



# Raumordnungskonzept für die Kantone im Metropolitanraum Zürich

Metro-ROK

## **Impressum**

### **Herausgeber:**

KantonsplanerInnen der Kantone

Aargau, Luzern, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Thurgau, Zug und Zürich

## Ausgangslage

Das Raumordnungskonzept für die Kantone im Metropolitanraum Zürich (Metro-ROK) bildet als informelles Planungsinstrument einen Orientierungsrahmen für die Raumentwicklung im Metropolitanraum Zürich. Es ist nicht behördenverbindlich. Für die Erarbeitung von kantonalen behördenverbindlichen Planungen (z.B. kantonale Richtpläne oder Konzepte) kann es jedoch als Grundlage beigezogen werden.

Art. 7 Abs. 1 des Bundesgesetzes 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 keine Kantons Grenzen abgebildet sind.

Das Metro-ROK besteht aus dem vorliegenden Text sowie einer Karte, auf der ein engerer Bearbeitungssperimeter und ein erweiterter Betrachtungssperimeter in unterschiedlicher Farbabstufung dargestellt sind. Innerhalb des Bearbeitungssperimeters wurden verschiedene Berechnungen im Zusammenhang mit der Bevölkerungsentwicklung und den Nutzungskapazitäten in den bestehenden Bauzonen durchgeführt. Gestützt auf diese Grundlage erfolgte eine Einschätzung zur künftigen Verteilung des Bevölkerungszuwachses auf die Handlungsräume.<sup>1</sup>

Das Metro-ROK entspricht einem gemeinsamen fachlichen Verständnis der kantonalen Raumplanungsfachstellen bis zum Zeithorizont 2030. Es wurde in partnerschaftlicher und grenzüberschreitender Zusammenarbeit von den Fachstellen der Kantone Aargau, Luzern, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Thurgau, Zug und Zürich erarbeitet. Die angrenzenden Kantone Appenzell (AI und AR), Glarus, Nidwalden, Obwalden und Uri wurden regelmässig über den aktuellen Stand informiert und konnten ebenfalls wichtige Anliegen ebenfalls einbringen.

Text und Karte des Metro-ROK entsprechen dem Stand der Verabschiedung durch die für die Raumplanung zuständigen Regierungsräte der bearbeitenden Kantone am 15. Juni 2015.

### **Beschlüsse durch die acht für die Raumplanung zuständigen Regierungsräte im Metropolitanraum Zürich**

1. Das Metro-ROK wird von den acht für die Raumplanung im Metropolitanraum Zürich zuständigen Regierungsratsmitgliedern in zustimmendem Sinn zur Kenntnis genommen.
2. Es dient den acht Kantonen als Orientierungsrahmen und damit als Hilfe für ihre kantonalen Planungen und für die interkantonale planerische Abstimmung.
3. Die im folgenden Textdokument genannten Zahlen sind fachlich begründete Zielwerte zu langfristig anzustrebenden räumlichen Entwicklungen. Sie sind keine mathematisch umzusetzenden Grenzwerte. Die unterschiedliche Ausgangssituationen und Potenziale der acht Kantone sind zu berücksichtigen, wobei die für den Metropolitanraum gesamthaft anzustrebenden Zielwerte im Auge zu behalten sind.
4. Die Zusammenarbeit der acht Kantonsplanerinnen und Kantonsplaner ist themenbezogen weiterzuführen.

---

<sup>1</sup> Die Berechnungen werden in diesem Dokument nicht dargestellt, sind aber als Grundlage vorhanden und können separat angefordert werden.

# Handlungsräume

## Differenzierung in Handlungsräume

Die räumlichen Strukturen im Metropolitanraum Zürich sind vielfältig, die verschiedenen Räume bewältigen unterschiedliche Aufgaben. Die Bezeichnung von Handlungsräumen ermöglicht einen Blick auf die Raumentwicklung, die 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 spezifischen Stossrichtungen unterschieden:

- Stadtlandschaft mit Zentren
- Zwischenlandschaft
  - mit regionalen Zentren
- Kulturlandschaft
  - mit regionalen Zentren
- Naturlandschaft

## Stellenwert der Handlungsräume

Das Metro-ROK macht zu allen Handlungsräumen Aussagen in Bezug auf die Wachstumsverteilung sowie zur Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft. Unter den vier Handlungsräumen übernehmen die Stadtlandschaft und die Zwischenlandschaft eine Schlüsselrolle.

Im urbanen Handlungsraum Stadtlandschaft wird die räumliche Entwicklung künftig am stärksten vorangetrieben.

In der Zwischenlandschaft wird sich künftig die Qualität der räumlichen Entwicklung entscheiden, da sich hier die Tendenz hin zu einem von stärkerem Wachstum geprägten urbanen Raum oder hin zu einer von geringem Wachstum geprägten Kulturlandschaft zeigen wird.

## Zentren

Innerhalb des Metro-ROK wird zwischen Zentren der Stadtlandschaft und regionalen Zentren unterschieden.

Die Zentren (Zentren in der Stadtlandschaft sowie regionale Zentren) sorgen für die allgemeine Grundversorgung der umliegenden Räume und verfügen über wichtige private und öffentliche Infrastrukturen. Die Zentren in der Stadtlandschaft orientieren sich an der gleichen Ausgangslage, Handlungen und Entwicklungen wie die Stadtlandschaft selbst. Die regionalen Zentren, die sich in der Zwischenlandschaft oder in der Kulturlandschaft befinden, haben eine spezielle Funktion, da innerhalb der beiden Handlungsräume die Hauptentwicklung in den regionalen Zentren stattfinden soll.

## Grundsätze

### Siedlung

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum innerhalb des Metropolitanraums Zürich ermöglicht einerseits neue Gestaltungsmöglichkeiten, andererseits stellt es diesen Raum auch vor Herausforderungen. Auf die Stadtlandschaft sowie auf die regionalen Zentren in der Zwischenlandschaft und der Kulturlandschaft sollen 80% des künftigen Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums entfallen, auf die Zwischen- und die Kulturlandschaft 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 die Innenentwicklung zu fördern. Im Sinne einer häuslicher Bodennutzung ist zudem darauf zu achten, dass die Zersiedelung in den anderen Handlungsräumen nicht weiter voranschreitet. Im Zuge der Innenentwicklung wird bei der Erneuerung von Quartieren, Siedlungen sowie Gebäuden das Schaffen einer Vielfalt von Wohn- und Arbeitsstandorten als grosse Chance gesehen.

### Landschaft

Die Landschaft ist als Produkt von Naturgegebenheiten und menschlicher Arbeit zu verstehen. "Landschaften tragen zum körperlichen und seelischen Wohlbefinden, zur Gesundheit sowie zur räumlichen Identifikation und Identitätsfindung bei. Sie ermöglichen es dem Menschen, räumlich konkret die Entwicklung der Natur- und Kulturgeschichte, seiner Zivilisation, zu erleben".<sup>2</sup> Diesbezüglich stellt sich die Frage, wie eine moderne Landschaft aussehen kann, die unserer Lebensform entspricht, aber dennoch Erlebnis und Heimat bietet.

Die Landschaften, die von der Bevölkerung für Erholung, Naturerlebnis und als Ruheoasen geschätzt werden, sind zu erhalten und so weiterzuentwickeln, dass sie den verschiedenen Ansprüchen gerecht werden. Es ist darauf zu achten, dass heute noch ruhige Räume bewahrt und nicht aktiv erschlossen werden. Diesem Anliegen sollte insbesondere in der Kultur- und Naturlandschaft Rechnung getragen werden. Demgegenüber sind die Hot Spots der Erholung mit grossem Besucheraufkommen in der Stadt- und Zwischenlandschaft, 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 für Freizeit und Erholung zur Verfügung stehen.

### Verkehr

Das Mobilitätswachstum ist mit erheblichen Kosten verbunden, da ein Ausbau von Infrastrukturen erforderlich ist. Um diese Kosten möglichst gering zu halten, sind Infrastrukturausbauten insbesondere dort zu fördern, wo die künftige Siedlungsentwicklung fokussiert werden soll oder jetzt schon Arbeitsplatzkonzentrationen vorhanden sind. Neue Infrastrukturangebote, die nicht mit der gewünschten Siedlungsentwicklung abgestimmt sind, gilt es zu vermeiden.

Der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr sind aufeinander abzustimmen. Notwendige Kapazitätsausbauten haben entweder im öffentlichen Verkehr oder im motorisierten Individualverkehr, nicht aber auf beiden Verkehrsträgern gleichzeitig zu erfolgen. Tageszeitliche Spitzen

---

<sup>2</sup> Zitat aus dem NFP 54, Fokusstudie Landschaft

sind zu glätten, indem z.B. die Arbeits- und Unterrichtszeiten der Bildungsinstitutionen flexibel gestaltet werden oder der Freizeitverkehr bewusst gelenkt wird.

Es ist eine gut funktionierende Koexistenz von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Güterverkehr anzustreben. Künftig soll mindestens die Hälfte des Mehrverkehrs auf den öffentlichen Verkehr entfallen. Um dies zu erreichen, stehen Instrumente bzw. Massnahmen wie z.B. das Mobility Pricing zur Verfügung. Der Fuss- und Veloverkehr soll eine wichtige Rolle als Zubringer für den öffentlichen Verkehr übernehmen. Der schienengebundene Güterverkehr hat in Spitzenzeiten des Personenverkehrs eine geringere Priorität einzunehmen.

Für die Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr sind die Kapazität, die Frequenz und die Fahrplanstabilität prioritär vor der Beschleunigung anzugehen.

Die Feinerschliessung des Raumes mit dem öffentlichen Verkehr (z.B. Busverkehr) muss nicht der Groberschliessung des übergeordneten Verkehrsnetzes (z.B. Bahnverkehr) entsprechen, insbesondere nicht über die Grenzen der Handlungsräume hinaus. Je peripherer ein Raum gelegen ist, umso geringer soll die Fahrplandichte sein.

# Stadtlandschaft

## Ausgangslage und Trends

Der Handlungsraum Stadtlandschaft ist der Teilraum innerhalb des Metropolitanraums, in dem das Wachstum zum grössten Teil stattfindet. 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 zentralen Funktionen über eine überregionale Ausstrahlung.

In den nächsten 30 Jahren wird in diesem Raum die Nachfrage im Wohnungsmarkt gemäss Prognosen kontinuierlich ansteigen, was zu hohen Mietpreisen und zur Verdrängung einkommensschwacher Bevölkerungsschichten führen kann.

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 Bevölkerungszuwachs, da hier neben den umfangreichen Wohn- und Gewerbeflächen auch alle wichtigen Infrastrukturen vorhanden sind oder ausgebaut werden. In den Zentren findet eine starke Innenentwicklung und eine vermehrte Entwicklung hin zu Totalerneuerungen und Ersatzneubauten statt. Gleichzeitig steigt das Bedürfnis nach Frei- und Grünräumen in den verdichteten Quartieren an.

Aus Landschaftssicht prägen ein vielfältiges Nutzungsmosaik aus Grün- und Freiräumen, hochwertigen öffentlichen Räumen, unkonventionellen, veränderbaren Räumen (z.B. Brachen) und Stadtnatur die Stadtlandschaft. Sie schaffen neue Identitäten und steigern die Lebensqualität in neuen, verdichteten Siedlungen.

## Handlungen für die Zukunft

- In der Stadtlandschaft und insbesondere in den Zentren der Stadtlandschaft schaffen die Kantone die planerischen Voraussetzungen für **sehr hohe** (> 300 Einwohner + Beschäftigte / ha Bauzone), **hohe** (150 – 300 E + B / ha BZ) und **mittlere** (100 – 150 E + B / ha BZ) **Dichten**.
- Aufgrund der starken Verdichtungstendenz steht die **städtebauliche Qualität im Vordergrund**. Es sind massgeschneiderte städtebauliche Lösungen für die einzelnen Entwicklungsgebiete anzustreben.
- Die Vielfalt der Siedlungen muss gerade bei einer dichten Bauweise erhalten bleiben, so dass keine Uniformität entsteht. Die **Nutzung identitätsstiftender Aussenräume** wird an Bedeutung gewinnen. Die Kantone und Gemeinden erhalten und schaffen genügend Freiräume und Grünflächen.
- Die Stadtlandschaft wird sich verstärkt durch ihre **Nutzungsvielfalt** auszeichnen. Dabei sind vor allem Akzente auf öffentliche Bauten und Einrichtungen mit urbaner Ausstrahlung zu setzen.
- **Eine Vielfalt an Wohnungsangeboten erlaubt es allen sozialen Schichten in der Stadtlandschaft zu leben.**
- Kooperative Prozesse zwischen den Grundeigentümern, Investoren und Gemeinden sollen die Qualität des Lebensraumes und die öffentlichen Interessen sichern.
- **Im Umfeld der Bahnhöfe liegen die grössten Potenziale** für die Stadtentwicklung, die es zu aktivieren gilt.

- Bestehende **siedlungsnahe Freiräume für die Naherholung sind zu sichern** resp. aufzuwerten. Grosszügige Freiräume (insbesondere Parkanlagen) sind zu erhalten, damit die Lebensqualität durch Umgebungsgestaltungen im Zusammenspiel mit der Natur gesteigert werden kann. Auch **kantonale Allmenden**, als grosse Flächen der Allgemeinheit, sind zu aktivieren und aktiv zu gestalten.
- **Gebiete für Freizeitaktivitäten** werten die Lebensqualität der Bevölkerung auf. Das vielfältige **Nutzungsmosaik der Landschaft und die typische Stadtnatur sind zu erhalten** und zu fördern. Es ist genügend Raum für das „Spontane“ zur Verfügung zu stellen (z.B. Imkern auf dem Dach, Gärten als Zwischennutzungen auf Bracharealen). Die **Gewässer und ihre Ufer** sind als attraktive Freiraum- und Erholungsgebiete zu **erhalten und wo möglich zugänglich zu machen**. Naturnahe Abschnitte sind zu schützen.
- Die wohnende und arbeitstätige Bevölkerung soll ihren Wohn- und Arbeitsort sowie auch die Naherholungsräume schnell und unkompliziert erreichen.
- 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.
- Der strassengebundene öffentliche Verkehr muss gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähig werden und benötigt dafür eigene Spuren auf den Strassen.
- Ein Ausbau der nationalen Autobahnanschlüsse an die Stadtlandschaften ist zu ermöglichen, wobei der motorisierte Individualverkehr so zu steuern ist, dass dennoch **kein Anreiz besteht, vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr auszuweichen**.
- Beim motorisierten Individualverkehr innerhalb der Zentren ist auf ein gutes Verkehrsmanagement zu achten, indem Spuren bewirtschaftet und der Verkehr dosiert wird.
- **Es ist möglichst darauf zu verzichten neue öffentliche Parkplätze zu erstellen**, da das Angebot den Zufluss steuert und steigert.
- **Freizeit-, Alltags- und Arbeitsverkehr sind so zu steuern, dass die Verkehrsspitzen gebrochen werden**. Die Naherholungsmöglichkeiten vor Ort sind diesbezüglich zu verbessern.



## Zwischenlandschaft

### Ausgangslage und Trends

In der Zwischenlandschaft entscheidet sich innerhalb der nächsten 30 Jahre gebietsweise, in welche Richtung sie sich entwickelt: Hin zu der von stärkerem Wachstum geprägten Stadtlandschaft oder eher Richtung Erhalt der Kulturlandschaft, wo ein weiteres Wachstum in die Fläche verhindert werden soll. Die Qualität der räumlichen Entwicklung des Metropolitanraums wird somit in der Zwischenlandschaft bestimmt, weshalb ihr eine Schlüsselrolle in der Frage der Massnahmen gegen die Zersiedlung zukommt.

Der Anteil an Familienhaushalten ist in der Zwischenlandschaft hoch, da hier häufig vergleichsweise günstiger Wohnraum zur Verfügung steht. Der Pendleranteil ist überdurchschnittlich.

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

Es muss gelingen, die Lebensqualität in der Zwischenlandschaft zu verbessern.

### Handlungen für die Zukunft

- In der Zwischenlandschaft schaffen die Kantone die planerischen Voraussetzungen für **hohe** (150 – 300 Einwohner + Beschäftigte / ha Bauzone), **mittlere** (100 – 150 E + B / ha BZ) und **geringe Dichten** (50 – 100 E + B / ha BZ).
- In der Zwischenlandschaft sollen sich in erster Linie die **regionalen Zentren entwickeln**.
- Die zunehmende Verdrängung ertragsschwächerer Nutzungen von der Stadtlandschaft in die Zwischenlandschaft bewirkt, dass künftig vor allem **Arbeitsplatzgebiete für das lokale und regionale Gewerbe** in diesem Raum zu **sichern** sind.
- Die Zwischenlandschaft hat in den letzten Jahren eine starke Tendenz der Zersiedelung erfahren. Es sind daher künftig Massnahmen zu ergreifen, welche die Lebensqualität in diesem Handlungsraum stärken, indem beispielsweise **unbebaute Landschaftsräume gesichert und aufgewertet** werden.
- Die Kantone stehen zusammen mit den Gemeinden in der Verantwortung zu entscheiden, ob sich diese Räume **hin zu urbanen Strukturen entwickeln oder im traditionellen Gefüge von geringeren Dichten verbleiben**. Mit Massnahmen der Richt- und Nutzungsplanung sollen die nötigen Voraussetzungen geschaffen werden, um das Wachstum zu bewältigen und eine unstrukturierte Zersiedelung zu verhindern. Insbesondere sind die **Übergänge an den Siedlungsrändern** hin zur offenen Landschaft sowie die Übergänge zur Stadt- oder zur Kulturlandschaft sorgfältig und **aktiv zu gestalten**. Eine Möglichkeit einer solch aktiven Gestaltung bieten beispielsweise **kantonale Allmenden** als Güter der Allgemeinheit und grosse zusammenhängende Flächen.
- Die **landwirtschaftlichen Produktionsflächen** weisen in der Zwischenlandschaft einen zentralen Stellenwert auf, indem sie – nebst ihrer **Produktionsfunktion** – im Übergang zur Siedlung auch eine **Freihaltungs- resp. Trennungsfunktion** einnehmen. Sie sind in ihrem Umfang zu erhalten.
- Grosse **Bedeutung kommt auch den Grün- und Freiräumen innerhalb der Siedlungen zu**, die heute vielerorts fehlen und vor allem dort entscheidend sind, wo sich Zwischenlandschaften in Richtung urbane Strukturen entwickeln sollen.

- Die Mobilität wird in jene Gebiete gelenkt, welche urbaner zu entwickeln sind. In den übrigen Gebieten soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs keinen substanziellen Ausbau erfahren.
- Der öffentliche Verkehr ist tendenziell auf einen **Halbstundentakt** auszurichten.
- In der Zwischenlandschaft soll ebenfalls das **Prinzip der kurzen Wege** greifen. Investitionen sollen hauptsächlich im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs getätigt werden. Insbesondere sind auch die Vernetzungen und Verbindungen zur Kulturlandschaft als wichtiger Erholungsraum zu stärken.
- **Freizeit-, Alltags- und Arbeitsverkehr sind so zu steuern, dass die Verkehrsspitzen gebrochen werden.** Die Naherholungsmöglichkeiten vor Ort sind diesbezüglich zu verbessern, damit auch hier das Prinzip der kurzen Wege greift.

### Regionale Zentren

Die regionalen Zentren befinden sich in den Handlungsräumen Zwischenlandschaft und Kulturlandschaft. Dort bilden sie Versorgungsschwerpunkte. Sie haben eine urbane Ausstrahlung für ihr Umfeld und übernehmen im Bereich der öffentlichen und privaten Infrastrukturen eine Stützpunktfunktion.

In den regionalen Zentren wird die Nachfrage nach Wohnraum aber auch nach Flächen für das lokale und regionale Gewerbe ansteigen. Die Erschliessung und schnelle Erreichbarkeit der näheren Umgebung trägt dazu entscheidend bei.

- In den regionalen Zentren schaffen die Kantone die Voraussetzungen für **hohe** (150 – 300 Einwohner + Beschäftigte / ha Bauzone) und **mittlere** (100 – 150 E + B / ha BZ) **Dichten**.
- Innerhalb der bestehenden Bauzonen und im **ÖV-Einzugsbereich** liegen die **Potenziale** der regionalen Zentren, die es zu aktivieren gilt.
- **Infrastrukturen** sind zu erhalten und gegebenenfalls auszubauen, wenn sie **mit der gewünschten Siedlungsentwicklung abgestimmt** sind.
- Alle regionalen Zentren sind **Knoten des öffentlichen Verkehrs**, an den schienengebundenen öffentlichen Verkehr angeschlossen und sollen grösstenteils über einen **Halbstundentakt** verfügen.
- Die regionalen Zentren in der Zwischenlandschaft sind je nach erwünschter räumlicher Entwicklung entweder im Halb- oder Viertelstundentakt mit den Zentren der Stadtlandschaft zu verbinden.

# Kulturlandschaft

## Ausgangslage und Trends

Die Kulturlandschaft ist hauptsächlich durch die Landwirtschaft und Nahrungsmittelproduktion geprägt. Die Landschaft übernimmt in diesem Handlungsraum die Funktion der Identitätsstifterin. Aufgrund der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur prägen kleine und mittlere Unternehmen den Raum. Der Anteil der Erwerbsspendler ist geringer als im Durchschnitt. Die Haushaltsstrukturen entsprechen dem Durchschnitt des Metropolitanraums.

Die Nachfrage nach Wohnraum im Handlungsraum Kulturlandschaft wird ansteigen. Dies führt zu einem verstärkten Siedlungsdruck. Mit entsprechenden Massnahmen ist dieser zu dämmen.

In der Kulturlandschaft existiert eine grosse Vielfalt an naturräumlicher und kulturräumlicher Prägung der Landschaft.

## Handlungen für die Zukunft

- In der Kulturlandschaft schaffen die Kantone die planerischen Voraussetzungen für **mittlere** (100 – 150 Einwohner + Beschäftigte / ha Bauzone) und **geringe Dichten** (50 – 100 E + B / ha BZ).
- In der Kulturlandschaft soll ein weiteres **Wachstum der Siedlungen in die Fläche verhindert** werden. Ebenso ist das Zusammenwachsen einzelner Siedlungskonglomerate, das zum Entstehen weiterer Zwischenlandschaften führen würde, zu verhindern. Die **Siedlungsdichte und -gestaltung sind auf die Landschaft abzustimmen** und die **Vielfalt der Kulturlandschaft ist zu erhalten**. Bisherige typische Gestaltungsmuster oder -elemente der zersiedelten Zwischenlandschaft sind zu vermeiden.
- Bestehende Bauten sollen sorgfältig weiterentwickelt und Identitäten gestärkt werden.
- **Bauten ausserhalb der Bauzone sind sorgfältig zu gestalten**. Dabei sind regionale Eigenheiten, typische Muster, Baustile und landschaftliche Qualitäten zu berücksichtigen.
- Die Entwicklung in diesen Räumen wird hauptsächlich noch im Bereich der Wohnnutzungen, des bestehenden Gewerbes und allenfalls für neues kleinbetriebliches Handwerk und Gewerbe stattfinden. **Grössere Arbeitsplatzgebiete sind in diesem Raum nicht vorzusehen**.
- Die **landwirtschaftlichen Produktionsflächen sind zu sichern** und die typisch **prägenden Elemente der Landschaft zu stärken und zu akzentuieren**.
- Neben der Landwirtschaft und der Nahrungsmittelproduktion sollen **hochwertige Grün- und Freiräume zur Naherholung und zum sanften Tourismus beitragen**. Die noch verbleibenden unverbauten Landschaftskammern sind zu erhalten oder aufzuwerten.
- Die **Verkehrerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr** soll in der Kulturlandschaft in der Regel **nicht ausgebaut werden**. Sie ist tendenziell auf einen Stundentakt auszurichten.
- Neue Autobahnanschlüsse und kapazitätssteigernde Strassenausbauten sind nicht vorzusehen. Stattdessen sollen **Strassenraumaufwertungen innerorts umgesetzt werden**.

# Naturlandschaft

## Ausgangslage und Trends

Die Naturlandschaft ist durch ihre Topographie geprägt und zeichnet sich durch zusammenhängende Landschaftskammern und grössere Landschaftsabschnitte mit Grünflächen aus. Neben der Nutzung für die land- und forstwirtschaftliche Produktion sind gewisse Räume nicht durch den Menschen genutzt und als natürliche und naturnahe Landschaften zu erhalten (Naturschutz-, Auen- und BLN-Gebiete, Pärke von nationaler Bedeutung). Diese Räume sind für die naturnahe Erholung äusserst attraktiv und können teilweise auch eine touristische Funktion erhalten. Die Bezeichnung Naturlandschaft steht für ganz unterschiedliche Naturräume wie z. B. Seeufer, Hochalpen, voralpine Hügellandschaft etc.

Die Naturlandschaft ist bereits heute sehr schwach besiedelt, die Einwohnerzahl stagniert zunehmend. Künftig wird dieser Handlungsraum eine alternde Bevölkerung aufweisen. Es ist auch davon auszugehen, dass die Naturlandschaft aufgrund der zunehmenden Siedlungsentwicklung in den übrigen Handlungsräumen Druck verspüren wird. Ihre Erholungsfunktion wird vermehrt an Bedeutung gewinnen.

## Handlungen für die Zukunft

- In der Naturlandschaft soll künftig **kein quantitatives Wachstum** mehr stattfinden. In diesem Raum sind die **vorhandenen Qualitäten zu stärken** und gegebenenfalls mit Massnahmen zu schützen (z.B. umsetzen von Schutzverordnungen).
- Einer Abwanderung der Bevölkerung ist entgegenzuwirken, indem **lokale Arbeitsplätze** erhalten und geschaffen werden.
- Die **Bedürfnisse von Naturschutz, Erholung bzw. Tourismus und Landwirtschaft sind möglichst aufeinander abzustimmen**. Die aktuellen Werte der Landschaft sind zu erhalten. Insbesondere sind heute noch ruhige Landschaftsräume zu bewahren, indem sie nicht erschlossen werden und die Funktion als so genannte **Ruhelandschaften** wahrnehmen. Hot Spots der Erholung sind eher in der Stadt- und der Zwischenlandschaft zu stärken.
- **Die Landwirtschaft soll nachhaltig und mit Rücksicht auf die schützenswerten Landschaften und Naturräume betrieben werden.**
- Infrastrukturausbauten für die Energieproduktion sind sorgfältig und umfassend in Bezug auf ihre Verträglichkeit mit dem Landschaftsbild und den Naturwerten zu prüfen.
- Allgemein ist die **Ausstattung mit Infrastruktur bewusst tief zu halten**, damit dieser Raum für eine weitere Siedlungsentwicklung nicht attraktiv wird.
- **Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr soll auf den Bedarf ausgerichtet werden** (z.B. Rufbussystem), insbesondere in den für den Tourismus- und Freizeitverkehr wichtigen Gebieten. Grundsätzlich ist jedoch **kein Ausbau des öffentlichen Verkehrs anzustreben**.
- **Die Strassen sind nicht kapazitätssteigernd auszubauen.**