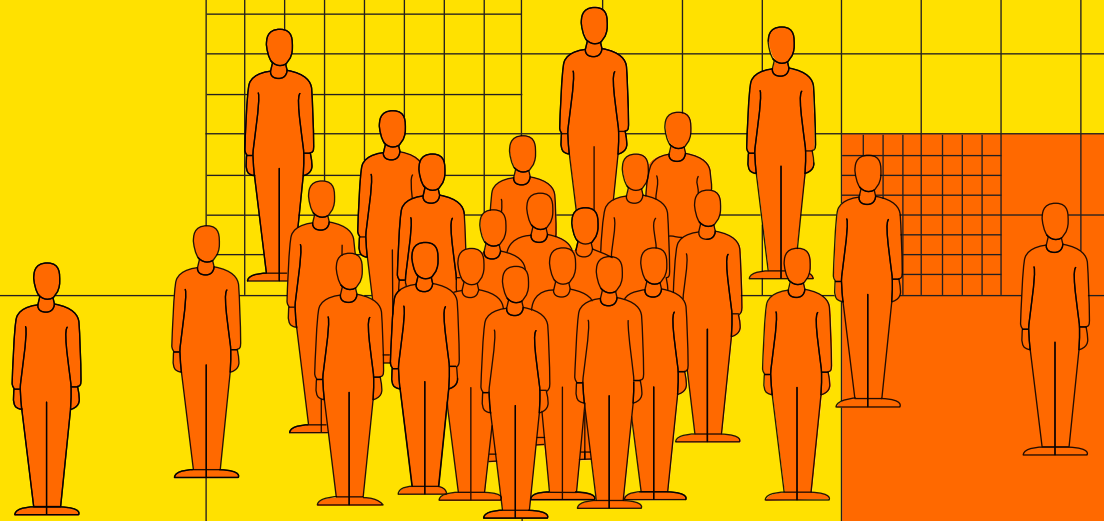
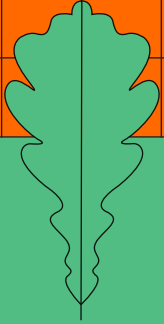
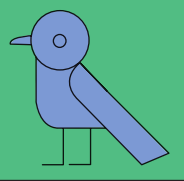
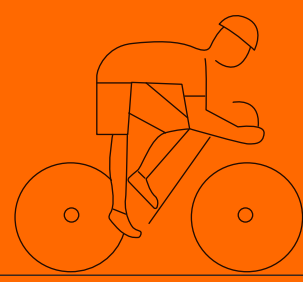
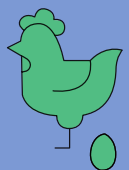
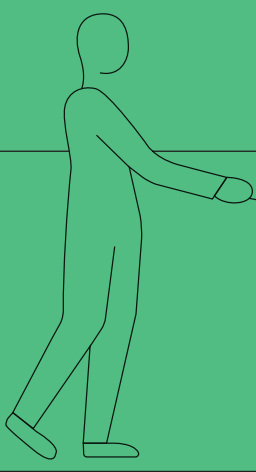
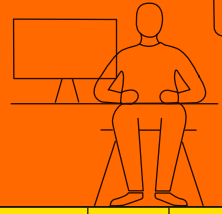
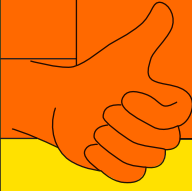
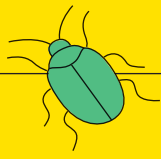
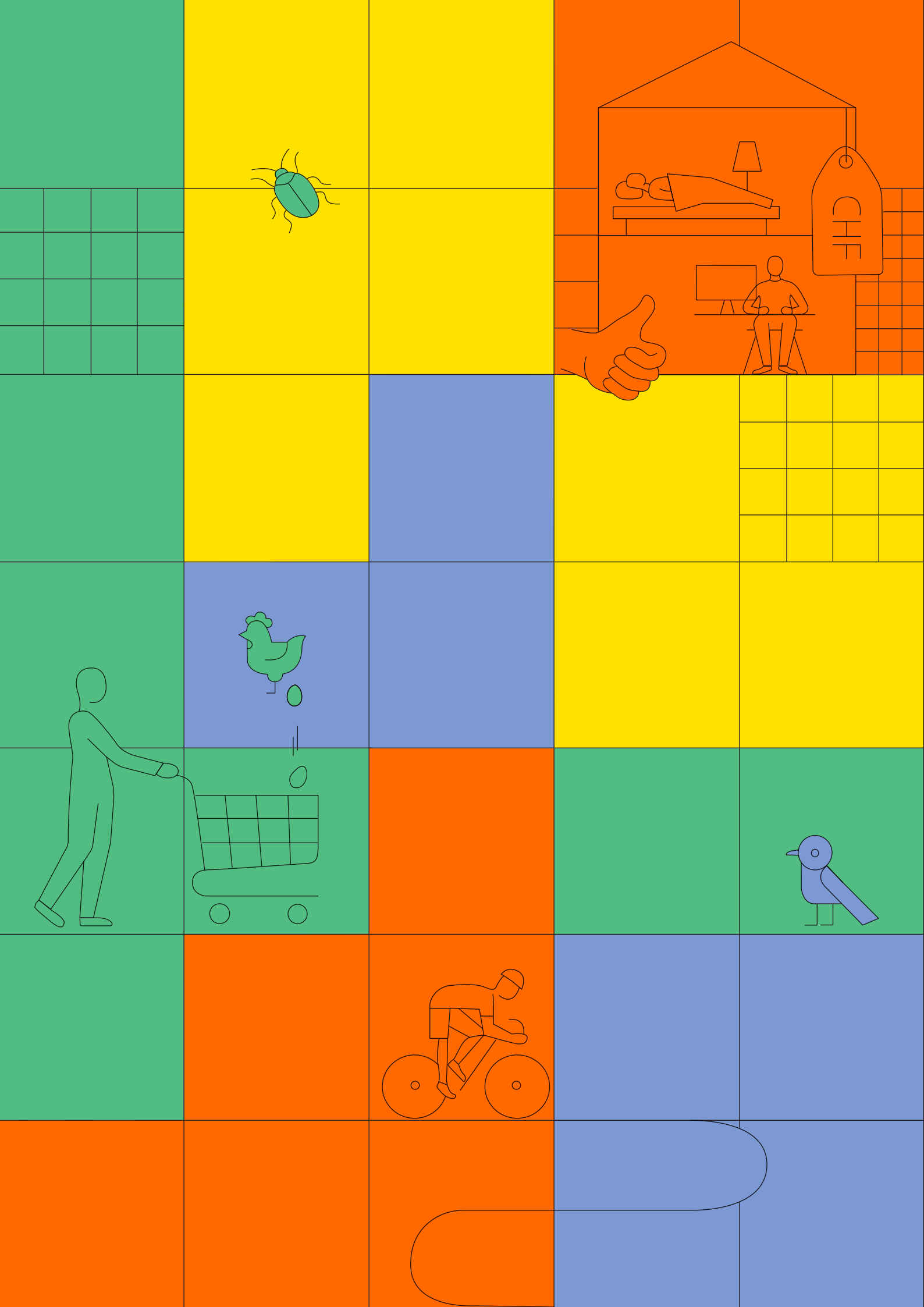


# Metro-ROK 2050

Raumordnungskonzept  
Metropolitanraum Zürich  
2050





# Einleitung

Das Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050 (Metro-ROK 2050) definiert Ziele und Handlungen für den Metropolitanraum Zürich. Zum Metropolitanraum Zürich gehören die acht Kantone Aargau, Luzern, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Thurgau, Zug und Zürich.

Der Metropolitanraum Zürich hat für die Schweiz eine grosse Bedeutung. Er ist in den letzten Jahrzehnten dynamisch gewachsen. Zurzeit lebt fast 40 Prozent der Schweizer Bevölkerung in diesem Raum. Der Anteil der Arbeitsplätze liegt noch höher. Das Rückgrat dieser Entwicklung bildet eine leistungsstarke Infrastruktur. Der Bahnknoten Zürich-HB und der Flughafen Zürich-Kloten garantieren als bedeutsame Verkehrsknotenpunkte die nationale und internationale Vernetzung. Eine Vielzahl von Unternehmungen – global tätige Unternehmen und KMU – sowie Institutionen aller Art in Kombination mit zahlreichen Bildungs-, Forschungs-, Gesundheits- und Kultureinrichtungen machen den Metropolitanraum Zürich zum wichtigen Innovationstreiber in der Schweiz. Die Vielfalt kultureller und sozialer Angebote unterstreicht dessen zentrale Bedeutung. Landschaftlich gesäumt ist der Raum von dünn besiedelten Voralpengebieten, weiten Juralandschaften und naturnahen Fluss- und Seenlandschaften. Aare, Limmat, Reuss, Rhein und Thur prägen den Raum ebenso wie der Boden-, Vierwaldstätter-, Walen-, Zuger- und Zürichsee. Diese vielfältigen Landschaften bilden die natürliche Lebensgrundlage, dienen der Versorgung mit Nahrungsmitteln und Energie sowie der Erholung der Menschen.

Gemäss neusten Prognosen des Bundesamtes für Statistik ist im Metropolitanraum bis zum Jahr 2050 ein weiteres Bevölkerungswachstum von rund 700 000 bis 900 000 Personen zu erwarten. Bei den Arbeitsplätzen ist von einer vergleichbaren Zunahme auszugehen. Dieses Wachstum ist differenziert auf die vier nachfolgend bezeichneten Handlungsräume zu lenken, damit keine weitere Zersiedlung des Raumes stattfindet.

Das Raumordnungskonzept 2050 für den Metropolitanraum Zürich (Metro-ROK 2050) bildet einen von den acht Kantonen gemeinsam getragenen Orientierungsrahmen für die Entwicklung im Metropolitanraum Zürich. Es ist nicht behördenverbindlich. Für die Erarbeitung von kantonalen behördenverbindlichen Planungen (z.B. kantonale Richtpläne oder Konzepte) soll es jedoch als Grundlage beigezogen werden.

Das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) enthält den Auftrag, dass die Kantone mit den Nachbarkantonen zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit in funktionalen Räumen wird auch im Raumkonzept Schweiz vorgeschlagen. Das Metro-ROK greift diesen Ansatz konkret auf: Der Metropolitanraum Zürich wird als ein zusammenhängender funktionaler Raum verstanden, in welchem bewusst nicht auf Kantonsgrenzen Rücksicht genommen wird.

Am 15. Juni 2015 nahmen die damals zuständigen Regierungsrätinnen und Regierungsräte das erste Metro-ROK für diesen Raum zustimmend zur Kenntnis. Sieben Jahre später aktualisierten die Kantonsplanerinnen und Kantonsplaner das Bild für den Horizont 2050. Die aktuell zuständigen Regierungsrätinnen und Regierungsräte nahmen es am 3. November 2023 erneut als fachliche Entwicklungsgrundlage zustimmend zur Kenntnis und erklärten es zu einer wichtigen Grundlage für die raumwirksame Tätigkeit im Metropolitanraum Zürich. Somit verfügt der grösste Metropolitanraum der Schweiz über einen aktuellen räumlichen Rahmen für die zukünftigen Herausforderungen; insbesondere das starke Wachstum der Bevölkerung und der Wirtschaft, die Ansprüche der Gesellschaft an die Mobilität, die Entwicklung der Landschaften und die Anforderungen der Energie- und Klimapolitik. Das gemeinsam getragene Verständnis zur Weiterentwicklung des Metropolitanraums soll unter anderem auch als Grundlage zur Aktualisierung des Raumkonzepts Schweiz von 2012 dienen.

Das Metro-ROK 2050 besteht aus dem vorliegenden Text sowie einer Karte, auf der ein engerer Bearbeitungsperimeter und ein erweiterter Betrachtungsperimeter in unterschiedlicher Farbabstufung dargestellt sind.

Das Metro-ROK 2050 entspricht einem gemeinsamen fachlichen Verständnis für den gesamten Raum sowie für die Zusammenarbeit der kantonalen Raumplanungsfachstellen bis zum Zeithorizont 2050<sup>1</sup>. Es wurde in partnerschaftlicher Zusammenarbeit von den Fachstellen der Kantone Aargau, Luzern, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Thurgau, Zug und Zürich erarbeitet. Die Nachbarkantone Appenzell (AI und AR), Glarus, Nidwalden, Obwalden und Uri wurden über den Stand der Arbeit informiert und konnten Rückmeldungen dazu abgeben.

Text und Karte des Metro-ROK 2050 entsprechen dem aktualisierten Stand der zustimmenden Kenntnisnahme durch die für die Raumplanung zuständigen Regierungsratsmitglieder der bearbeitenden Kantone im November 2023.

## Handlungsräume

### Differenzierung in Handlungsräume

Die räumlichen Strukturen im Metropolitanraum Zürich sind vielfältig und die verschiedenen Räume bewältigen unterschiedliche Aufgaben. Durch die Differenzierung von Handlungsräumen entsteht ein raumplanerisches Zielbild, das den heute bestehenden Realitäten Rechnung trägt, die angestrebte Raumordnung aufzeigt und die Massnahmen hin zu den künftigen Veränderungen und Entwicklungen darlegt. Es werden vier Handlungsräume mit jeweils spezifischer Stossrichtung unterschieden:

- Stadtlandschaft mit städtischen Zentren
- Übergangslandschaft mit regionalen Zentren
- Kulturlandschaft mit regionalen Zentren
- Naturlandschaft

### Stellenwert der Handlungsräume

Das Metro-ROK 2050 macht zu allen Handlungsräumen Aussagen in Bezug auf die angestrebte Wachstumsverteilung sowie zur Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Biodiversität, Klima und Energie sowie Mobilität. Innerhalb der Handlungsräume werden bei gewissen Themen spezifische Aussagen und Massnahmen zu den darin liegenden Zentren ergänzt. In den Stadtlandschaften werden diese als «städtische Zentren» bezeichnet, in den Übergangs- und Kulturlandschaften als «regionale Zentren». In den Naturlandschaften sind keine Ortschaften als Zentren bezeichnet.

Die Zentren sorgen für die Versorgung der umliegenden Räume mit zentralen Dienstleistungen wie Einkaufs-, Bildungs-, Gesundheits- und Kulturangeboten und verfügen über wichtige öffentliche und private Infrastruktur. Innerhalb der Übergangs- und Kulturlandschaften übernehmen die regionalen Zentren eine besondere Funktion, da sie den Hauptteil des dortigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums aufnehmen sollen.

Für den Erhalt oder die Steigerung der Lebensqualität im Metropolitanraum Zürich ist die sorgfältige und miteinander vernetzte Weiterentwicklung aller vier Handlungsräume zentral. Spezifische Qualitäten der Handlungsräume sollen geschärft und miteinander verknüpft werden.

<sup>1</sup> Der Zeithorizont beim Metro-ROK 2015 war 2030. Im Zuge der vorliegenden Aktualisierung wurde er auf 2050 ausgeweitet.

# Ziele für den gesamten Metropolitanraum Zürich

## **Siedlung**

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum innerhalb des Metropolitanraums Zürich ermöglicht einerseits neue Gestaltungsmöglichkeiten, andererseits stellt es diesen Raum auch vor Herausforderungen. Als Grundsatz wird folgende räumliche Verteilung des Bevölkerungswachstums angestrebt: Auf die Stadtlandschaft sowie auf die regionalen Zentren in der Übergangslandschaft und der Kulturlandschaft sollen 80% des künftigen Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums entfallen, auf die Übergangs- und die Kulturlandschaft (ohne Zentren) die restlichen 20%. In der Naturlandschaft soll künftig kein quantitatives Wachstum mehr stattfinden. Die Verteilung des Bevölkerungswachstums ist über den Metropolitanraum als Gesamttraum – ohne Berücksichtigung von Kantons Grenzen – zu betrachten.

Aufgrund des begrenzten Siedlungsraumes ist eine hochwertige Innenentwicklung anzustreben. Im Sinne einer haushälterischen Bodennutzung ist darauf zu achten, dass einer weiteren Zersiedelung in den unterschiedlichen Handlungsräumen entgegengewirkt wird. Das Potenzial zur Schaffung des notwendigen Wohnraums für die wachsende Bevölkerung ist durch stärkere Anreize zur qualitätsvollen Innenentwicklung und durch bessere Bewirtschaftung der bestehenden Bauzonen sicherzustellen. Dazu soll bis mindestens 2040 keine Erweiterung des Siedlungsgebietes gemäss geltenden Richtplänen mehr vorgenommen werden. Vorbehalten bleiben Erweiterungen für öffentliche Infrastrukturen, wenn keine Lösungen im bestehenden Siedlungsgebiet möglich sind. Dabei ist auf eine möglichst flächensparende Ausführung zu achten. Längerfristig wird zudem angestrebt, neue Bauzonen nur noch bei Kompensation durch flächengleiche Auszonung zu schaffen.

Im Zuge der hochwertigen Innenentwicklung wird bei der Erneuerung von Quartieren, Siedlungen sowie Gebäuden das Schaffen einer Vielfalt von Wohn- und Arbeitsstandorten mit entsprechenden Frei- und Naherholungsräumen als grosse Chance gesehen. Dabei gilt es zur Förderung der Akzeptanz der räumlichen Veränderung die Siedlungsqualität zu erhöhen, identitätsstiftende Elemente zu erhalten sowie weiterzuentwickeln und gleichzeitig die sich wandelnden Bedürfnisse des Wohnens, Arbeitens und Erholens zu berücksichtigen.

Bestehende Bauten und Anlagen bieten vielerorts einen Wiedererkennungswert für die Bevölkerung. Gleichzeitig bedingt die Innenentwicklung, dass dieser Bestand weiterentwickelt wird, um besonders an gut erschlossenen Lagen höhere Bevölkerungs- und Beschäftigten-dichten erreichen zu können. Dabei ist eine Transformation des Siedlungsbestandes zu fördern, die sowohl Kapazitäten für das prognostizierte Wachstum schafft als auch räumliche Qualitäten sowie die graue Energie vorhandener Bausubstanz berücksichtigt. Das Planen und Bauen hat sich an den Anforderungen einer hohen Baukultur und am Kreislaufprinzip auszurichten.

Die Nachfrage nach Wohnraum im Metropolitanraum Zürich ist gross. Der Raum erfährt durch seine Attraktivität eine deutliche Zuwanderung. Zusammen mit demografischen Veränderungen wie der schweizweit beobachtbaren Alterung der Bevölkerung führt dies zur Herausforderung, ausreichend und flexiblen Wohnraum besonders dort zu fördern, wo eine hohe Erschliessungsgüte und Lagequalität gegeben sind. Die Planungsinstrumente für Gemeinden und Regionen sind so einzusetzen, dass an dafür geeigneten Orten zusätzlicher Wohnraum in ausreichender Quantität und Qualität entsteht. Für eine aktive Bodenpolitik der Behörden sind die Spielräume zu erweitern.

Bestehende Arbeitsplatzgebiete im Metropolitanraum Zürich sind im Grundsatz zu erhalten und flächeneffizient sowie qualitativ hochwertig weiterzuentwickeln, damit Arbeitsplätze mit einem attraktiven Umfeld angeboten werden können. Dabei sind neben Flächen für Dienst-

leistungen auch solche für tendenziell wertschöpfungsschwächere Produktionsnutzungen bereitzustellen. Notwendige Logistikstandorte sind optimal auf die Verkehrsinfrastrukturen und Nachfrageschwerpunkte abzustimmen. Eine Umwidmung von Arbeitsplatzgebieten zur Wohn- oder sonstiger Nutzung soll nur mit enger raumplanerischer Begleitung möglich sein.

### **Landschaft und Biodiversität**

Die Landschaft ist als Ergebnis von naturräumlichen Prozessen und menschlicher Prägung zu verstehen. Landschaften tragen zur Versorgung und Ernährung, zum körperlichen und seelischen Wohlbefinden, zur Gesundheit sowie zur räumlichen Identifikation und Identitätsfindung bei. In Zusammenhang damit stellt sich die Frage, wie eine moderne Landschaft aussehen kann, die unseren Lebensformen entspricht, ökologische Leistungen erbringt und neben der Ursprünglichkeit Erlebnis und Heimat für die Bevölkerung bietet. Die Landschaft soll dabei nicht konserviert, sondern durch die sorgfältige Standortwahl und Einbettung notwendiger Infrastrukturen (Energie, Mobilität etc.) und den gleichzeitigen Schutz besonders sensibler Gebiete bewusst gestaltet werden.

Die Landschaften, die von der Bevölkerung für Erholung, als Naturerlebnis und Ruheoasen geschätzt werden, sind zu erhalten und so weiterzuentwickeln, dass sie den verschiedenen Ansprüchen gerecht werden. Es ist darauf zu achten, dass ruhige sowie in der Nacht dunkle Räume bewahrt, nicht aktiv erschlossen und wo möglich neu geschaffen werden («Ruhe- und Dunkellandschaften»). Demgegenüber sind die Orte der Erholung mit grossem Besucheraufkommen in der Stadt- und Übergangslandschaft, insbesondere an Gewässern und im Übergang zur Kulturlandschaft, sorgfältig und wenn möglich mit Nutzungskonzepten zu gestalten. Um die Lebensqualität in allen Handlungsräumen zu erhalten oder zu steigern, sollten der Bevölkerung genügend gut erreichbare, siedlungsnaher Freiräume zur Verfügung stehen. Ebenso sind durch gezielte Gestaltungselemente sowie naturnahe Bepflanzung attraktive Übergänge von der Landschaft in die Siedlung zu schaffen.

Die landwirtschaftliche Produktion soll im Metropolitanraum Zürich auch künftig ausreichend Raum zur Verfügung haben. Die Produktionsintensität ist dabei auf die vorhandenen Landschafts-, Natur- und Umweltqualitäten abzustimmen. Mehrfachnutzungen wie die Kombination der Landwirtschafts- und Energieproduktion sind an geeigneten Lagen zu fördern.

Die Biodiversität hat in der Schweiz in den letzten Jahrzehnten deutlich abgenommen. Dies zeigt sich am Verlust von Naturräumen, der Reduktion der Artenvielfalt sowie der Verschlechterung der Lebensraumqualität. Insbesondere Gewässerräume und Feuchtgebiete weisen dabei einen hohen Anteil an bedrohten Lebensräumen und Arten auf. Mit gezielter Weiterentwicklung der ökologischen Infrastruktur kann dieser negativen Entwicklung entgegengewirkt werden. Planerische Instrumente zur Lebensraumförderung sollen dazu verstärkt eingesetzt werden, beispielsweise über die Bestimmung von Biodiversitätsförderflächen und die Ausweitung von Gewässerschutzräumen in Richt- und Nutzungsplänen. Ebenso sind Erholungsnutzungen in den Landschaften zu lenken, um Konflikte mit der Erhaltung der Biodiversität und der Naturräume zu vermeiden.

Waldlandschaften sind mit ihren wichtigen Funktionen für die Ökosysteme und unseren Lebensraum zu erhalten. Ihre Bedeutung ist gross und ihre Leistungen sind vielfältig: Frischluftquelle, Wasserspeicher, CO<sub>2</sub>-Senke, Holz, Schutz vor Naturgefahren, Lebensraum für Pflanzen und Tiere, Erholung und Erlebnis für den Menschen.

## **Klima und Energie**

Die Klimaerwärmung stellt global eine enorme gesellschaftliche Herausforderung dar. Hitzewellen und Extremwetterereignisse nehmen zu. Die Raumstrategie des Metro-ROK 2050 soll sowohl zur Bekämpfung der Ursachen der Erwärmung (Klimaschutz) als auch zur bestmöglichen Anpassung des Raums an die sich verändernden klimatischen Verhältnisse (Klimaanpassung) einen Beitrag leisten.

Durch die Erneuerung und Erhöhung der Energieeffizienz von Gebäuden im Zuge der hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen, die Förderung einer hohen ÖV-Angebotsdichte, kurzer Wege und emissionsarmer Verkehrsmittel sowie die Sicherung von Flächen für die erneuerbare Energieproduktion, -speicherung und -verteilung soll der Klimaschutz vorangetrieben werden.

Gleichzeitig soll durch den Erhalt und die Neuanlage von unversiegelten Grünräumen und Bäumen, die Schaffung von Wasserversickerungs- und Retentionsräumen und den Erhalt bedeutender Achsen für kühlende Luftströme die Klimaanpassung gefördert werden. Diese sind umso bedeutender, je mehr Leute in einem Gebiet wohnen oder arbeiten und entsprechend von einer zunehmenden Hitzebelastung betroffen sind. In diesem Sinne sind die Stadtlandschaft sowie die regionalen Zentren in der Übergangs- und Kulturlandschaft mit ihrer vergleichsweise hohen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl besonders gefordert, ihre Siedlungsstruktur verstärkt auf den Klimawandel anzupassen. Hand in Hand mit der Klimaanpassung geht die risikobasierte Raumplanung, welche in Kombination mit Infrastrukturverbesserungen den Schutz der Bevölkerung vor Naturgefahren verbessern soll.

Der Ausbau der erneuerbaren Energieproduktion und -speicherung stellt nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch für die Versorgungssicherheit des Metropolitanraums Zürich eine Grundvoraussetzung dar. Neben einem massvollen Ausbau der Wasserkraft und weiterer Technologien wie der Geothermie und der Biogasproduktion stehen insbesondere der deutliche Ausbau von Solar- und Windenergieanlagen im Fokus. Hierfür sollen auch im Metropolitanraum die notwendigen Kapazitäten an dafür geeigneten Standorten ermöglicht werden. Massgebend für die Eignung solcher Standorte sind neben der potenziellen Produktionskapazität (z. B. Wind- und Sonnenexposition) die Qualität und die bereits vorhandene bauliche Ausstattung der umgebenden (Siedlungs-) Landschaft. Bei der Standortwahl für Energieproduktionsanlagen gilt der Grundsatz, dass bereits bebaute, erschlossene oder vorbelastete Standorte Priorität vor un bebauten Landschaftsräumen haben. Grundsätzlich ist gerade in sensiblen Landschaftsräumen dem Landschaftsschutz in Abwägung mit dem Interesse der Energieproduktion ein hohes Gewicht beizumessen. Neben der Neuproduktion von Energie sollte bereits produzierte Energie möglichst gut genutzt und optimal verteilt werden, z. B. durch die umfassende Nutzung von Abwärme mittels Ausbau von Fernwärmenetzen. An erster Stelle stehen grundsätzlich der sparsame Energieverbrauch und das Vermeiden von Verlusten.

An Standorten ausserhalb des Siedlungsgebiets ist ausserdem auf eine möglichst konzentrierte Anordnung der Produktions- und Speichereinrichtungen zu achten: So soll z. B. die Windenergieproduktion eher durch eine räumliche Bündelung mehrerer grosser Windräder an einem Ort als durch eine stärkere Verteilung von Einzel-Anlagen über die Landschaft erreicht werden (Konzentrationsprinzip). Ebenso ist darauf zu achten, dass die notwendigen Anlagen soweit möglich rückbaubar konzipiert werden: ein möglicher künftiger Rückbau oder die Anpassung der Infrastrukturen soll von Beginn weg mitgedacht werden (Reversibilität). Im Metropolitanraum Zürich hat die Solarenergie das grösste Potenzial für den Ausbau der erneuerbaren Energieproduktion. Insbesondere für die Produktion von «Winterstrom» ist aber auch der Ausbau ergänzender Technologien wie Windkraftanlagen zentral.



## **Mobilität**

Die Mobilitätsbedürfnisse und das Mobilitätswachstum sind primär durch intelligente und optimierte Nutzung bestehender Kapazitäten und Infrastrukturen aufzunehmen. Dies kann z. B. durch abgestimmte Lichtsignalsteuerung oder effiziente Verkehrsflächennutzung mit Hilfe der zunehmenden Digitalisierung im Mobilitätsbereich gefördert werden. Ein Ausbau der Infrastrukturen ist mit erheblichen Investitions- und Folgekosten sowie grossem Flächenverbrauch verbunden. Um diese Kosten und den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten, ist die Infrastruktur nur dort auszubauen, wo die künftige Siedlungsentwicklung fokussiert werden soll, oder jetzt schon Arbeitsplatzkonzentrationen bzw. Wohnschwerpunkte vorhanden sind. Neue Verkehrsinfrastrukturen sind in jedem Fall mit der gewünschten Siedlungsentwicklung abzustimmen.

Zur Glättung tageszeitlicher Spitzen sind planerische Rahmenbedingungen zu schaffen, die das Arbeiten am Wohnort ermöglichen. Der Freizeitverkehr ist zudem bewusst zu lenken, indem Freizeitattraktionen an gut funktionierende Angebote des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs angebunden werden. Durch die bessere Erreichbarkeit von Freizeitangeboten sollen kurze Wege begünstigt und zusätzlicher Verkehr reduziert werden.

Der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr sind aufeinander abzustimmen. Notwendige Kapazitätsausbauten sind prioritär beim flächensparenden öffentlichen Verkehr vorzunehmen. Parallele Ausbauten im öffentlichen Verkehr und im motorisierten Individualverkehr sind primär auf Stadtlandschaften sowie regionale Zentren zu beschränken, wo eine entsprechend verbesserte Erschliessungswirkung erwünscht ist. In diesen Räumen ist auch dem Ausbau des öffentlichen Regionalverkehrs eine hohe Priorität beizumessen. Der Ausbau übergeordneter Bahninfrastrukturen ist somit insbesondere dafür zu nutzen, grössere Kapazitäten für den regionalen Verkehr zu schaffen.

Für die Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr sind die Kapazität, die Frequenz und die Fahrplanstabilität prioritär zu steigern. Die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs zwischen den Metropolitanräumen (z. B. Zürich – Genf) hat tiefere Priorität als die Beschleunigung innerhalb der Metropolitanräume oder Agglomerationen.

Es ist eine gut funktionierende Koexistenz von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Güterverkehr anzustreben. Künftig soll mindestens die Hälfte des zusätzlichen Personenverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und die andere Hälfte vermehrt auf den Fuss- und Veloverkehr entfallen. Um dies zu erreichen, steht die Verbesserung des ÖV-Angebots in Kombination mit einer attraktiven Preisgestaltung, möglichst unter Einhaltung des Prinzips der Kostenwahrheit, im Vordergrund. Ebenso sind Chancen aus der Entwicklung innovativer Mobilitätsformen für neue Angebotskonzepte zu nutzen (z. B. autonom fahrende Rufbusse) und das Fuss- und Velowegenetz auszubauen.

Wichtige Strassennetze in der Stadtlandschaft sind auf die Erhöhung der Zuverlässigkeit und Sicherheit auszurichten und optimal auszulasten. Ihre Ausgestaltung soll auch zur Siedlungsqualität beitragen. Als Kompensation für allfällige Strassenausbauten im Metropolitanraum ist die qualitätsorientierte Umgestaltung bis zum Rückbau bereits bestehender Infrastrukturen mitzudenken.

Der Fuss- und Veloverkehr soll eine wichtige Rolle als Zubringer für den öffentlichen Verkehr sowie generell zur Überwindung kurzer und mittlerer Distanzen übernehmen. Gerade die starke Zunahme an Elektrowelos soll in Kombination mit dem Ausbau von Velohauptachsen dazu genutzt werden, dass künftig vermehrt auch regionale Pendel- und Freizeitwege mit



dem Velo zurückgelegt werden können. Der Qualität und Sicherheit dieser Velorouten ist ein grösseres Gewicht beizumessen als der Geschwindigkeit.

Der schienengebundene Güterverkehr hat in Spitzenzeiten des Personenverkehrs eine geringere Priorität einzunehmen. Neue Angebote des Güterverkehrs sind zu prüfen und ihre negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gering zu halten. Die Standorte für notwendige intermodale Umschlagplätze (z. B. von der Schiene auf die Strasse) und grosse Verteilzentren sind in Richtplänen festzulegen. Sie sind auf die Minimierung der Verkehrswirkungen auszurichten, u. a. indem sie ans Schienen- oder Autobahnnetz angebunden werden und gleichzeitig nahe von Orten mit zahlreichen Lieferanten und Empfängern positioniert werden.

Verkehrsdrehscheiben dienen dazu, unterschiedliche Verkehrsträger besser miteinander zu vernetzen, in dem städtebaulich attraktive Umsteigepunkte geschaffen werden. Im Metropolitanraum Zürich sollen sie insbesondere an grösseren Bahnhöfen dazu dienen, optimale Verknüpfungen von Bahn, Tram, Bus, MIV und dem Velo zu gewährleisten. Je urbaner der Raum ist, desto weniger Park and Ride Parkplätze sind an den Verkehrsdrehscheiben anzubieten.

# Stadtlandschaft mit ihren Zentren

## Ausgangslage und Trends

Der Handlungsraum Stadtlandschaft ist derjenige Teilraum innerhalb des Metropolitanraums, in dem das Wachstum zum grössten Teil stattfinden soll. Er zeichnet sich durch eine dichte Bau- und Nutzweise und gut erschlossene Standorte aus. Die Stadtlandschaft ist dank der nationalen und internationalen Verkehrsverbindungen hervorragend erreichbar und verfügt aufgrund ihrer zentralörtlichen Funktionen über eine überregionale Ausstrahlung.

In den nächsten dreissig Jahren wird in diesem Raum die Nachfrage im Wohnungsmarkt gemäss Prognosen kontinuierlich ansteigen. Der Ausbau des Wohnangebots sowohl für einkommensschwächere Bevölkerungsschichten als auch für den Mittelstand stellt dabei eine grosse Herausforderung dar.

Die Zuwanderung junger, urbaner Gesellschaftsgruppen aus dem In- und Ausland konzentriert sich in diesem Raum. Die Erwerbsquote ist hoch. Die Zentren in der Stadtlandschaft rechnen künftig mit dem grössten Bevölkerungs- und Beschäftigtenzuwachs, da hier neben den umfangreichen Wohn- und Gewerbeflächen auch alle wichtigen Infrastrukturen vorhanden sind oder ausgebaut werden. In den Zentren findet eine starke Innenentwicklung statt, verbunden mit einer vermehrten Umsetzung von Gebäudeergänzungen und Ersatzneubauten. Gleichzeitig steigt das Bedürfnis nach Frei- und Grünräumen in den verdichteten Quartieren an.

Ein vielfältiges Nutzungsmosaik aus Grün- und Freiräumen, hochwertigen öffentlichen Räumen, unkonventionellen, veränderbaren Räumen (z. B. Brachen) und Stadtnatur prägt die Stadtlandschaft. Diese Elemente schaffen neue Identitäten und steigern als wichtige Kontrastpunkte zur bebauten Struktur die Lebensqualität entscheidend.

Naturnah gestaltete Aussenräume und grüne Nischen auf und zwischen den Gebäuden sorgen für eine hohe Biodiversität und klimatisch attraktive Aufenthaltsorte. Eine gezielte Anpassung des Raumes an die Auswirkungen des Klimawandels ist in den Stadtlandschaften von besonders grosser Bedeutung, da durch die überdurchschnittliche bauliche Dichte eine erhöhte Gefahr für Überhitzung besteht und durch die Bevölkerungsdichte verhältnismässig viele Personen davon betroffen sind.

## Handlungen für die Zukunft

- In der Stadtlandschaft schaffen die Kantone die planerischen Voraussetzungen für **sehr hohe** (> 300 Einwohner (E) und Beschäftigte (B) pro Hektare Bauzone zum Wohnen (BZ)), **hohe** (150 bis 300 E+B/ha BZ) und **mittlere** (100 bis 150 E+B/ha BZ) **Dichten**. In den städtischen Zentren sind hohe und sehr hohe Dichten mit hoher Qualität anzustreben.
- Insbesondere in den Zentren sind starke Anreize für den **Ausbau des Wohn- und Arbeitsplatzangebots in hoher Qualität und Dichte** zu schaffen. Erhebliche Planungsvorteile werden zwischen der öffentlichen Hand und Privaten gerecht ausgeglichen.
- Aufgrund der starken Verdichtungstendenz steht die **städtebauliche Qualität im Vordergrund**. Durch geeignete Verfahren und Gremien sind massgeschneiderte städtebauliche Lösungen für die einzelnen Entwicklungsgebiete anzustreben.
- **Im Umfeld von Bahnhöfen liegen die grössten Potenziale** für die Stadtentwicklung, die es zu aktivieren gilt. Bahnhofsgebiete sollen attraktive und dichte Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte bilden.

- **Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum soll gefördert werden**, damit in der Stadtlandschaft eine soziale Durchmischung inklusive einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen erhalten bzw. Verdrängung vermieden werden kann.
- Die Stadtlandschaft wird sich verstärkt durch ihre **Nutzungsvielfalt** auszeichnen. Dabei sind vor allem Akzente auf öffentliche Bauten und Einrichtungen mit urbaner Ausstrahlung zu setzen. Ebenso ist der Erhalt von Gewerbeflächen für vielfältige, kleine und mittlere Handwerks- und Produktionsbetriebe zur lokalen Versorgung der Stadtlandschaft zu unterstützen.
- Die Vielfalt der Siedlungen muss gerade bei einer dichten Bauweise erhalten bleiben, so dass keine Uniformität entsteht. **Identitätsstiftende Aussenräume und Bauten** sind zu erhalten und weiterzuentwickeln.
- Bestehende **siedlungsnaher Freiräume für die Naherholung sind zu sichern** bzw. wo nötig neu zu schaffen. Wichtig sind dabei insbesondere grosszügige Grünräume wie Parkanlagen, damit die Lebensqualität durch Umgebungsgestaltungen im Zusammenspiel mit Natur und Landschaft gesteigert werden kann. Auch **Allmenden**, als offene ungestaltete Freiräume der Allgemeinheit, sind zu erhalten.
- **Gebiete für Freizeit- und Kulturaktivitäten** werten die Lebensqualität der Bevölkerung auf. Das vielfältige **Nutzungsmosaik der Landschaft und der bebauten Freiräume sowie die typische Stadtnatur sind weiter zu fördern**. Es ist genügend Raum für das «Spontane» zur Verfügung zu stellen (z.B. Imkern auf dem Dach, Gärten als Zwischennutzungen auf Bracharealen, Kulturräume in Altbauten).
- Die **Gewässer und ihre Ufer** sind als attraktive Freiraum- und Erholungsgebiete zu **erhalten und wo möglich zugänglich zu machen**. Naturnahe Abschnitte sind zu schützen und die **Biodiversität** durch die gezielte **Schaffung artenspezifischer Lebensräume** zu erhöhen.
- Ober- und unterirdische Bauten sind so anzuordnen und zu gestalten, dass **grosszügige unversiegelte Flächen** geschaffen oder erhalten werden können. Es sollen **grosse Bäume** mit weiten Wurzelräumen erhalten werden oder auch neu entstehen können, die eine wichtige Funktion für die Klimaregulierung und die Qualität des Stadtraums haben.
- Neben unversiegelten Flächen sind **grossflächige Wasserrückhalteräume** zu schaffen, die das anfallende Niederschlagswasser vermehrt im Stadtraum halten können, statt es direkt über Abwasserleitungen abzuführen. Gleichzeitig sind wichtige **Korridore, durch welche in den Sommermonaten kühlende Luft in die Stadtgebiete dringt, bewusst offen zu halten**.
- Die Zentren in der Stadtlandschaft sichern und entwickeln eine **hervorragende Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr** und sind innerhalb und mit der übrigen Stadtlandschaft mindestens durch einen **Viertelstundentakt** zu verbinden.
- Der Fuss- und Veloverkehr sowie die Verbindungen mit Bus oder Tram sind zu fördern, so dass **innerhalb der Stadtlandschaft das Prinzip der kurzen Wege** greift. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr soll der Fuss- und Veloverkehr eine wichtige Rolle als Bestandteil von Transportketten für längere Distanzen übernehmen.

- Beim motorisierten Individualverkehr ist auf ein **gutes Verkehrsmanagement** zu achten, indem Spuren bewirtschaftet werden und der Verkehr dosiert wird. Der strassengebundene öffentliche Verkehr muss gegenüber dem motorisierten Individualverkehr attraktiver werden und benötigt dafür **eigene Spuren auf den Strassen** oder andere **Priorisierungssysteme**.
- Im **Nationalstrassennetz sind die erforderlichen Kapazitäten primär durch effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sicherzustellen**. Punktuelle Ausbauten der nationalen Autobahnanschlüsse an die Stadtlandschaften sind dann zu prüfen, wenn dadurch der Durchgangsverkehr in Siedlungsgebieten reduziert werden bzw. die Siedlungsqualität erhöht werden kann. Dabei ist in jedem Fall der motorisierte Individualverkehr mit flankierenden Massnahmen so zu steuern, dass dennoch **kein Anreiz besteht, vom öffentlichen Verkehr oder vom Fuss- und Veloverkehr auf den motorisierten Individualverkehr auszuweichen**.
- **Verkehrsdrehscheiben sind als städtebaulich attraktive Umsteigepunkte auszugestalten**. Dabei steht in den Stadtlandschaften die Verknüpfung öffentlicher Verkehrsträger untereinander sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.
- **Parkplätze sind grundsätzlich auf das Minimum gemäss vorherrschender ÖV-Erschliessungsgüte zu beschränken. Sie sind mit intelligenten Systemen miteinander zu vernetzen und zu bewirtschaften**. Das Angebot soll den Zufluss steuern und damit die Mobilitätsmittelwahl beeinflussen.

# Übergangslandschaft mit ihren regionalen Zentren

## Ausgangslage und Trends

Die Übergangslandschaft stellt den weitgehend durch Besiedlung geprägten Übergangsbereich zwischen der Stadtlandschaft und den stärker naturräumlich geprägten Kultur- und Naturlandschaften dar. Durch ihre vielerorts grossflächige Ausdehnung kommt ihr eine Schlüsselrolle in der Frage der Massnahmen gegen die Zersiedlung zu.

Mit einer aktiven Begrenzung der weiteren räumlichen Ausdehnung der bestehenden Siedlungsgebiete, ein auf die regionalen Zentren fokussiertes Wachstum, sowie die gezielte Förderung der Bebauungs- und Freiraumqualität kann die Übergangslandschaft langfristig ihre Stärken ausspielen: Die Nähe zu Erholungsgebieten, eine vor allem in den regionalen Zentren gute Verkehrsanbindung an die Arbeitsplatzzentren und die im Vergleich mit der Stadtlandschaft noch vorhandenen verfügbaren Flächen bieten vielfältige Wohn-, Arbeits- und Erholungsmöglichkeiten für breite Bevölkerungsgruppen. Ebenso kann durch die Sicherung und die stärkere Vernetzung der siedlungstrennenden Naturräume die Biodiversität und die Klimaanpassung gesteigert werden.

Der Anteil an Familienhaushalten ist in der Übergangslandschaft hoch, da hier häufig vergleichsweise günstiger Wohnraum zur Verfügung steht. Der Pendleranteil ist überdurchschnittlich hoch, wobei insbesondere die grossen Pendlerströme in die Stadtlandschaft und ein hoher Anteil des motorisierten Individualverkehrs Herausforderungen darstellen.

Der Druck auf die Übergangslandschaft wird in den nächsten Jahren beträchtlich steigen, ebenso die Nachfrage nach preisgünstigen Wohnungen und Gewerbeflächen, welche innerhalb der Stadtlandschaft fehlen.

Entscheidend für die Lebensqualität und Leistungsfähigkeit der Übergangslandschaft wird die Schärfung bereits heute vorhandener Qualitäten in den Siedlungsgebieten und insbesondere in den regionalen Zentren sein – auch bezüglich Aufnahme zusätzlicher Wohnbevölkerung. Die regionalen Zentren bilden dabei Versorgungsschwerpunkte. Sie haben eine urbane Ausstrahlung für ihr Umfeld und übernehmen im Bereich der öffentlichen und privaten Infrastrukturen eine Stützpunktfunktion.

## Handlungen für die Zukunft

- In der Übergangslandschaft schaffen die Kantone je nach Standort die planerischen Voraussetzungen für **hohe** (150 bis 300 Einwohner und Beschäftigte pro Hektare Bauzone zum Wohnen), **mittlere** (100 bis 150 E+B/ha BZ) und **geringe Dichten** (50 – 100 E+B/ha BZ). In den regionalen Zentren sind hohe und mittlere Dichten mit hoher Qualität anzustreben.
- In der Übergangslandschaft sollen die **regionalen Zentren den Grossteil des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums aufnehmen**.
- Die zunehmende Verdrängung einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen und ertragsschwächerer Nutzungen von der Stadtlandschaft in die Übergangslandschaft bewirken, dass künftig auch in diesem Raum **preisgünstige Wohn- und Arbeitsflächen für das lokale und regionale Gewerbe planerisch zu sichern** sind.
- Die Übergangslandschaft wurde in den letzten Jahren stark zersiedelt. Es sind daher Massnahmen zu ergreifen, welche die Lebensqualität in diesem Handlungsraum stärken, indem beispielsweise **unbebaute Landschaftsräume gesichert und aufgewertet werden und eine weitere Ausdehnung der Siedlungsgebiete verhindert** wird.

- Die Kantone bestimmen zusammen mit den Gemeinden, welche Räume in der Übergangslandschaft auf eine stärkere Wachstumsentwicklung **hin zu urbanen Strukturen ausgerichtet werden**. Mit Massnahmen der Richt- und Nutzungsplanung sollen die nötigen Voraussetzungen geschaffen werden, um das Wachstum zu bewältigen und eine Zersiedelung zu verhindern.
- Die **Verzahnung der Siedlungsränder** mit angrenzenden Grün- und Gewässerräumen sowie die Übergänge zur Stadt- und Kulturlandschaft sind sorgfältig und **aktiv zu gestalten**.
- **Allmenden** als Güter der Allgemeinheit und grosse zusammenhängende Flächen sind zu erhalten. Die landschaftlichen Übergangsräume sind auch für die Erhöhung der Biodiversität und zur Verbesserung des Lokalklimas von hoher Bedeutung, indem vielfältige Lebensräume für Pflanzen und Tiere geschaffen werden.
- Die **Agrar- und Waldgebiete** sind in ihrer **Freihaltungs- resp. Trennungsfunktion** zum Siedlungsraum zu stärken und in ihrer Produktionsfunktion zu erhalten. Auf die attraktive und ökologisch wertvolle Gestaltung der Übergänge zwischen Siedlung und Kulturland ist besonderer Fokus zu legen.
- Grosse **Bedeutung kommt auch den Grün- und Freiräumen innerhalb der und zwischen den Siedlungen zu**, die heute vielerorts fehlen und vor allem dort entscheidend sind, wo sich Übergangslandschaften in Richtung urbane Strukturen entwickeln sollen. Diese Gebiete können auch Funktionen **für die Klimaanpassung** übernehmen, wie die Reduktion der Versiegelung, die Wasserrückhaltung sowie die Kaltluftzufuhr. Bestehendes «Abstandsgrün» im Siedlungsgebiet ist durch ökologisch wertvollere Flächen zu ersetzen.
- Die **Mobilität wird in jene Gebiete gelenkt, welche urban zu entwickeln sind**, insbesondere die regionalen Zentren. In den übrigen Gebieten soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs nicht substanziell ausgebaut werden.
- Der öffentliche Verkehr ist tendenziell auf einen **Halbstundentakt** auszurichten. Die regionalen Zentren übernehmen eine Knotenfunktion im öffentlichen Verkehr, sollen alle über einen Bahnanschluss verfügen und sind je nach vorgesehener räumlicher Entwicklung entweder im Halb- oder Viertelstundentakt mit den Zentren der Stadtlandschaft zu verbinden.
- In der Übergangslandschaft soll wie in der Stadtlandschaft das **Prinzip der kurzen Wege** greifen. Dazu ist der Fokus auf die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrsangebots zu legen. Insbesondere die Wegeverbindungen zur Kulturlandschaft als wichtiger Erholungsraum sind hierbei zu stärken.

# Kulturlandschaft mit ihren regionalen Zentren

## Ausgangslage und Trends

Die Kulturlandschaft ist hauptsächlich durch die Landwirtschaft geprägt und stellt eine bedeutende «Nahrungskammer» des Metropolitanraums dar. Die Lebensmittelproduktion wird auch künftig gewährleistet, indem die landwirtschaftlichen Nutzflächen erhalten und die Böden nachhaltig bewirtschaftet werden. Neben der Lebensmittelproduktion ist in der Kulturlandschaft mit gezielten Eingriffen auf eine Erhöhung der Biodiversität hinzuwirken. Gleichzeitig sind die lokalspezifischen Eigenheiten der Agrarlandschaft vermehrt für die Bevölkerung erlebbar zu machen. In der Kulturlandschaft existiert eine grosse Vielfalt an naturräumlicher und kulturräumlicher Prägung der Agrar-, Wald- und Gewässerlandschaft. Diese verschiedenen Landschaftstypen übernehmen in diesem Handlungsraum die Funktion der Identitätsstiftung. Sie werden sich künftig an die sich wandelnden klimatischen Verhältnisse anpassen müssen. Die Verfügbarkeit und der Umgang mit der Ressource Wasser werden dabei entscheidend sein.

Aufgrund der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur prägen kleine und mittlere Unternehmen den Raum. Die Kulturlandschaft verfügt nach wie vor über grosse Bauzonenreserven. Ein weiteres Wachstum der Siedlungen in die freie Landschaft ist zu vermeiden. Damit bleiben zwischen den Dörfern markante grüne Zäsuren bestehen. Neue Bebauungen und Umbauten orientieren sich an den bestehenden Kernen und qualitätsvollen Beispielen traditioneller und moderner Architektur.

Die regionalen Eigenheiten, typische Muster, Baustile und landschaftliche Qualitäten prägen das Bauen ausserhalb der Bauzone. Die haushälterische Bodennutzung ist oberstes Gebot.

## Handlungen für die Zukunft

- In der Kulturlandschaft schaffen die Kantone je nach Standort die planerischen Voraussetzungen für **mittlere** (100 bis 150 Einwohner und Beschäftigte pro Hektare Bauzone zum Wohnen) und **geringe Dichten** (50 bis 100 E+B/ha BZ). In den regionalen Zentren sind mittlere Dichten mit hoher Qualität anzustreben.
- In der Kulturlandschaft soll ein weiteres **Wachstum der Siedlungen in die Fläche verhindert** werden. Das Zusammenwachsen einzelner Siedlungskonglomerate, das zum Entstehen weiterer Übergangslandschaften führen würde, ist zu verhindern. Die **Siedlungsdichte und -gestaltung sind auf die Landschaft abzustimmen** und die **Vielfalt der Kulturlandschaft ist zu erhalten**.
- Bestehende Ortskerne sollen sorgfältig weiterentwickelt und **Identitäten gestärkt** werden. Innerörtliche Hauptverkehrsachsen sind dazu qualitativ aufzuwerten.
- **Bauten ausserhalb der Bauzone sind mit besonderer Sorgfalt und flächenschonend weiterzuentwickeln**. Dabei sind regionale Eigenheiten, typische Muster, Baustile und landschaftliche Qualitäten zu berücksichtigen.
- Die weitere Entwicklung in diesen Räumen soll hauptsächlich im Bereich des Wohnens, des bestehenden Gewerbes und allenfalls von neuem kleinbetrieblichem Handwerk und Gewerbe stattfinden. **Grössere Arbeitsplatzgebiete sind in diesem Raum nicht vorzusehen**.
- Die **produktive Landwirtschaft ist zu fördern** und neben der Lebensmittelproduktion **in ihren Funktionen für die Biodiversität sowie die Erholung der Bevölkerung zu stärken**.



- Der **Tourismus ist im Einklang mit der Land- und Forstwirtschaft sowie dem Naturschutz** zu gestalten und die landschaftliche Vielfalt erlebbar zu machen.
- Es sind ausreichend Räume zur **Entstehung von Kaltluft** und für die **Rückhaltung des Wassers** zu sichern, insbesondere im Umfeld von Siedlungsgebieten.
- **Innovative landwirtschaftliche Nutzungen** im Sinne der klimaangepassten und klimaschützenden Produktion sollen ermöglicht und gefördert werden. Für die landwirtschaftliche Produktion ist ein abgestimmtes **Wassermanagement** zu etablieren.
- Hochwertige Grün- und Freiräume sollen zur Naherholung und zum Naturerlebnis beitragen. Die noch **verbleibenden unbebauten Landschaftskammern sind zu erhalten** und aufzuwerten.
- Die **Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr** soll in der Kulturlandschaft **nicht ausgebaut** werden. Sie ist tendenziell auf einen **Stundentakt** auszurichten, ergänzt mit halbstündlichen Verbindungen zu den Stadtlandschaften.
- Neue Autobahnanschlüsse und kapazitätssteigernde Strassenausbauten sind nicht vorzusehen. Stattdessen sollen **Strassenraumaufwertungen innerorts umgesetzt werden**.

# Naturlandschaft

## Ausgangslage und Trends

Die Naturlandschaft ist durch ihre Topografie geprägt und zeichnet sich durch zusammenhängende Landschaftskammern und grössere Landschaftsabschnitte mit Grünflächen und baulich nicht genutzten Gebieten aus. Neben Gebieten mit starker menschlicher Prägung wie Orten für den Tourismus sowie die land- und forstwirtschaftliche Produktion sind gewisse Räume kaum durch den Menschen genutzt. Sie sind als natürliche und naturnahe Landschaften zu erhalten (Naturschutz-, Auen- und BLN-Gebiete, Pärke von nationaler Bedeutung). Die Bezeichnung Naturlandschaft steht für ganz unterschiedliche Naturräume wie z. B. Seeufer, Hochalpen, voralpine Hügellandschaft etc.

Die Naturlandschaft ist heute dünn besiedelt. Es ist davon auszugehen, dass sie aufgrund der zunehmenden Siedlungsentwicklung in den übrigen Handlungsräumen noch stärker als bisher unter Druck gerät. Ihre Erholungsfunktion wird vermehrt an Bedeutung gewinnen, was zu Zielkonflikten mit dem Naturschutz führen kann, indem attraktive Naturräume übernutzt werden. So führen neue digitale Verbreitungskanäle für Informationen zu Besucherströmen an bislang ruhigen Orten.

Hinsichtlich Biodiversität nimmt dieser Handlungsraum eine wichtige Rolle ein, da hier noch weitgehend unberührte Landschaftsräume vorhanden sind. Auch die ausgeprägten Waldgebiete spielen hierbei eine zentrale Rolle, da sie für die meisten Tiere und Pflanzen einen unabdingbaren Lebensraum darstellen. Die Forstwirtschaft wird sich auf veränderte klimatische Bedingungen ausrichten müssen, um die zentralen Leistungen des Waldes für die Ökosysteme erhalten oder verbessern zu können.

## Handlungen für die Zukunft

- In der Naturlandschaft soll künftig **kein quantitatives Wachstum** mehr stattfinden. Bauzonen werden entsprechend nicht mehr ausgedehnt.
- In diesem Raum sind die **vorhandenen Qualitäten zu stärken** und gegebenenfalls mit Massnahmen zu schützen (z.B. durch Umsetzung von Schutzverordnungen).
- Der **Ausbau der Infrastruktur orientiert sich an den in den Richtplänen bezeichneten Tourismustorten**. Diese Gebiete erfüllen auch gewisse zentralörtliche Funktionen und bieten Arbeitsplätze – neben der Land- und Forstwirtschaft. Einer Abwanderung der Bevölkerung ist entgegenzuwirken.
- Die **Bedürfnisse von Naturschutz, Erholung bzw. Tourismus und Landwirtschaft sind aufeinander abzustimmen**. Die aktuellen Werte der Landschaftstypen sind zu erhalten. Insbesondere sind heute noch ruhige Landschaftsräume zu bewahren, indem sie nicht erschlossen werden und die Funktion als so genannte **Ruhelandschaften** wahrnehmen. Auch Landschaften ohne Lichtverschmutzung («Dunkellandschaften») sind zu fördern.
- Die Landwirtschaft soll nachhaltig und mit **Rücksicht auf die schützenswerten Landschaften und Naturräume sowie die Biodiversität** betrieben werden. Sie sorgt dafür, dass die Wälder sich nicht ausdehnen. Ausgeräumte Landschaften sollen wieder mit Büschen und Bäumen bepflanzt werden.
- **Wichtige Lebensräume** für gefährdete Pflanzen- und Tierarten **sind zu schützen**. Die schützenswerten Landschaften und Biotope sind dazu umfassend zu erhalten, qualitativ aufzuwerten und miteinander zu vernetzen.

- Im öffentlichen Verkehr soll ein Grundangebot sichergestellt sein. Eine **zusätzliche Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr soll auf den Bedarf ausgerichtet sein** (z.B. Rufbussystem), insbesondere in den für den Tourismus und die Freizeit wichtigen Gebieten.
- Grundsätzlich **soll weder auf Strassen noch Schienen die Kapazität ausgebaut werden**. Qualitätsverbesserungen bei der Fuss- und Veloinfrastruktur sollen ermöglicht werden.

## Kenntnisnahme durch die Kantone

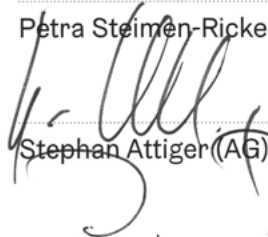
Die Regierungsrätinnen und Regierungsräte nahmen das Metro-ROK 2050 am 3. November 2023 als fachliche Entwicklungsgrundlage zustimmend zur Kenntnis.



Susanne Hartmann (SG)

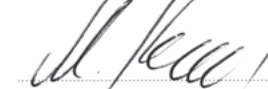


Petra Steiner-Rickenbacher (SZ)



Stephan Attiger (AG)

Dominik Diezi (TG)



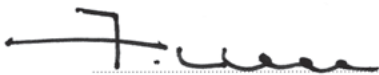
Martin Kessler (SH)



Martin Neukom (ZH),



Fabian Peter (LU)



Florian Weber (ZG)

Zitervorschlag:

Die acht Kantone im Metropolitanraum Zürich (2023): Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050 (Metro-ROK 2050), Bericht.



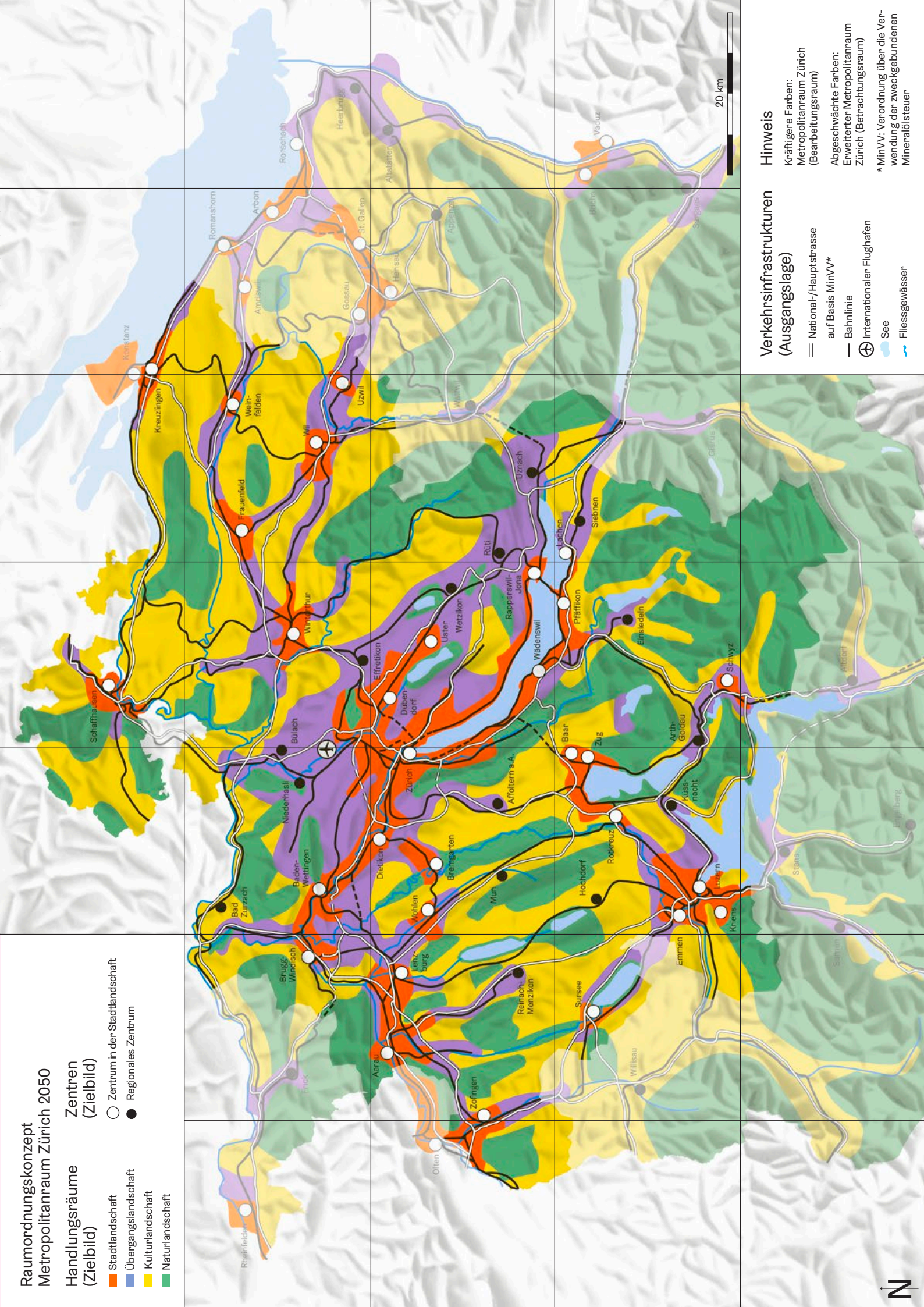
# Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050

## Handlungsräume (Zielbild)

- Stadtlandschaft
- Übergangslandschaft
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

## Zentren (Zielbild)

- Zentrum in der Stadtlandschaft
- Regionales Zentrum



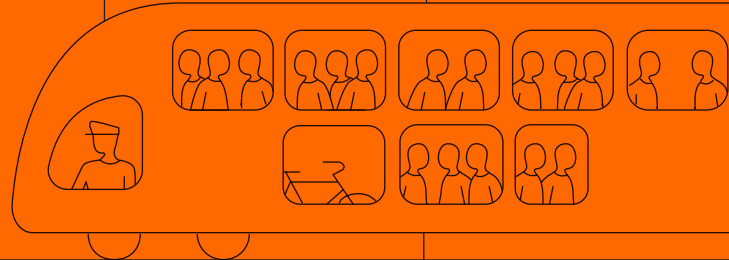
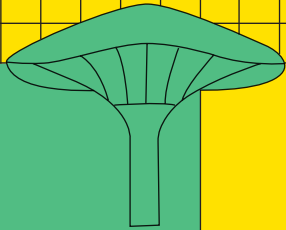
## Verkehrsinfrastrukturen (Ausgangslage)

- = National-/Hauptstrasse
- auf Basis MinVV\*
- Bahnlinie
- ⊕ internationaler Flughafen
- ~ See
- ~ Fließgewässer

## Hinweis

- Kräftigere Farben:  
Metropolitanraum Zürich  
(Bearbeitungsraum)
- Abgeschwächte Farben:  
Erweiterter Metropolitanraum  
Zürich (Betrachtungsraum)
- \*MinVV: Verordnung über die Ver-  
wendung der zweckgebundenen  
Mineralölsteuer





## Das Kleingedruckte

Das Metro-ROK 2050 besteht aus Text und Karte. Die Karte grenzt dabei den engeren Bearbeitungsraum farblich vom erweiterten Betrachtungsraum ab. Dieser grosse Raum umfasst auch die Nachbar-kantone Graubünden, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Nidwalden, Obwalden, Uri und Glarus. Sie wurden über die Aktualisierung des Metro-ROK 2050 informiert.

**Verfasst von** den Kantonsplanerinnen und Kantonsplanern der Kantone Aargau, Luzern, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Thurgau, Zug und Zürich.

**Fachliche Begleitung**  
Roman Streit, ETH Zürich

**Grafische Umsetzung**  
Kobal Grafik GmbH, Zug

Zürich, 3. November 2023

