

Kanton Zürich

Regionaler Richtplan

Region Glattal

Teilrevision GEFD

Erläuternder Bericht

Lesehilfe

Herausgeberin:

Zürcher Planungsgruppe Glattal

Bearbeitung:

Planpartner AG

Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Tel. 044 250 58 80 / www.planpartner.ch

Michael Ziegenbein, Dipl. Ing. (TU) Stadt- u. Regionalplanung mziegenbein@planpartner.ch

Tinus Trottmann, BSc FHO in Raumplanung ttrottmann@planpartner.ch

TEAMverkehr.zug AG (Teil Verkehr)

Zugerstr. 45, 6330 Cham

Tel. 041 783 80 60 / www.teamverkehr.ch

Oscar Merlo, dipl. Bauingenieur ETH/SVI/REG A merlo@teamverkehr.ch

Flurin Casanova, BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieur casanova@teamverkehr.ch

Druck:

beeinDRUCKEN AG, Industriestrasse 8, 6300 Zug, Schweiz

Bezugsquelle:

Sekretariat ZPG, Neuhofstrasse 34, 8600 Dübendorf, Tel. 044 802 77 77

Download: <http://zpg.ch/richtplan>

(Ablage Abbildungen: 14021_05A_RRP_Teilrev-GEFD_Ber-Abbildungen)

Einleitung

ZPG

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) ist ein Zweckverband gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG). Ihr gehören folgende Gemeinden an:

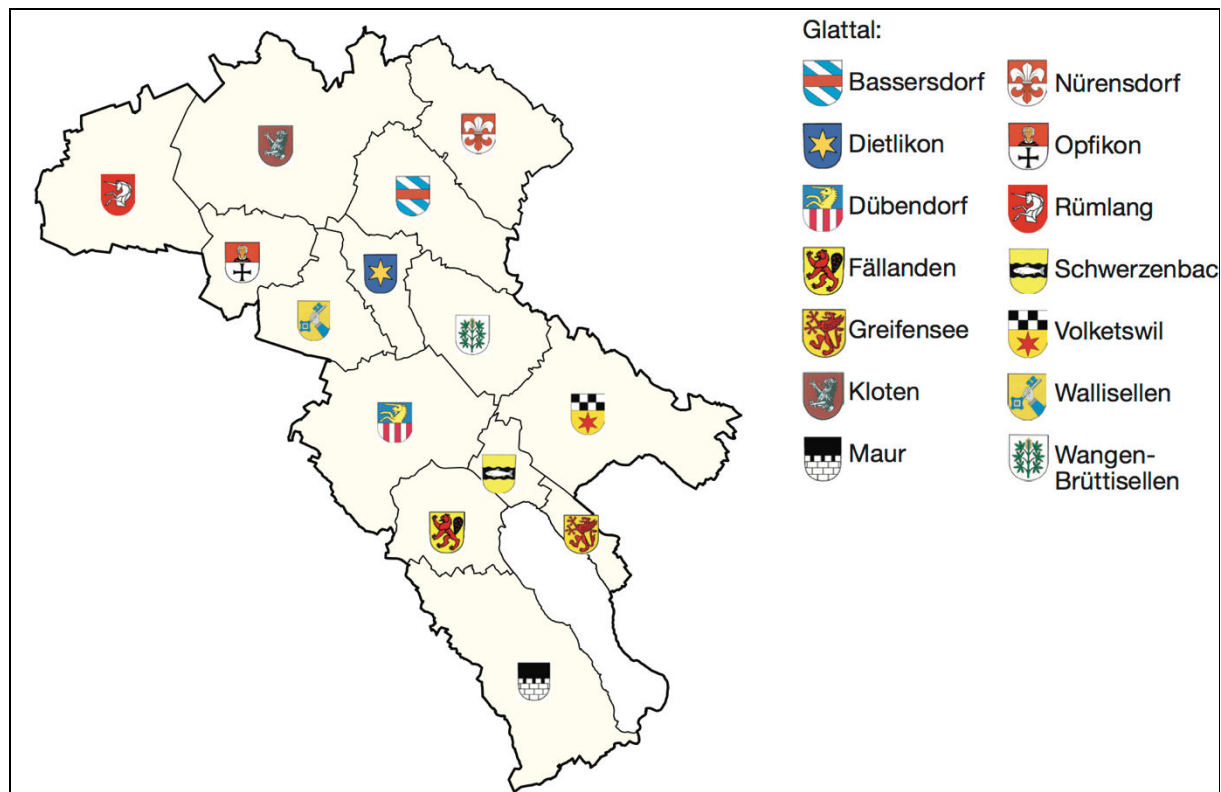


Abb.: Zürcher Planungsgruppe Glattal / Gemeinden des Zweckverbandes

Anlass

Für den Flugplatz Dübendorf wurden nach Absehbarkeit einer reduzierten militärischen Aviatiknutzung (Einstellung militärischer Jet-Betrieb im Jahr 2005) verschiedene Umnutzungsmöglichkeiten evaluiert, u.a. wurde die Testplanung «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» von 2008–2010 durchgeführt. Gestützt darauf erfolgte der Eintrag «Gebietsplanung Nationaler Innovationspark, Hubstandort Kanton Zürich» im kantonalen Richtplan¹, welcher die Grundlage für den kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» (kGP IPZ 2017) bildet².

Der kGP IPZ 2017, wurde mit Verwaltungsgerichtsurteil (VB.2018.00760) vom 8.7.2020 aufgehoben. Im Wesentlichen wurde dies damit begründet, dass ein kantonaler Gestaltungsplan in den festgesetzten Dimensionen nicht das legitime Planungsinstrument i.S. PBG sei, welchem zudem die Grundlage in Form kantonalen Siedlungsgebiets fehlt und welches wegen der vorgesehenen Entwicklung die kommunale Planungshoheit in unzulässiger Weise umgehe. Am 16.9.2020 beschloss der Regierungsrat einerseits Beschwerde gegen das Urteil beim Bundesgericht zu erheben und andererseits, im Sinne einer vorsorglichen Massnahme, die Arbeiten für eine kantonale Richtplanrevision mit nachfolgender Revision des regionalen Richtplans Glattal und i.S. eines Plans B der kommunalen Bau- und Zonenordnungen in Dübendorf und Wangen-Brüttisellen aufzunehmen³.

¹ Teilrevision 2015, Festsetzung durch den Kantonsrat am 29.6.2015

² Festsetzung durch die Baudirektion am 9.8.2017, Rechtskraft 15.1.2022 nach Bundesgerichtsurteil vom 12.11.2021

³ RRB 900/2020 Flugplatzareal Dübendorf (weiteres Vorgehen, Ausgabenbewilligung)

Zudem hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 14.10.2020 angeordnet, das Sachplanverfahren für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit Bundesbasis einzustellen und die bisherige Zusammenarbeit mit der Flugplatz Dübendorf AG zu beenden⁴. Stattdessen beteiligte sich der Bund am konzeptionellen Neustart des Planungsprozesses durch den Kanton Zürich, da er keine aviatischen Interessen mehr sieht, die es dem Bund erlauben würden, die Federführung zur Planung der zivilen Umnutzung des Flugplatzes zu behalten. Das militärische Bundesinteresse an der Bundesbasis mit Helikopterbetrieb und das Bundesinteresse am Innovationspark bleiben bestehen.

Ausgehend vom RRB 900/2020 wurde das Flugplatzareal einer Gesamtbetrachtung unter Federführung des Kantons Zürich und Mitwirkung von Bund, Region, Standortgemeinden und wesentlicher Stakeholder unterzogen. Die eingesetzte Task Force, fasste die Gesamtbetrachtung im Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit dem Zielbild 2050 (Synthese GEFD «Flight Plan») zusammen⁵. Alle Beteiligten bekräftigten ihren Rückhalt für das Konzept der Koexistenz von Militäraviatik, Innovationspark und Zivlaviatik (Forschungs- und Werkflugplatz) zzgl. des Standortes der Flugsicherungszentrale. Diese Koexistenz auf dem historisch bedeutsamen Gelände des Flugplatzes Dübendorf bildet die Grundlage, einen Forschungsstandort von nationaler und internationaler Ausstrahlung zu errichten. Die etappierte Entwicklung des Areals ist ein Generationenprojekt, das auch für die Region von herausragender Bedeutung ist.

Der Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf bildet die thematische Grundlage für die vorliegende Teilrevision des regionalen Richtplans Glattal. Basierend auf dem Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf wurde zuvor eine Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf des kantonalen Richtplans eingeleitet, welches die Neufestlegung von kantonalem Siedlungsgebiet, die Neufassung der Festlegungen zum Flugplatz Dübendorf und die Revision des Eintrags «Gebietsplanung Nationaler Innovationspark, Hubstandort Kanton Zürich» umfasst⁶.

Verbindlichkeit und Gegenstand der vorliegenden Teilrevision

Gegenstand des Teilrevisionsverfahrens «GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf» und dementsprechend in den vorliegenden Dokumenten abgebildet sind nur die Kapitel, welche eine Änderung gegenüber dem RRP 2018 und der Teilrevision 2019 erfahren. Die wesentlichen Inhalte der Teilrevision GEFD umfassen Anpassungen in

- Kap. 1 – Regionales Raumordnungskonzept zum Thema *Schlüsselprojekte und Zielbild 2030 des RegioROK*
- Kap. 2 – Siedlung zu den Themen *Zentrumsgebiete, Gebiete mit Nutzungsvorgaben, Gebiete mit hoher baulicher Dichte und Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser;*
- Kap. 3 – Landschaft zum Thema *Erholung, Naturschutz, Landschaftsförderungsgebiet und Freihaltegebiet;*
- Kap. 4 – Verkehr zu den Themen *Strassenverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr;*
- Kap. 7 – Grundlagen.

⁴ Mit Medienmitteilung vom 30.6.2021 gab der Bundesrat bekannt, mit der Flugplatz Dübendorf AG eine einvernehmliche Einigung zur Auflösung der Rahmenvereinbarung betreffend die Ermächtigung zu den Planungs- und Bewilligungsverfahren zur Umnutzung des Militärflugplatzes in einen zivil genutzten Flugplatz getroffen zu haben.

⁵ Fassung vom August 2021

⁶ Kantonaler Richtplan Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf, festgesetzt vom KR am 5.12.2022, (Geschäftsnr. 5821)

Planungsablauf⁷

Unter Federführung des Vorstandes der ZPG wurden im Laufe des 1. Halbjahres 2021 eine zeitliche und inhaltliche Auslegeordnung erarbeitet und den Delegierten der Verbandsgemeinden im Juni 2021 zur Kenntnis gegeben.

Ausgehend von der Umsetzungsagenda gemäss des Syntheseberichts Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050 und den darin festgehaltenen Handlungsanweisungen M 2-4 wurde ein erster Entwurf der Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf ausgearbeitet.

Der erste Entwurf wurde den Verbandsgemeinden im Sommer 2021 zu einer behördenvertraulichen Vernehmlassung unterbreitet. Die Gemeinden waren eingeladen, das Dossier der Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf kritisch zu prüfen und Änderungsanträge sowie allfällig ergänzende Anträge einzubringen.

Die Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf wurde von den Delegierten am 11.5.2022 freigegeben und entsprechend mit Beschluss des Vorstandes vom 11.5.2022 für die öffentliche Auflage und die Anhörung nach- und nebengeordneter Planungsträger sowie die kantonale Vorprüfung verabschiedet.

Die Delegiertenversammlung verabschiedete das Gesamtdossier regionaler Richtplan Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf am 7.12.2022.

Stellenwert und Struktur des Erläuterungsberichtes

Der vorliegende Erläuterungsbericht behandelt lediglich die Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf des RRP. Es ist keine Fortschreibung oder Ergänzung bisheriger Erläuterungsberichte zu Revisionen des regionalen Richtplans Glattal.

Die Kapitelstruktur richtet sich nach den Kapiteln des Richtplantextes 2018 inkl. Teilrevision 2019.

⁷ **HINWEIS:** Das Unterkapitel „Planungsablauf“ wird im Verlauf des Verfahrens fortgeschrieben.

Inhaltsverzeichnis

1	Regionales Raumordnungskonzept.....	7
1.2	Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild.....	7
2	Siedlung	8
2.1	Gesamtstrategie	8
2.2	Zentrumsgebiete	9
2.5	Gebiet mit Nutzungsvorgaben	10
2.6	Anzustrebende bauliche Dichte.....	13
2.7	Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser	14
3	Landschaft.....	17
3.4	Erholung.....	18
3.6	Naturschutz.....	19
3.9	Landschaftsförderungsgebiet.....	20
3.10	Freihaltegebiet.....	21
4	Verkehr.....	23
4.2	Strassenverkehr	23
4.4	Fuss- und Veloverkehr.....	23
7	Grundlagen	28
A	Anhang	30
B	Beilagen.....	34

1 Regionales Raumordnungskonzept

1.2 Leitlinien, Schlüsselprojekte und Zielbild

a) ...

b) Schlüsselprojekte

Aus der Gesamtbetrachtung des Flugplatzareals resultiert der Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit dem Zielbild 2050: Der «Flight Plan». Die von den Beteiligten festgehaltenen Interessen und das daraus abgeleitete Nutzungs- und Entwicklungsszenario untermauert die bisherige Einordnung der Umnutzung des Areals als strategische Reserve und entwickelt die bisherigen Zielsetzungen weiter. Es ist somit nur folgerichtig, den Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit dem Zielbild 2050 als Schlüsselprojekt in der Planungsregion Glattal aufzunehmen.

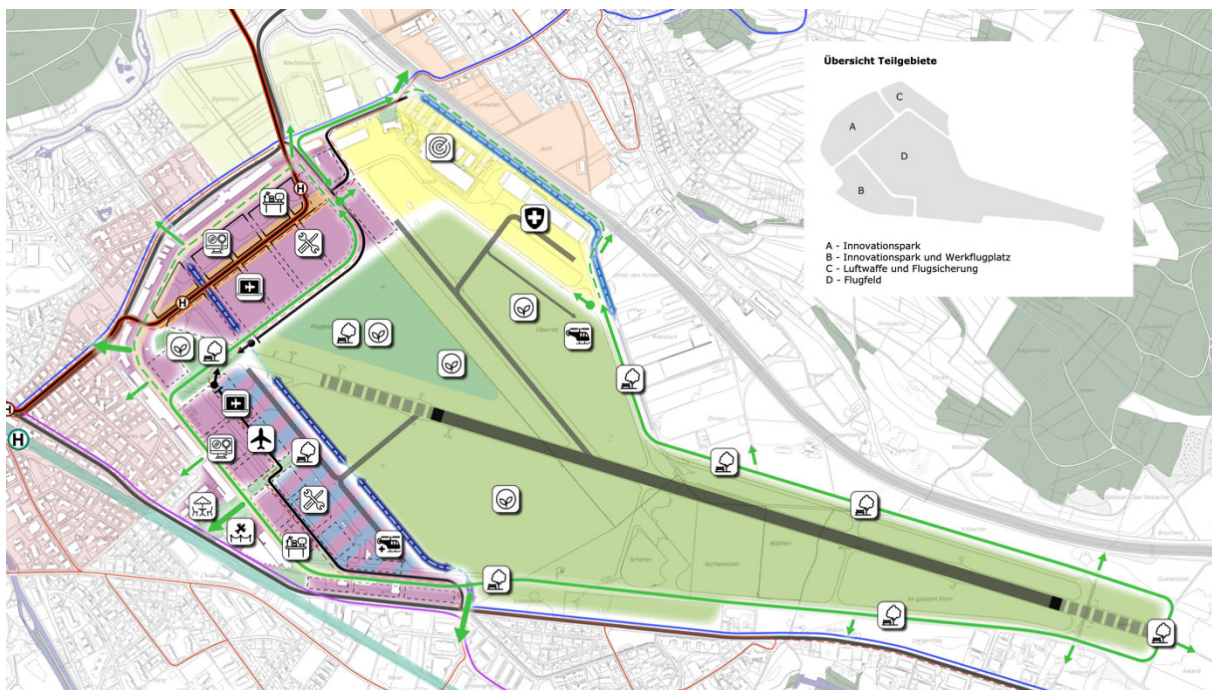


Abb. 1.2a: Schlüsselprojekt Flugplatzareal (Zielbild 2050 des Syntheseberichts Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf, August 2021)

c) Zielbild 2030

Mit der Aufnahme des Schlüsselprojektes Flugplatzareal und dem Commitment der ZPG zum Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf drängt sich auch eine Anpassung der strategischen Ausrichtung / Haltung im Zielbild des RegioROK Glattal auf. Entsprechend wird dieses ergänzt um die regionalen Themen der Nutzungsdichtestufen (siehe auch Kap. 2.6), den Flugfeldpark (siehe auch Kap. 3.4) als siedlungsorientierter Freiraum, den Flugplatzrundweg (siehe auch Kap. 4.4) als Erholungsraum überregionaler Bedeutung und um den informierenden Zusatzinhalt der Flugplatzpiste gemäss der o.e. Vorlage des kantonalen Richtplans Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf. Die Abbildung der Flugplatzpiste hat denselben Stellenwert wie jene der Flughafenpisten.



Abb. 1.2b (li.): RegioROK Zielbild 2030 im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019



Abb. 1.2b (re.): RegioROK Zielbild 2030 i.S. des Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050 und der Vorlage Teilrevision kantonalen Richtplan Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf (Festlegung Kantonsrat am 5.12.2022, Geschäftsnr. 5821)

2 Siedlung

2.1 Gesamtstrategie

In der Gesamtstrategie sind die groben Zielsetzungen zur Siedlungsentwicklung differenziert nach den Ansätzen Erhalten, Weiterentwickeln und Umstrukturieren. Diese richten sich an der bestehenden sowie der i.S. des kantonalen ROK und des RegioROK angestrebten städtebaulichen Struktur aus, welche sich in einen „durchgrüntem Stadtkörper“ und einen „komplexen Stadtkörper“ gliedern lässt. Aufgrund der umfassenden Veränderungen im Rahmen der Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf und der angestrebten Nutzung als Innovationspark wird das Gebiet in der Gesamtstrategie neu als Umstrukturierungsgebiet und als komplexer Stadtkörper festgelegt.

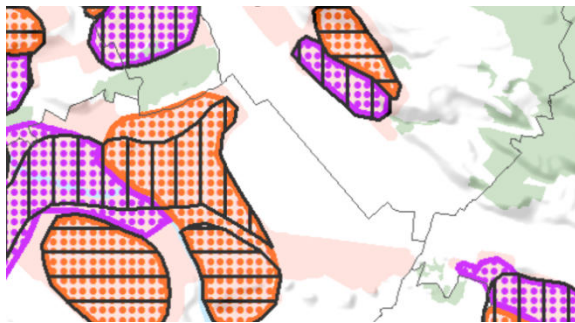
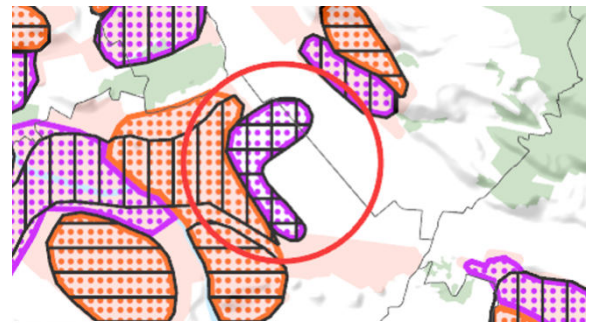


Abb. 2.2b (li.): Strategien zur differenzierten Siedlungsentwicklung, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019





 Umstrukturieren
 Komplexer Stadtkörper

Abb. 2.2b (re.): Strategien zur differenzierten Siedlungsentwicklung, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

2.2 Zentrumsgebiete

2.2.1 Regionales Zentrumsgebiet

Das bestehende regionale Zentrumsgebiet Nr. 8 «Zentrum Dübendorf – Bahnhof Dübendorf – Wangenstrasse – Überlandstrasse» zieht sich u.a. vom Bahnhof Dübendorf bis an das Flugplatzareal und umfasst einen Teil des Flugplatzkopfes. Zudem ist es entlang der Überlandstrasse geführt und erstreckt sich im Bereich des Air Force Centers und des Flieger-Flab-Museums auf das Flugplatzareal. Daran anknüpfend wird das neue regionale Zentrumsgebiet Nr. 8a «Gebiet Flugplatzrand / Innovationspark, Dübendorf» festgelegt, welches in das Flugplatzareal hineinreicht. Es bildet die Grundlage für eine neue Siedlungsschicht zum Flughafen. Der historische Flugplatzrand mit Vorfeld ist darin inbegriffen – war bisher dem Gebiet Nr. 8 zugeordnet. Gesamthaft umfasst es eine Fläche von ca. 33 ha. Die Glattalbahnverlängerung gemäss kantonalem Richtplaneintrag verläuft durch das Zentrumsgebiet. Die Abgrenzung ist abgeleitet vom Eintrag der Gebietsplanung im kantonalen Richtplan.

Das Zentrumsgebiet nimmt das Ziel auf, das Flugplatzareal im Sinne der geplanten sowie vertraglich⁸ gesicherten Nutzungsausrichtung des Innovationsparks und gestützt auf den Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf umzunutzen. Dieses Ziel wird als eine *dichte urbane Mischnutzung mit dem Schwerpunkt Forschung und Entwicklung* formuliert.

Das Zentrumsgebiet «Flugplatzrand / Innovationspark, Dübendorf» ist ein Sonderfall und keineswegs mit den gewöhnlichen Zentrumsgebieten im kantonalen oder regionalen Richtplan gleichzusetzen. Die Funktion des Zentrumsgebietes wird konsequent ausgelegt als *Transformationsgebiet für Forschung und Entwicklung, Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung* und ist für die Etablierung des Innovationsparks essenziell, um als entwicklungs- und wettbewerbsfähiger Standort auf kantonaler, nationaler und auch internationaler Ebene optimale Voraussetzungen zu schaffen für Innovationsaktivitäten – Forschung und Entwicklung (F+E) – und damit die erfolgreiche Umsetzung am Markt zu erleichtern⁹.

Ebenfalls im Sinne des Sonderstatus dieses regionalen Zentrumsgebietes und gestützt auf die kantonalen Vorgaben werden neben den o.g. spezifischen Nutzungsvorgaben ergänzende Nutzungen zugelassen. Diese dienen dazu, insbesondere den im Innovationspark tätigen Akteuren, aber auch weiteren Personen, ein umfassendes Nutzungsangebot und eine sehr gute Aufenthaltsqualität zu bieten. Dazu zählen Nutzungen wie Freizeit und Erholung sowie Wohnen und Betreuung. Die Wohnraumangebote sind für Mitarbeitende der Forschungs- und Entwicklungsinstitute des Innovationsparks (zzgl. deren Angehörigen und / oder Lebensgemeinschaften). Der Fokus liegt auf befristeten Wohnnutzungen, deren jeweiligen Nutzungszeiträume von den entsprechenden Projekten bestimmt sein werden. Die befristeten Wohnraumangebote sind in Form von Hotels (short stay) sowie Apartments und dergleichen (long stay) gedacht. Mitarbeitenden der Forschungen mit internationaler Herkunft wird so die Nähe zur Forschung ermöglicht und sie werden gleichzeitig von administrativen Aufwänden entlastet. Die Option ein Leben und Arbeiten der kurzen Wege anzubieten, stärkt somit den Standortvorteil im Sinne der strategischen Absichten dieses Projektes von nationalem Interesse. In Auslegung der Vorgabe «ergänzende Nutzungen» wird der Anteil der zweckgebundenen Wohnnutzung in diesem einzigartigen regionalen Zentrumsgebiet auf ein Maximum von 20 % der GNF festgelegt und nicht wie gewöhnlich auf ein Minimum von 25 %.

Die weiteren Zielsetzungen betreffend die Aufenthalts- und Erschliessungsqualität unterstreichen die Absichten, einen Forschungs- und Entwicklungsstandort mit nationaler und

⁸ Vertragslandschaft Innovationspark u.a. mit dem öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Stiftung «Switzerland Innovation» über den Innovationspark vom 21. Dezember 2016

⁹ Forschung und Entwicklung (F+E): F+E-Zusammenarbeit mit einer Hochschule oder Forschungseinrichtung bzw. Produktionstätigkeiten, die in direktem Zusammenhang mit F+E-Aktivitäten stehen, wie z.B. Prototyping, Test- und Versuchsanlagen und dergleichen. Start-Ups / Spin-Offs aus den F+E-Aktivitäten werden darunter subsummiert.

internationaler Ausstrahlung zu entwickeln. Die spezifischen Modalsplit-Vorgaben (mind. 60 % ÖV und max. 40 % MIV) nehmen die in den bisherigen Planungen vorgesehenen Vorgaben auf, welche als geeignet eingestuft wurden, das prognostizierte Verkehrsaufkommen verträglich im Rahmen des Gesamtaufkommens in der Region abzuwickeln.

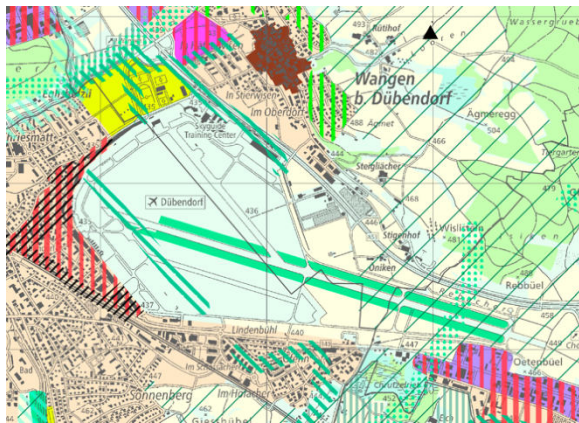
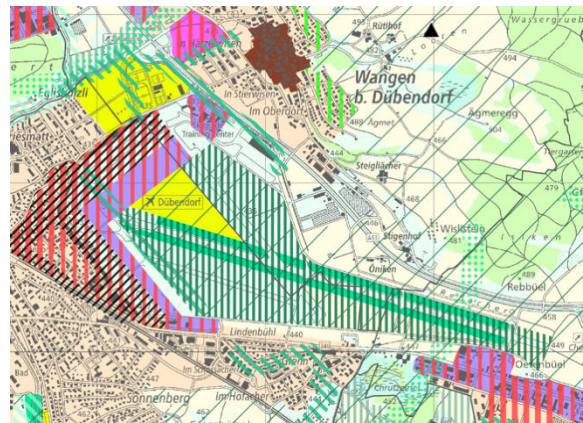


Abb. 2.2a (li.): regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019 – Karte Siedlung und Landschaft



Zentrumsgebiet

Abb. 2.2a (re.): regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flughafen Dübendorf; Karte Siedlung und Landschaft

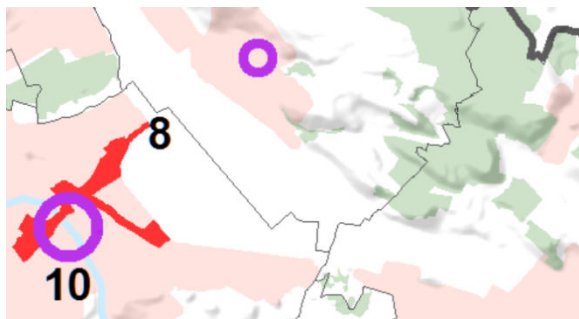


Abb. 2.2b (li.): Zentrumsgebiete, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019

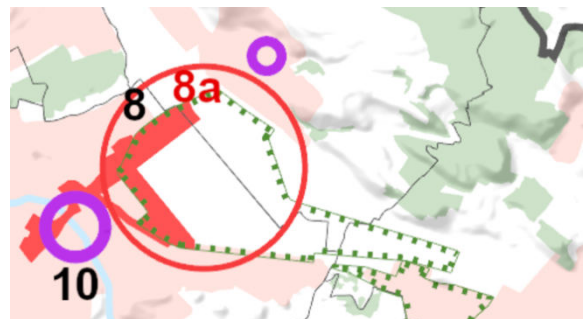


Abb. 2.2b (re.): Zentrumsgebiete, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flughafen Dübendorf

In den Massnahmen in der Kompetenz der Gemeinden wird mit Verweis auf den kantonalen Richtplan festgehalten, dass die grundeigentümergebundene Nutzungsplanung gestützt auf das Bundesgerichtsurteil¹⁰ zum kGP IPZ 2017 und dem kantonalen Richtplan mittels kantonalen Gestaltungsplänen, sowohl im Teilgebiet A als auch im Teilgebiet B erfolgt. Dies ist begründet in der Komplexität der Vorhaben, des nationalen und kantonalen Interesses an der Gebietsentwicklung Flughafen Dübendorf und der planungsrechtlichen Gleichbehandlung vergleichbarer raumplanerischer Vorhaben innerhalb des Flughafenareals (Realisierung Innovationspark).

Die Standortgemeinden können auf kommunaler Stufe ergänzende Vorschriften erlassen, sofern aufgrund der Festlegungen in den kantonalen Gestaltungsplänen entsprechende Spielräume verbleiben und dies recht- und zweckmässig ist. Dies gilt gleichfalls für die weiteren regionalen Festlegungen bspw. in den Arbeitsplatzgebieten.

2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

¹⁰ Bundesgerichtsurteil 1C_487, 1C_489/2020 vom 12.11.2021

2.5.1 Arbeitsplatzgebiete

Das in Kap. 2.2 beschriebene Zentrumsgebiet bildet den landseitigen Teil des Innovationsparks ab, welcher direkt an die umgebende Siedlung angrenzt. Als eine weitere neue Siedlungsschicht auf dem Flugplatzareal werden aviatikseitig zwei regionale Arbeitsplatzgebiete zum Flugfeld hin und zusätzlich der Standort der Flugsicherungszentrale als regionales Arbeitsplatzgebiet mit einer gemeinsamen Fläche von ca. 24 ha festgelegt:

- Nr. 2b «Arbeitsplatzgebiet Innovationspark, Dübendorf / Wangen-Brüttisellen» (12 ha)
- Nr. 2c «Arbeitsplatzgebiet Forschungs-, Test- und Werkflugplatz, Dübendorf» (8 ha)
- Nr. 19a «Gebiet Flugsicherung, Wangen-Brüttisellen» (4 ha)

Wie das Zentrumsgebiet sind auch die beiden Arbeitsplatzgebiete Nr. 2b und 2c als Transformationsgebiete klassifiziert. Deren Nutzungsschwerpunkte unterscheiden sich. Das Gebiet 2b ist abgeleitet vom Zentrumsgebiet Nr. 8a auf *Forschung und Entwicklung, Industrie, Gewerbe und Dienstleistung* ausgerichtet, das Gebiet Nr. 2c auf *Forschungs-, Test- und Werkflugplatz, Industrie, Gewerbe und Dienstleistung*.

In beiden Gebieten ist Wohnnutzung explizit ausgeschlossen, im Gebiet Nr. 2b sind *ergänzend Nutzungen für Freizeit und Erholung* zulässig. Der Ausschluss von Wohnnutzungen entspricht dem Vorsorgeprinzip im Zusammenhang mit Lärmemissionen zugunsten des Lärmschutzes empfindlicher Nutzungen und gleichzeitig der Planungsunsicherheit für die anzusiedelnden Nutzungen. Zudem bilden die Arbeitsplatzgebiete einen zweckmässigen planerischen Übergang vom Flugfeld mit aviatischem Betrieb und den umgebenden Nutzungen.

Die anderen Nutzungsvorgaben sind darauf ausgerichtet, die Erkenntnisse des Syntheseberichts Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf zur Nutzungsverteilung auf dem Flugplatzareal planungsrechtlich abzusichern. Dies beinhaltet den Grundsatz, dass es sich um spezielle Arbeitsnutzungen handelt. Diese sind per Definition eines Innovationsparks nicht dezentral in sonstigen regionalen Arbeitsplatzgebieten oder kommunalen Arbeitszonen unterzubringen und weisen somit eine Standortgebundenheit auf.

Im Gebiet Nr. 2b sollen überwiegend Innovationsparknutzungen angesiedelt werden, welche aufgrund ihrer potenziellen Emissionen nicht im Zentrumsgebiet und angrenzend an die umliegende Siedlung platziert werden können.

Das Gebiet Nr. 2c ist dafür vorgesehen, die landseitigen Bauten des Forschungs-, Test- und Werkflugplatzes aufzunehmen, in erster Linie Luftfahrzeughangars. Mit der Festlegung als Arbeitsplatzgebiet wird zeitgleich die Möglichkeit gesichert, sogenannte Nebenanlagen bspw. Zulieferbetriebe mit aviatischer Ausrichtung oder andere synergetische Nutzungen, deren Bewilligung nach kantonalem PBG erfolgt, zugunsten optimaler Betriebsabläufe direkt bei den Aviatiknutzungen innerhalb des wahrscheinlich zukünftigen Flugplatzperimeters anzusiedeln¹¹.

Das Gebiet Nr. 19a wird als bestehendes Gewerbegebiet mit Nutzungsreserven bezeichnet. Dessen Festlegung schafft im Sinne des Nachvollzugs Planungssicherheit für den Standort der bestehenden Flugsicherungszentrale – abgestützt auf die Festlegung von Siedlungsgebiet im Rahmen der Teilrevision 2021 des kantonalen Richtplans. Die Flugsicherungszentrale ist einer von zwei Standorten in der Schweiz und deren Fortbestand und Weiterentwicklung von besonderem öffentlichem Interesse. Für die Errichtung der Flugsicherungszentrale (Betrieb durch die Skyguide AG) wurde im Jahr 2002 mit einem privaten Gestaltungsplan Planungsrecht geschaffen. Zu diesem Zeitpunkt waren Durchstossungen des Nichtsiedlungsgebietes

¹¹ Der Flugplatzperimeter ist im Rahmen eines ordentlichen SIL-Verfahrens zu bestimmen und in einem SIL-Objektblatt festzulegen. Innerhalb eines Flugplatzperimeter sind Nebenanlagen sekundär zu den Aviatikanlagen zulässig, sofern dies im Objektblatt festgesetzt wird. Zudem ist die Zweckbestimmung der Nebenanlagen im Objektblatt zuhanden der Nutzungs- oder Sondernutzungsplanung zu definieren.

mit einem Sondernutzungsplan auf kommunaler Stufe planungsrechtliche Praxis. Dies wäre heute nicht mehr bewilligungsfähig. Die Nutzungsvorgaben sind explizit auf die bestehende und zukünftige Nutzung ausgerichtet: *primär – Betriebe der Flugsicherung und sekundär – Betriebe der aviatischen Navigation, Kommunikation und Datenbereitstellung sowie andere aviatische Betriebe.*

In allen drei Arbeitsplatzgebieten sind Modalsplit-Vorgaben festgelegt, um das zu erwartende Verkehrsaufkommen verträglich im Rahmen des Gesamtaufkommens in der Region abzuwickeln. Die Vorgaben sind auf dem gesamten Flugplatzareal im Sinne der Gleichbehandlung analog zum Zentrumsgebiet Nr. 8a mit mind. 60 % ÖV und max. 40 % MIV festgelegt.

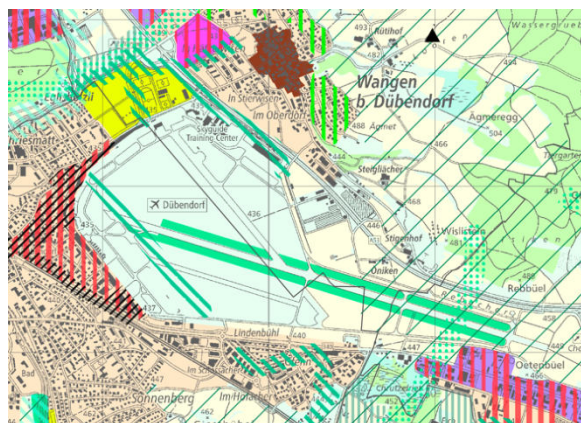
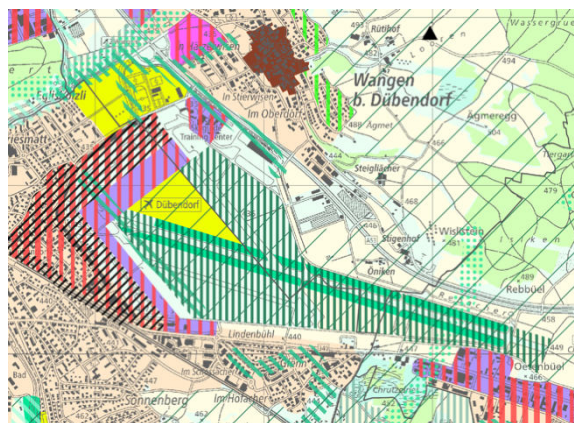


Abb. 2.5a (li.): regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019 – Karte Siedlung und Landschaft



Arbeitsplatzgebiet

Abb. 2.5a (re.): regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf; Karte Siedlung und Landschaft

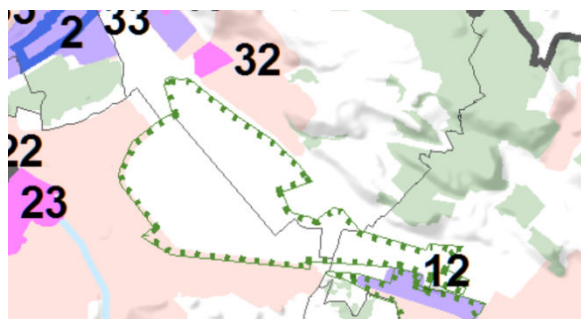


Abb. 2.5b (li.): Gebiete mit Nutzungsvorgaben, Themenkarte im Richtplangentext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019

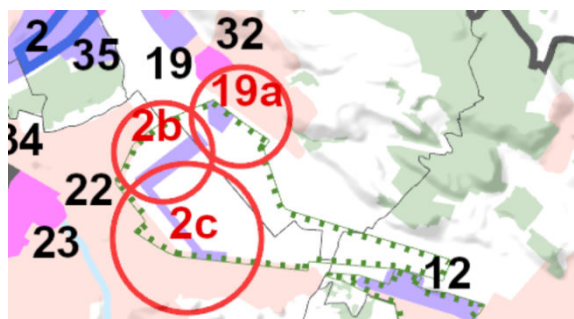


Abb. 2.5b (re.): Gebiete mit Nutzungsvorgaben, Themenkarte im Richtplangentext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

2.5.2 Arbeitszonenbewirtschaftung

Mit den neuen Arbeitsplatzgebieten 2b, 2c und 19a wird das Angebot an regionalen Arbeitsplatzgebieten im Glattal um ca. 24 ha auf neu ca. 339 ha erhöht. Dies ist eine Steigerung um ca. 6 % gegenüber der Fassung RRP Teilrevision 2019. Diese zusätzlichen Flächen stellen eine spezielle Ergänzung der übrigen regionalen Arbeitsplatzgebiete dar und stehen nicht in Konkurrenz zu denen. Wie o.e. sind die Gebiete 2b und 2c durch die zweckgebundene Ausrichtung für die Innovationsparknutzung sowie den Forschungs-, Test- und Werkflugplatz vorbehalten. Das Gebiet 19a ist heute bereits mit der Flugsicherungszentrale weitestgehend überbaut und ebenfalls nutzungsspezifisch ausgerichtet (bestehende Nutzungsreserven im Umfang von 100 000 m³ Baumasse sollen im Zuge der Revision des privaten GP erhalten bleiben). Somit sind alle drei Arbeitsplatzgebiete für Spezialnutzungen im besonderen öffentlichen Interesse vorgesehen und haben keinen direkten Einfluss auf den Bedarf / die

Verfügbarkeit anderer regionaler Arbeitsplatzgebiete. Vielmehr ist zu erwarten, dass Synergieeffekte dazu führen werden, dass die klassischen regionalen Arbeitsplatzgebiete im Glattal für die Ansiedlung von Unternehmen mit thematischem Bezug zum Innovationspark interessant werden.

Gestützt auf den Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf (vgl. Beilage 1, Seite 169) werden – grob geschätzt – für die Flugsicherungszentrale ca. 2000 Beschäftigte (heute ca. 1000 Beschäftigte) und für den Innovationspark zzgl. den Forschungs-, Test- und Werkflugplatz ca. 17 000 Beschäftigte im Endausbau (Entwicklungsphase 4) erwartet.

2.6 Anzustrebende bauliche Dichte

b) Gebiete hoher baulicher Dichte

Das Richtprojekt zum kGP IPZ 2017 (Rechtskraft 15.1.2022), dessen Vertiefung im Rahmen der laufenden Arealentwicklungsplanung und die Studie zur Weiterentwicklung des Innovationsparks sowie zum Forschungs-, Test- und Werkflugplatz im Rahmen des Syntheseprozesses Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf zeigen eine kompakte Anordnung grosskörniger Baustrukturen (v.a. flexibel nutzbare Räumlichkeiten mit entsprechenden Deckenspannweiten und Raumhöhen für Forschung sowie typische Hangars mit ebenfalls grossen horizontalen und vertikalen lichten Massen). Die regionale Zielsetzung einer hohen baulichen Dichte im Flugfeldquartier in der Stadt Dübendorf – bestehendes Gebiet hoher baulicher Dichte Nr. 31 «Gebiet Überlandstrasse / Rechweg, Dübendorf» – wird auf das Flugplatzareal übertragen. Das Gebiet Nr. 31 wird daher erweitert, was sich auch in dessen Bezeichnung widerspiegelt: «Gebiet Überlandstrasse / Rechweg / Flugplatz, Dübendorf / Wangen-Brüttisellen».

Der Standort der Flugsicherungszentrale entspricht heute einer hohen baulichen Dichte, welche auch mit dem rechtskräftigen Gestaltungsplan gesichert ist. Bei einer Konzentration (o.e.) der darin gesicherten Baumasse werden die baulichen Dichten umso mehr den regionalen Vorgaben der hohen baulichen Dichte entsprechen. Daher wird das neue Gebiet mit hoher baulicher Dichte Nr. 51a «Gebiet Flugsicherung, Wangen-Brüttisellen» festgelegt.

c) Dichtestufen

Die Dichtestufen im regionalen Richtplan bilden die Nutzungsdichte ab, d.h. die anvisierte Verteilung der Nutzenden im Verhältnis zur Bauzone ab – Anzahl Beschäftigte und Einwohnende je Hektar überbaute Bauzone (K / ha üBZ). Sie sind übernommen aus dem Zielbild 2030 des RegioROK Glattal. Deren Zuschnitt ist schematisch generalisiert und abgeleitet vom kantonalen Siedlungsgebiet.

Auf dem Flugplatzareal stützten sich die Dichtestufen bisher auf die Abgrenzung des Eintrags der Gebietsplanung Innovationspark Zürich, Hubstandort Dübendorf gemäss kantonalem Richtplan (aktuelle Fassung 22.8.2022) ab. Im Rahmen des Syntheseprozesses Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf wurde die Abgrenzung sowohl des Siedlungsgebietes als auch des Gebietsplanungssperimeters geschärft. Dies floss in die Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf des kantonalen Richtplans¹² ein. Die Abgrenzung der regionalen Dichtestufen auf dem Flugplatzareal orientieren sich an den Teilgebieten A und B sowie dem Standort der Flugsicherungszentrale.

¹² Hinweis: festgesetzt vom KR am 5.12.2022, (Geschäftsnr. 5821)

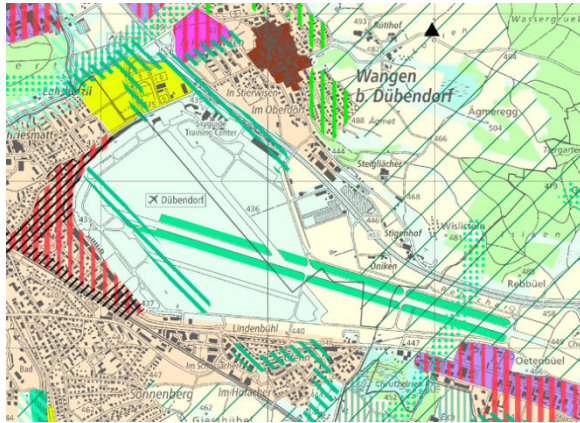
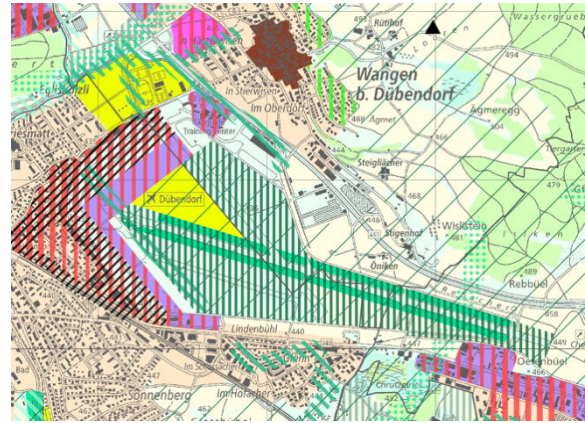


Abb. 2.6a (li.): regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019 – Karte Siedlung und Landschaft



||| Hohe bauliche Dichte

Abb. 2.6a (re.): regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf; Karte Siedlung und Landschaft

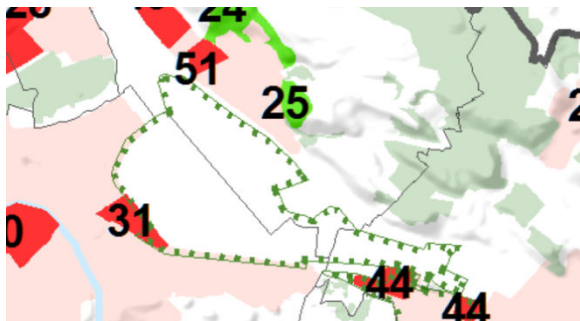


Abb. 2.6b (li.): Anzustrebende bauliche Dichte, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019

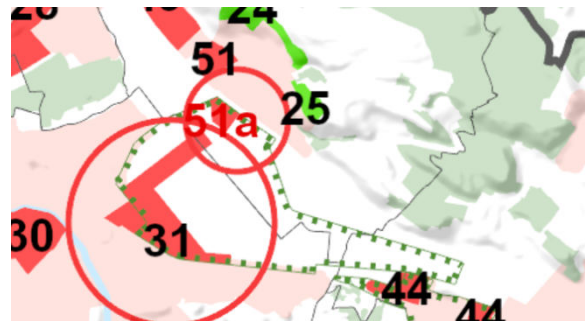


Abb. 2.6b (re.): Anzustrebende bauliche Dichte, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

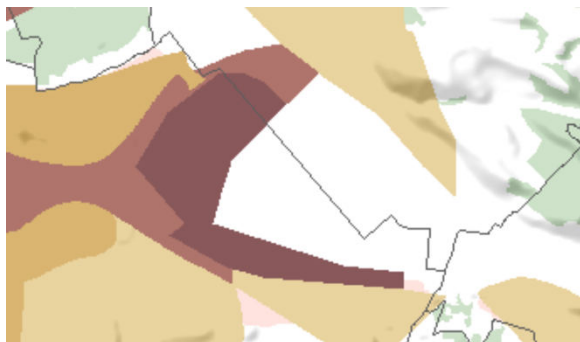


Abb. 2.6c (li.): Dichtestufen, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019

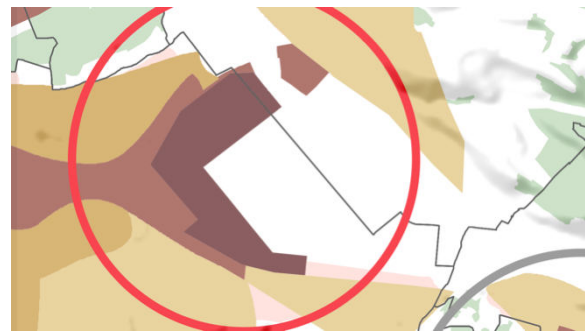


Abb. 2.6c (re.): Dichtestufen, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser

Eine spezielle Form der Gebiete hoher baulicher Dichte sind die Eignungsgebiete für Hochhäuser, welche den Rechtstitel bilden, Hochhäuser mit mehr als 40 m mittels Festlegungen in der nutzungsplanerischen Grundordnung und / oder Gestaltungsplänen zuzulassen – Hochhäuser in planungs- und baurechtlichem Sinne sind Bauten mit mehr als 25 m Gebäude / bzw. Fassadenhöhe. Die tatsächliche Zulässigkeit und effektive Höhe von Hochhäusern richtet sich nach Sicherheitsvorgaben aufgrund des aviatischen Betriebs. Diese sind in den übergeordneten Sachplänen des Bundes mit den jeweiligen Objektblättern und entsprechenden Flugsicherheitszonenplänen / Hindernisbegrenzungskatastern festgelegt.

Die Region Glattal hat eine raumplanerisch-strategische Gesamtsicht zur Entstehung von Hochhäusern mit dem RegioROK entwickelt. Diese Konzeption spiegelt sich in den regionalen Richtplanfestlegungen wider, wonach Hochhäuser nicht überall entstehen, sondern das dichte Siedlungsband entlang der der Glattalbahn bzw. der Glattalbahnverlängerung sowie prägender ÖV-Korridore (S-Bahn) akzentuieren sollen. Innerhalb des heute rechtskräftig festgelegten Siedlungsgebiets in der Stadt Dübendorf ist das Eignungsgebiet für Hochhäuser Nr. 3 «Hochbord / Giessen bis Flugplatzkopf, Dübendorf» im regionalen Richtplan festgesetzt. Dies trägt dem Verlauf der Glattalbahn bis ins Gebiet Giessen Rechnung. Zudem wird die geplante Glattalbahnverlängerung Richtung Bahnhof Dübendorf bis zum Flugplatzkopf berücksichtigt. Darüber hinaus waren regionale Festlegungen nicht möglich, da das Flugplatzareal nicht im Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan lag. Mit dem kGP IPZ 2017 (Rechtskraft 15.1.2022), der laufenden Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf des kantonalen Richtplans¹³ und im Sinne des Syntheseberichts Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf liegen nun geltende und belastbare Rechts- / Grundlagen vor. Aus der Systematik heraus und abgestützt auf die städtebaulichen Erkenntnisse zur Bebauung des Innovationsparks (Richtprojekt zum kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark und dessen Vertiefung im Rahmen der Arealentwicklungsplanung) ist es daher zweckmässig, den nördlichen Teil des neuen regionalen Zentrumsgebietes Nr. 8a «Gebiet Flugplatzrand / Innovationspark, Dübendorf» als Eignungsgebiet für Hochhäuser und im Sinne einer logischen Fortsetzung des Gebietes Nr. 3 festzulegen. Dies spiegelt sich auch in der neuen Bezeichnung wider: «Hochbord / Giessen bis Flugplatzkopf / Innovationspark, Dübendorf / Wangen-Brüttisellen».

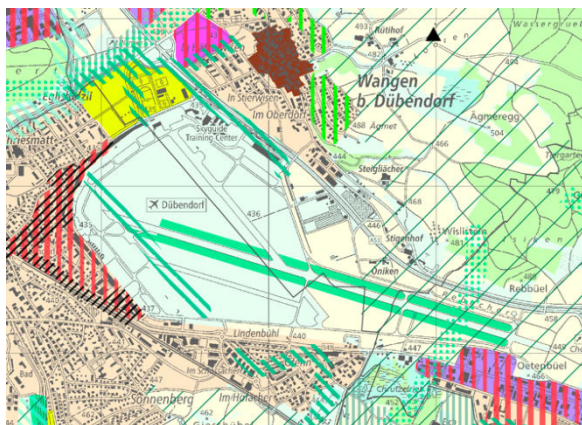
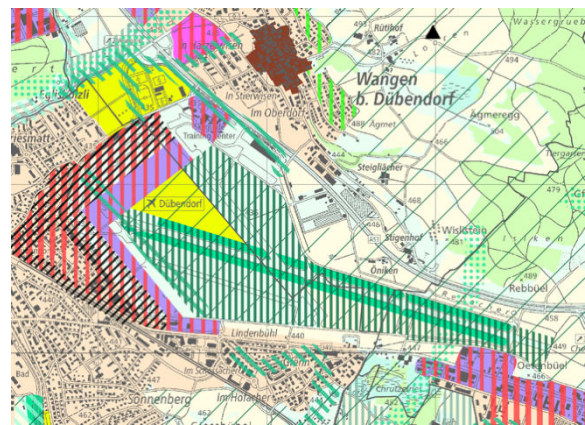


Abb. 2.7a (li.): regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019 – Karte Siedlung und Landschaft



Eignungsgebiet für Hochhäuser

Abb. 2.7a (re.): regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf; Karte Siedlung und Landschaft

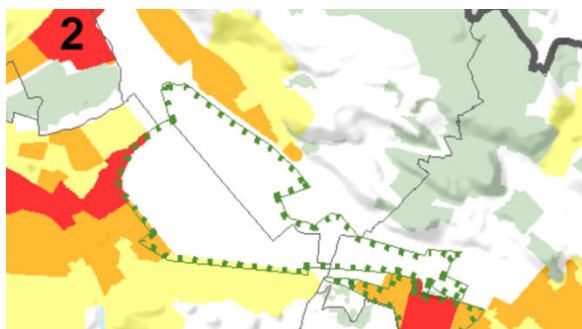


Abb. 2.7b (li.): Gebiete mit und ohne Zulässigkeit für Hochhäuser, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019

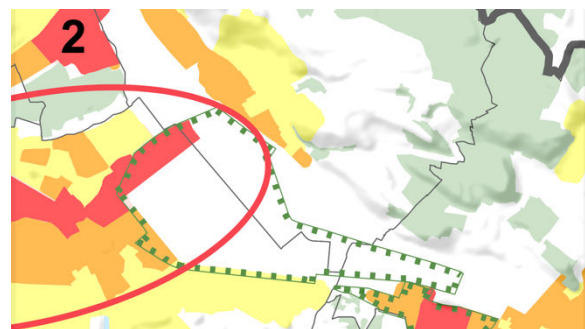


Abb. 2.7b (re.): Gebiete mit und ohne Zulässigkeit für Hochhäuser, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

¹³ Hinweis: festgesetzt vom KR am 5.12.2022 (Geschäftsnr. 5821)

Ausgehend von den Höhenbeschränkungen, welche im kGP IPZ 2017 (Rechtskraft 15.1.2022) festgelegt wurden, bildet folgender schematischer Schnitt die Abstimmung mit den zum momentanen Zeitpunkt absehbaren Hindernisbegrenzungsflächen (HBF) aufgrund des konzeptionellen Planungsstandes der Aviatikabsichten vom März 2022 gemäss Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf¹⁴ ab. Die tatsächlichen HBF sind im Rahmen des SIL-Verfahrens zu ermitteln und im Objektblatt zum Flugplatz Dübendorf festzulegen.

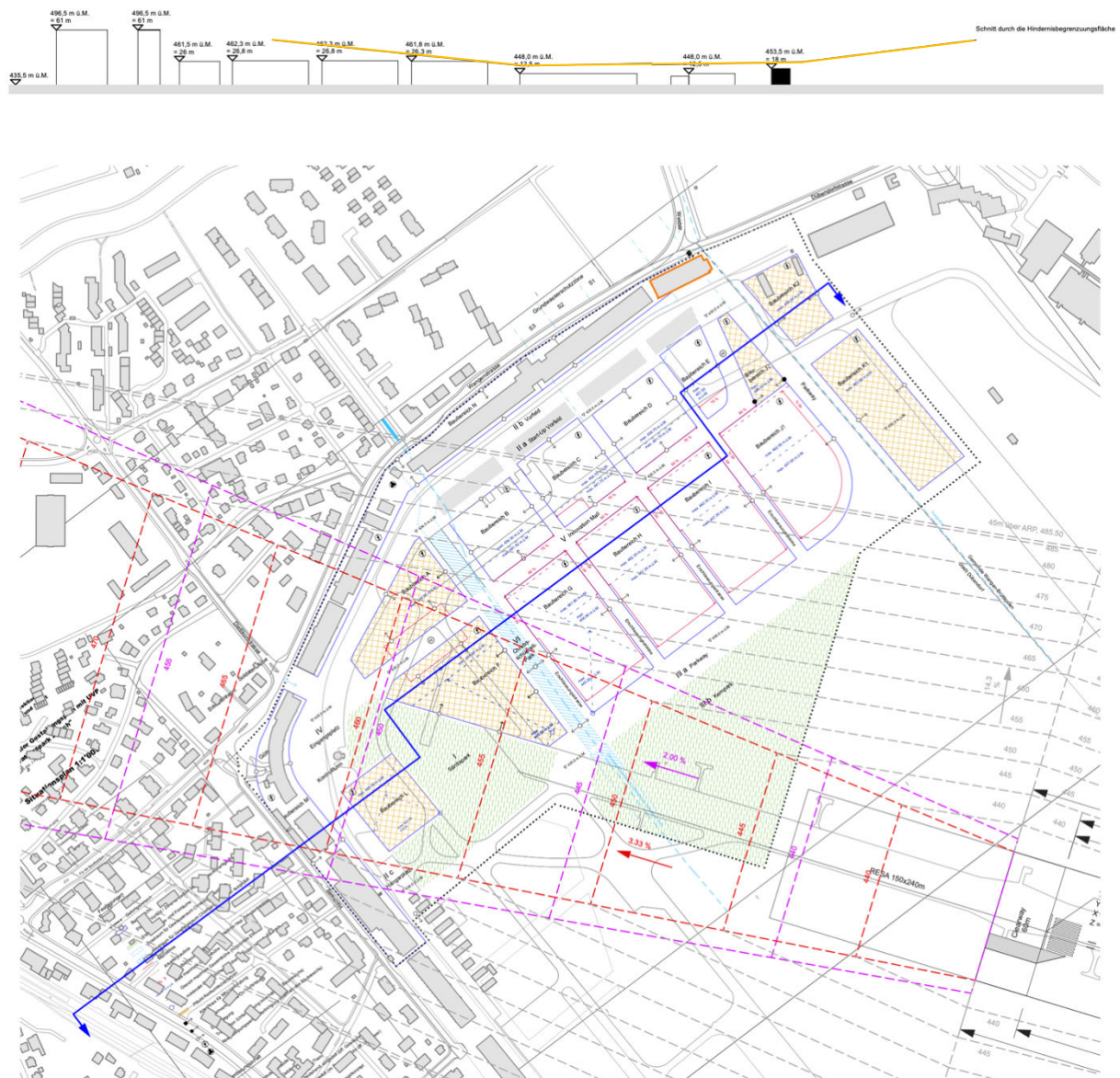


Abb. 2.7c: Schemaschnitt Höhenentwicklung und provisorischen Hindernisbegrenzungsflächen (HBF). (Darstellung in der Situation: Schnittlinie blau mit Blickrichtung Südosten, HBF Anflug rot mit Steigung 3,33 %, HBF Wegflug violett mit Steigung 2,0 % und HBF seitlich grau mit Steigung 14,4 %, Darstellung im Schnitt Schnittlinie mit HBF orange)

¹⁴ Hinweis: verabschiedet vom KR am 28.11.2022 (Geschäftsnr. 5820 a)

3 Landschaft

Im Anschluss an den Syntheseprozess Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf wurde mit den Stakeholdern, den Standortgemeinden, kantonalen Ämtern und Fachstellen für Natur und Umwelt, dem Bauernverband und Naturschutzverbänden ein Gesamtkonzept Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft erarbeitet. Die strategische Zusammenfassung der zahlreichen fachspezifischen und -technischen Hintergrundberichte liegt nun vor: «Der Flugplatz Dübendorf als Lebensraum»¹⁵ und wurde am 11.11.2022 der Öffentlichkeit präsentiert.

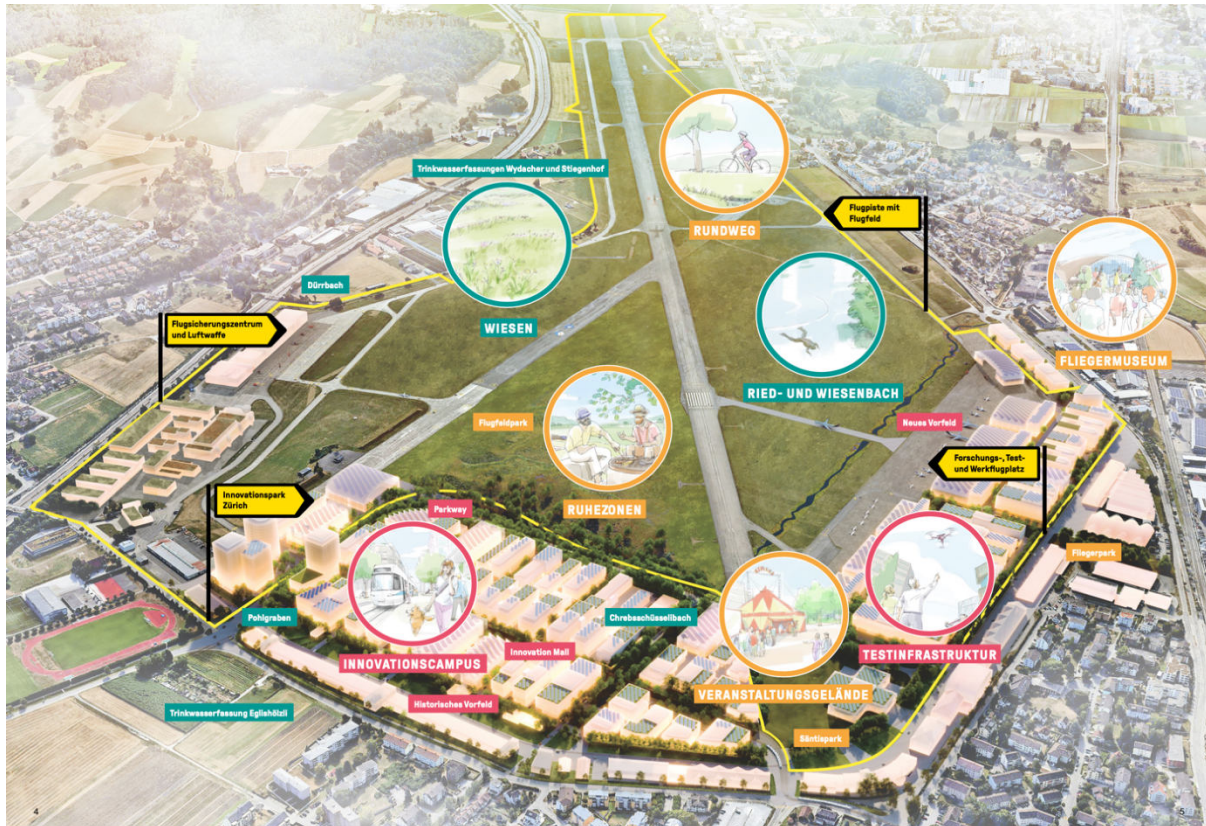


Abb. 3.4a: Gesamtkonzept «Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft» Weiterentwicklung der Flugplatzlandschaft

¹⁵ Gesamtkonzept Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft, November 2022

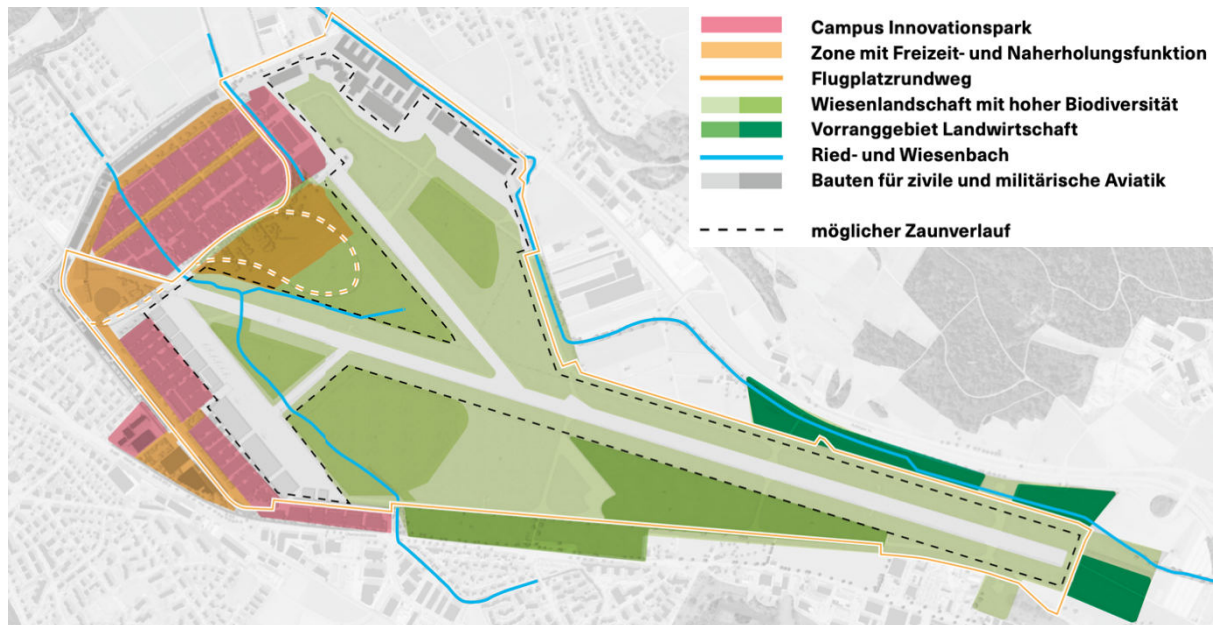


Abb. 3.4b: Gesamtkonzept «Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft» Weiterentwicklung der Flugplatzlandschaft, November 2022(im Sinne des räumlichen Zielbilds 2050 des Syntheseberichts Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf, August 2021)

3.4 Erholung

Mit der Gesamtbetrachtung des Flugplatzareals, dem Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050 und dem o.e. Gesamtkonzept Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft wurde die gemeinsame Zielsetzung aller Beteiligten gestärkt, das grosse Potenzial des Areals verschiedene Bereiche zugunsten der Öffentlichkeit und der Natur- und Landschaftswerte zu steigern. Neben den Freiräumen innerhalb des Innovationsparks v.a. mit den grosszügigen Flächen des historischen Vorfeldes und dem Säntispark wurde ein Teilbereich des Flugfeldes als «Flugfeldpark» bezeichnet, welcher ausserhalb der Sicherheitsbereiche des anvisierten Pistensettings liegt. Für diese Fläche bietet sich nun die Gelegenheit, den früheren regionalen Ansatz eines Regionalparks¹⁶ für die Bevölkerung zu reaktivieren.

Mit der vorliegenden Teilrevision des regionalen Richtplans wird zumindest ein Teil der ursprünglich angedachten Fläche als regionales Erholungsgebiet Nr. 3a «Flugfeldpark, geplante Parkanlage» mit einer Fläche von ca. 11 ha festgelegt. Das Gebiet grenzt südlich an den Innovationspark und den dort verlaufenden «Park-Way», was die öffentliche Zugänglichkeit sichert und fördert. Die Parkanlage ist für *extensive Erholungsfunktion mit untergeordneter Ausstattung* vorbehalten. Dies ist im Hinblick auf die ebenfalls in dem Raum vorgesehene Realisierung von Teilen der Ausgleich- und Ersatzmassnahmen (vgl. Kap. 3.9) und die aviatische Nutzung von Bedeutung. Die extensive Nutzung ist überwiegend als die Verfügbarkeit des Raumes und der Möglichkeit seiner Aneignung zu verstehen; in der Regel ohne Eingriffe im Sinne von Kunstbauten. Als Referenz sei hier beispielhaft auf das Tempelhofer Feld in Berlin, Deutschland verwiesen (vgl. Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050, August 2021, Kap. G.4, S. 159: Flugfeldpark, Referenz Tempelhofer Feld; Quelle: visitberlin.de). Dies schliesst jedoch nicht aus, dass bspw. für bestimmte Anlässe von regionaler oder überregionaler Bedeutung temporäre Bauten oder Anlagen errichtet werden können. Grundsätzlich sind zurückhaltende Freiraum-Möblierungen oder dergleichen zulässig (bspw. Boggia-Bahn etc.). Untergeordneten Bauten und Anlagen für Erholungsnutzungen wie bspw. kleinere Pavillons sind ebenfalls denkbar. Diese Beispiele bedingen alle, dass die

¹⁶ Mit der Gesamtrevision des RRP am 29.3.2017 von den Delegierten z.H. der Festsetzung durch den Regierungsrat verabschiedet. Vom Regierungsrat mit Beschluss vom 14.2.2018 nicht festgesetzt.

weiteren Nutzungsinteressen an dem Raum sowie die aviatischen Sicherheitsvorgaben nicht beeinträchtigt werden.

Eine partielle Überlagerung des Flugfeldparks mit dem künftigen Flugplatzperimeter ist im Rahmen des SIL-Verfahrens zu untersuchen. Dies kann bspw. für technische Anlagen des Aviatikbetriebs wie eine naturnahe Stufenfilteranlage der Pistenentwässerung der Fall sein.

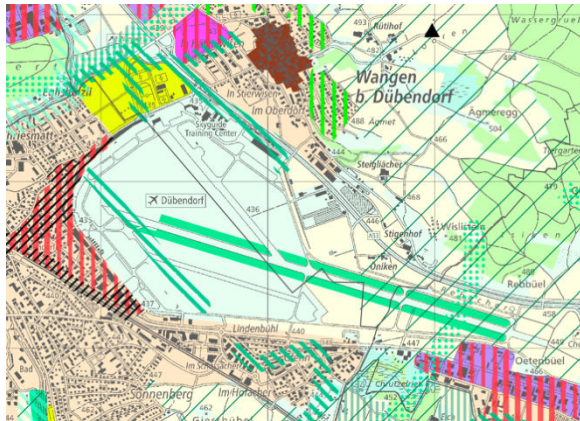
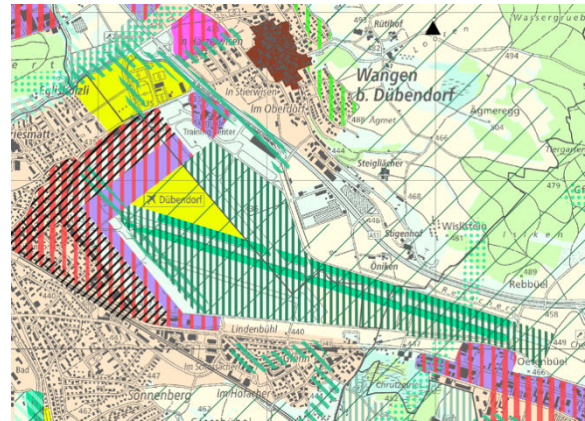


Abb. 3.4c (li.): regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019 – Karte Siedlung und Landschaft



Erholungsgebiet

Abb. 3.4c (re.): regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf; Karte Siedlung und Landschaft

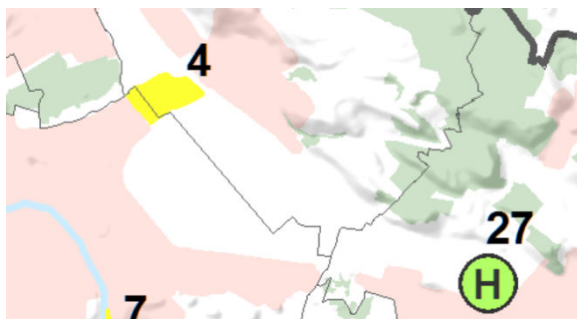


Abb. 3.4d (li.): Erholung, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019

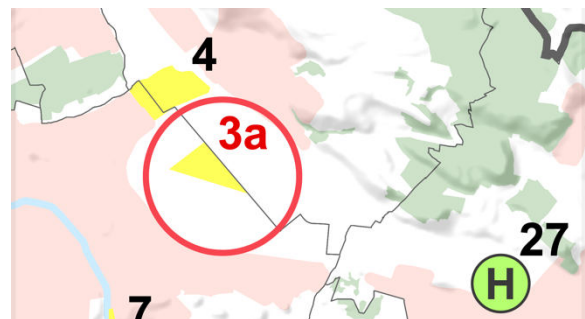


Abb. 3.4d (re.): Erholung, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

3.6 Naturschutz

Im regionalen Richtplan Glattal sind parallel zur Piste des Flugplatzes Dübendorf Naturschutzgebiete rechtskräftig festgelegt. Die Gesamtbetrachtung im Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf zeigt im Zusammenhang mit dem Forschungs-, Test- und Werkflugplatz nun ein Pistensetting auf, welches es ermöglicht, die Weite des Flugfeldes grösstenteils zu erhalten. Im Vergleich dazu war im Rahmen der Ausschreibung des Bundes für den Betrieb eines zivilen Flugplatzes¹⁷ – vertieft mit dem Konzept der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) – der zentrale Bereich des Flugfeldes mit Hochbauten verstellt worden.

Die neu vorgesehene Anordnung bedingt eine Ergänzung des bestehenden Pisten- und Rollwegsystems. Dies ist auf die Randlage der Hangars mit Hangarvorfeld und des daraus resultierenden Zugangssystems zur Piste zurückzuführen. Das Konzept Aviatik Flugplatz

¹⁷ Ausschreibung für eine mögliche zivile Nutzung des Flugplatzes Dübendorf vom 16. Dezember 2013, eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)

Dübendorf vom März 2022¹⁸ zeigt, dass ein neuer Rollweg nötig sein wird, welcher den südlichen Naturschutzstreifen kreuzen wird.

Mit der vorliegenden Teilrevision des regionalen Richtplans werden die Karteneinträge der Naturschutzgebiete nicht angepasst. Lediglich die Funktionsfestlegung in der Tabelle der Karteneinträge im Richtplantext wird ergänzt, sodass einzelne und punktuelle Eingriffe für den geplante Pistenzugang des Forschungs-, Test- und Werkflugplatzes Dübendorf bei Ersatz zulässig sind. Die Details der Ausführung und des erforderlichen Ersatzes werden im Rahmen des SIL-Verfahrens zu klären und verbindlich zu sichern sein.

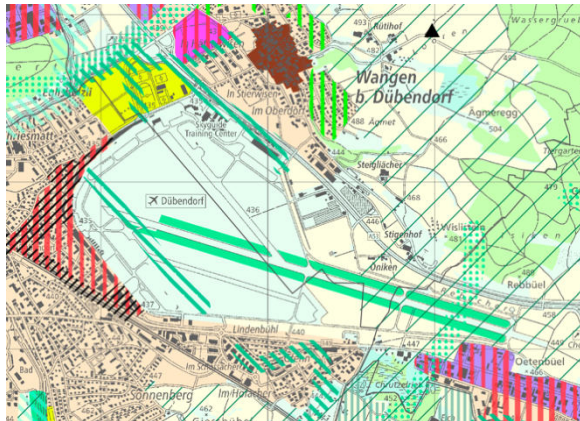


Abb. 3.6a (li.): regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019 – Karte Siedlung und Landschaft

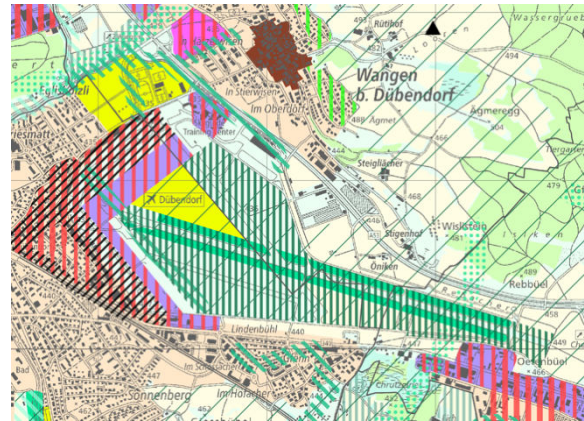


Abb. 3.6a (re.): regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf; Karte Siedlung und Landschaft

 Naturschutzgebiet

3.9 Landschaftsförderungsgebiet

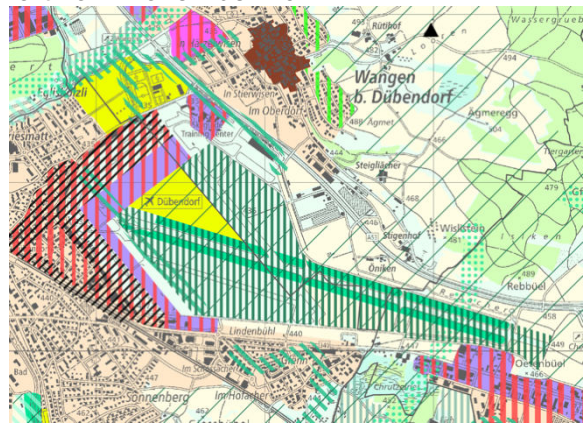
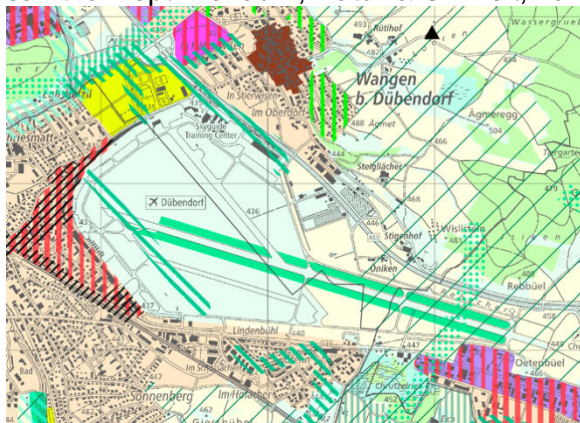
Im regionalen Richtplan sind Landschaftsräume wegen ihres Erholungswertes, ihrer landschaftlichen Eigenart und ihrer biologisch-ökologischen Vielfalt als Landschaftsförderungsgebiet bezeichnet. Ziel dabei ist, ihren Charakter zu erhalten oder weiterzuentwickeln. Die Landschaft wird dabei als unteilbares Ganzes aufgefasst; ihre ästhetischen, biologischen und durch menschliche Einflüsse geschaffenen Qualitäten bieten vielfältige Voraussetzungen sowohl für die Landschaft als Erholungsraum als auch für die Tier- und Pflanzenwelt. Landschaftsförderungsgebiete sind ihrer Zweckbestimmung entsprechend grossflächig und ohne scharfe Begrenzung bezeichnet.

Der östliche Teilbereich des Flugplatzareals ist bereits Bestandteil des regionalen Landschaftsförderungsgebietes Nr. 4 «Landschaftsraum nördlich und östlich Wangen, Bassersdorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen». Dort sind u.a. *naturnahe Lebensräume und extensiv genutzte Flächen* sowie die *biologische Durchlässigkeit* zu erhalten und zu fördern. Daneben sind *unverbaute Räume* zu erhalten und *Zerschneidung* ist zu vermeiden. Zudem ist eine *landschaftsverträgliche Erholung* sicherzustellen. Daran anknüpfend wird ein neues Landschaftsförderungsgebiet festgelegt, welches sich über das freie Flugfeld gemäss Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf erstreckt. Neben den analog zum Gebiet Nr. 4 festgelegten Zielen und Funktionen werden Aviatikinfrastrukturen wie Pisten und Rollwege inkl. technischer Ausstattung explizit zugelassen. Ausserdem wird ein gesamthaftes Landschaftskonzept verlangt, welches insbesondere die Koordination der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (Massnahmenpool für alle Entwicklung auf dem Flugplatzareal) und die Erholungsnutzung sowie die Steigerung der Landschaftswerte aufzeigt. Dies dient dem primären Zweck, eine einheitliche Qualitätssicherung zu gewährleisten.

Als Zielsetzung wird mit dem Richtplaneintrag explizit verlangt, die erforderlichen Massnahmen für das Aviatikkonzept sorgfältig mit den Interessen des Naturschutzes abzuwägen. Damit soll den Naturschutzanliegen im weiten Raum des Flugfeldes Rechnung getragen

¹⁸ Hinweis: verabschiedet vom KR am 28.11.2022 (Geschäftsnr. 5820 a)

werden. Diesem Richtplaneintrag entspricht auf konzeptioneller Ebene das vorliegende Gesamtkonzept Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft vom November 2022.



Landschaftsförderungsgebiet

Abb. 3.9a (li.): regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019 – Karte Siedlung und Landschaft

Abb. 3.9a (re.): regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf; Karte Siedlung und Landschaft

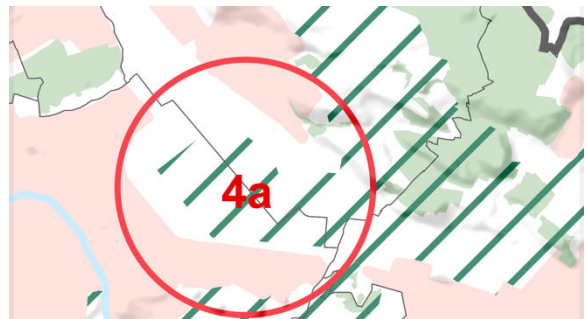


Abb. 3.9b (li.): Landschaftsförderung, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019

Abb. 3.9 (re.): Landschaftsförderung, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

3.10 Freihaltegebiet

In der Region gibt es bislang nur ein regionales Freihaltegebiet. Dieses sichert den Siedlungskorridor zwischen den Gemeinden Wallisellen und Dietlikon, ergänzend zum kantonalen Freihaltegebiet in dieser Landschaftskammer. Mit Freihaltegebieten sollen weitestgehend unverbaute Landschaftskammern dauerhaft von störenden Bauten und Anlagen freigehalten werden. Dies dient dem Zweck, das Siedlungsgebiet zu gliedern bzw. zu trennen sowie die Geländekammern für die Naherholung oder besondere Aussichten freizuhalten.

Das Flugplatzareal wird dominiert von der Weite des Flugfeldes, was einer Landschaftskammer gleichzusetzen ist. Wie eingangs zu Kapitel 3.5 dargelegt, ergibt sich durch die Gesamtbetrachtung und die daraus hervorgehende Anordnung der Nutzungen die Chance, das weite Flugfeld parallel zur Umnutzung und Entwicklung des Areals in seinem landschaftlichen Charakter zu erhalten. Die Festlegung des Flugfeldes als ein regionales Freihaltegebiet trägt dazu bei – in Verbindung mit dem regionalen Landschaftsförderungsgebiet – den konzeptionellen Ansatz der Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf behördenverbindlich zu sichern. Zu diesen Zweck wird das Ziel / die Funktion des Gebietes auf den *Erhalt des von Hochbauten unverbauten Landschaftsbildes (Weite des Flugfeldes)* ausgerichtet. Tiefbauten und Anlagen für den Aviatikbetrieb werden als zulässig deklariert, um die gemäss Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf angestrebten aviatischen Nutzungen zu ermöglichen.

Diesem Richtplaneintrag entspricht auf konzeptioneller Ebene das vorliegende Gesamtkonzept Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft vom November 2022.

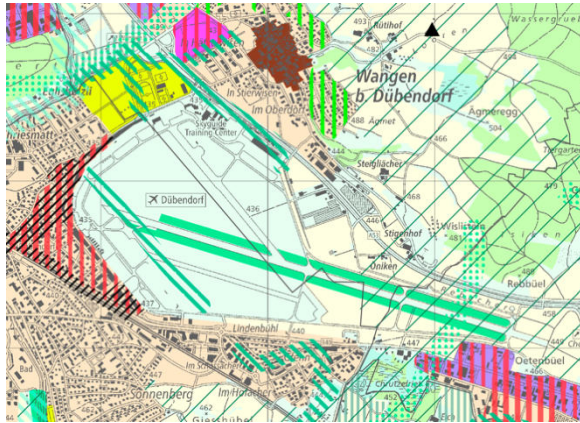


Abb. 3.10a (li.): regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019 – Karte Siedlung und Landschaft

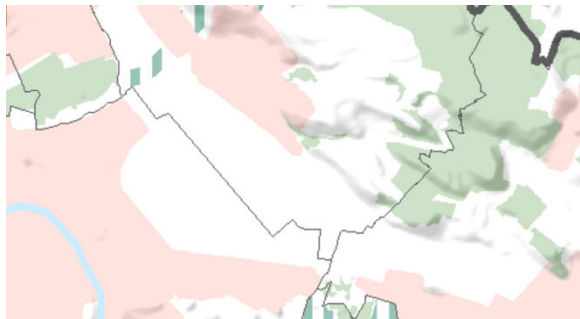
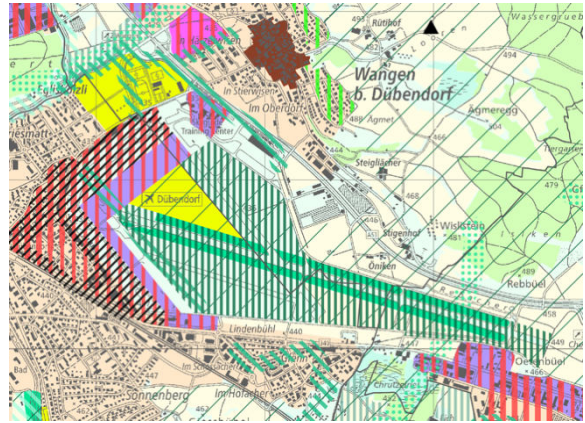


Abb. 3.10b (li.): Freihaltegebiet, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019



Freihaltegebiet

Abb. 3.10a (re.): regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf; Karte Siedlung und Landschaft

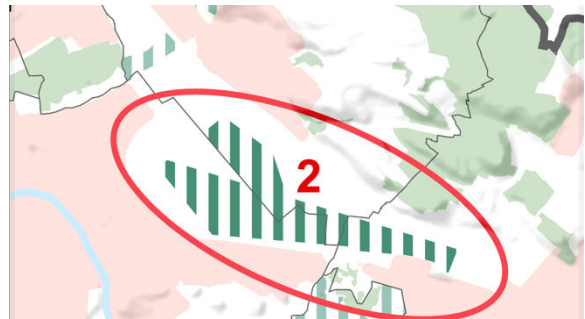


Abb. 3.10 (re.): Freihaltegebiet, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

4 Verkehr

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Erschliessung Innovationspark

Der Innovationspark im Teilgebiet A (gemäss rechtskräftigem kantonalen Gestaltungsplan) wird über den Parkway groberschlossen. Der Parkway als Rückgrat der Erschliessung ist im kantonalen Richtplan rechtskräftig festgelegt. Er ist aufgrund der Ausbildung als Stichstrasse kein Netzelement, dient aber der Groberschliessung der öffentlichen Bauten und Anlagen im kantonalen Interesse – Innovationspark Zürich. Die Groberschliessung des Innovationsparks mit Forschungs-, Test- und Werkflugplatz, Dübendorf im Teilgebiet B (Südteil) ist gemäss Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050 prinzipiell vergleichbar zum Teilgebiet A angedacht. Diese Groberschliessung des Teilgebietes B ist als Vorhaben B4 in der Gebietsplanung Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flughafen für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen (Kap. 6.1 Nr. 10 des kantonalen Richtplan) festgelegt¹⁹, jedoch nicht im kantonalen Richtplan im Kapitel 4 Verkehr. Die Anbindung des Teilgebietes B mit ebenfalls öffentlichen Bauten und Anlagen im kantonalen und nationalen Interesse an das übergeordnete Netz ist demnach zu sichern. Dies geschieht in Analogie zum Eintrag der Groberschliessung des Nordteils des Innovationsparks im kantonalen Richtplan mit der vorliegenden Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf im regionalen Richtplan.

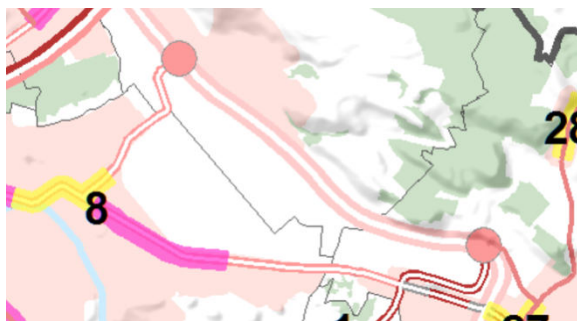


Abb. 4.2a (li.): Strassenverkehr, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019

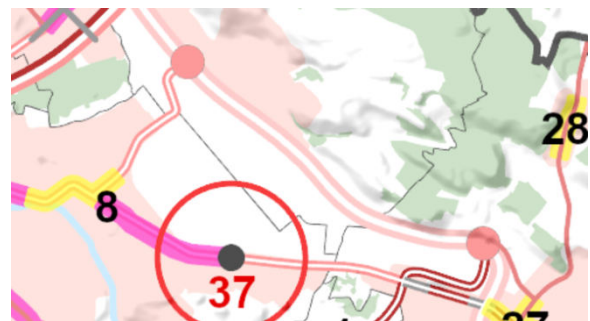


Abb. 4.2a (re.): Strassenverkehr, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

4.4 Fuss- und Veloverkehr

4.4.1 Veloverkehr

Die Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit all ihren Bestandteilen gemäss der Synthese mit Zielbild 2050 (Innovationspark, Forschungs-, Test, und Werkflugplatz, Landschafts- / Natur- / Freizeit- und Erholungsräumen bzw. -elementen) und dem entsprechenden kantonalen Richtplaneintrag ist von kantonalem und nationalem Interesse. In der Planungsregion Glattal nimmt das Areal schon aus der Historie heraus grundlegend eine wesentliche Rolle ein. In diesem Sinne spielt das Flugplatzareal auch eine Schlüsselrolle im Wegenetz des regionalen Konzeptes Fil Vert, wo es als einer der vier Erholungsringe bereits mit dem RegioROK 2011 definiert ist. Der sogenannte Flugplatzrundweg war mit dem Fil Vert bislang nur strategisch gesichert, sollte aber analog zum Rundweg um den Landesflughafen Zürich und vergleichbar mit dem Rundweg um den Greifensee bei sich bietender Gelegenheit gesichert werden. Dabei

¹⁹ Hinweis: verabschiedet vom KR am 28.11.2022 (Geschäftsnr. 5820 a)

geht es darum, ein lineares Objekt im regionalen Richtplan stufengerecht mit zweckmässiger Genauigkeit in seiner Linienführung zu sichern.

Mit der Gesamtbetrachtung des Flugplatzareals und des resultierenden Syntheseberichts Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050 sowie dem daraus abgeleiteten Gesamtkonzept Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft vom November 2022 wurde die Linienführung – abgestimmt auf die anderen Nutzungsinteressen – weiter konkretisiert. Als Zielsetzung wurde dabei verfolgt, Flugplatzrundweg umlaufend so nah wie möglich am Flugfeld und möglichst auf bestehenden Abschnitten, v.a. bestehenden versiegelten Abschnitten (bspw. Rollwege auf dem Flugplatzareal) zu führen sowie an verschiedenen Stellen an das übrige Velonetz anzubinden. Dies konnte bis auf wenige Ausnahmen – aufgrund der Sicherheitsanforderungen im Zusammenhang mit der Aviatik (s.u.) – grob aufgezeigt werden:

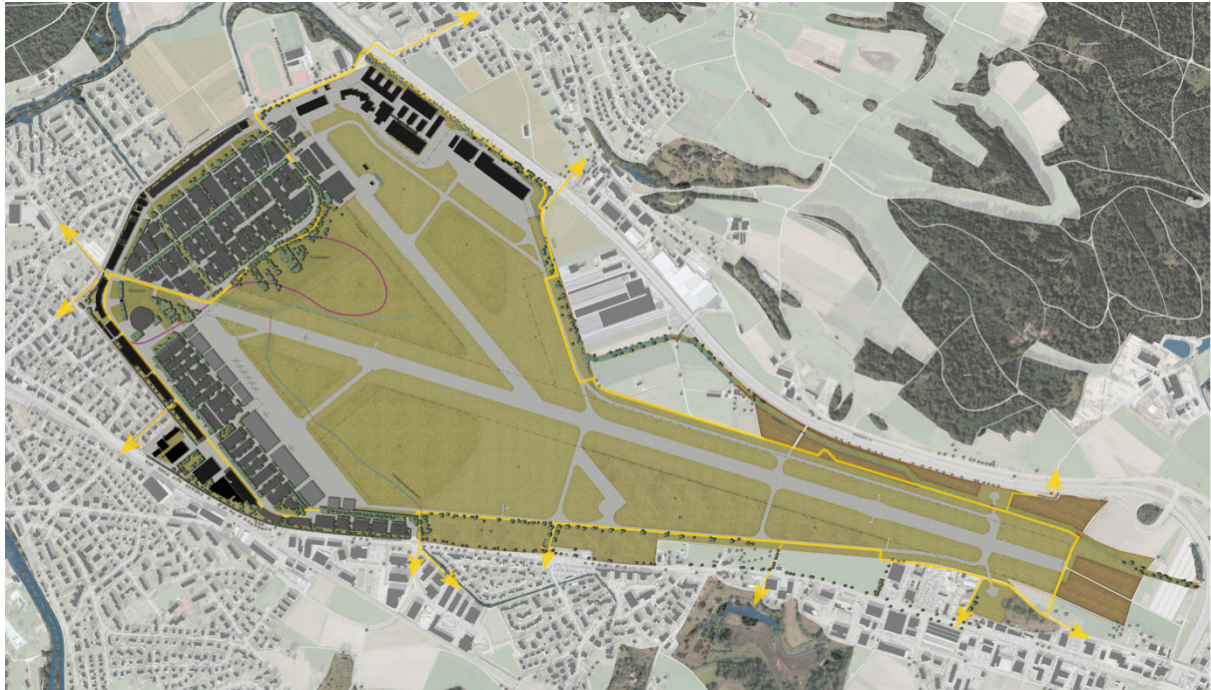


Abb. 4.4a: GEFD | landschaftliches Zielbild – Flugplatzrundweg und Freiräume. Vogt Landschaftsarchitekten Zürich, 16.12.2022 | gelb – konzipierter Verlauf Flugplatzrundweg

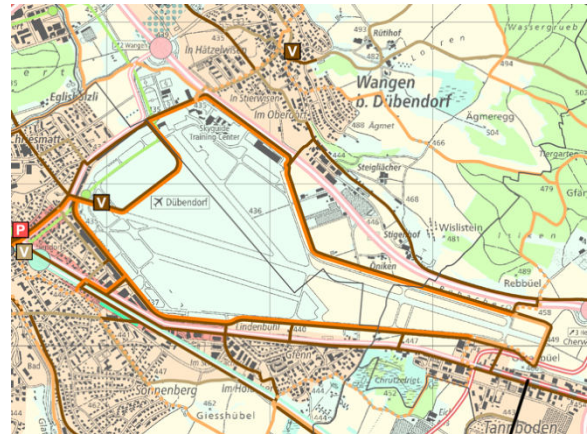
Der Flugplatzrundweg verläuft aufgrund seiner Binnenlage im Flugplatzareal parallel zu anderen Verbindungen im kantonalen Wegenetz, mit teilweise geringem Abstand. In der Planungspraxis des AFM sind solche parallelen Linienführungen grundsätzlich nicht üblich. Allerdings steht der Rundweg in unmittelbarem Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf (gestützt durch den Synthesebericht mit Zielbild 2050) und den in der Umsetzungsagenda adressierten Vorhaben. Die Gebietsentwicklung ist wie erwähnt von kantonalem und nationalem Interesse. Der Flugplatzrundweg nimmt innerhalb der Gebietsentwicklung einen besonderen Stellenwert ein. Er stärkt die Öffnung und ermöglicht Aneignung des Areal für die Bevölkerung aus verschiedenen Perspektiven zugunsten der Erlebbarkeit der vielfältigen Nutzung / Umnutzung des Flugplatzareals. Damit kommt dem Flugplatzrundweg ein Alleinstellungsmerkmal im kantonalen Fuss- und Velowegnetz zu, welches nur mit den o.e. Rundwegen um den Landesflughafen und den Greifensee gleichzusetzen ist. Aus dem Genannten ist dem Flugplatzrundweg im Kontext der Gebietsentwicklung eine Standortgebundenheit zuzusprechen. Summarisch ist ein Eintrag im regionalen Richtplan somit legitimiert.

Im Detail beinhaltet das Vorhaben das Ziel, den Rundweg in *Kombination mit einer genügenden Anzahl von Haltepunkten mit angemessener Gestaltung und Ausstattung zum Zweck des Kurzaufenthalts zugunsten des Einblicks in das Flugplatzareal und der Information zu den Nutzungen* zu realisieren. Dabei geht es wie erwähnt um eine Erlebbarkeit / eine Transparenz der verschiedenen Nutzungen und die Wahrnehmbarkeit der enormen Weite des Areal.

Der Flugplatzrundweg wird als regionale Freizeitverbindung festgelegt, da dieser noch nicht im kantonalen Velonetzplan verzeichnet ist. Es ist mit den zuständigen kantonalen Stellen abzustimmen und bei diesen zu beantragen, den Flugplatzrundweg als Eintrag im kantonalen Velonetzplan aufzunehmen. Dies würde zu gegebener Zeit eine Nachführung der Kategorie des Eintrags im regionalen Richtplan nach sich ziehen.



Abb. 4.4b (li.): regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019 – Karte Verkehr



Radweg
Bei Ersatz aufzuhebender Radweg

Abb. 4.4b (re.): regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf; Karte Verkehr

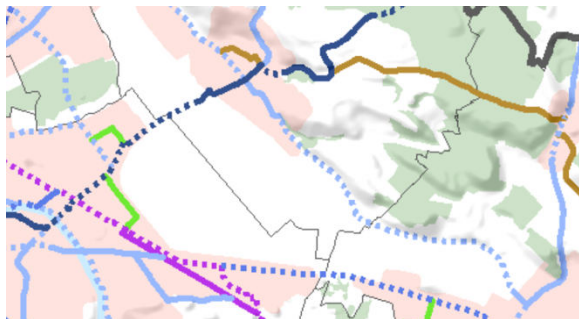


Abb. 4.4c (li.): Veloverkehr, Themenkarte im Richtplanteil regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision 2019

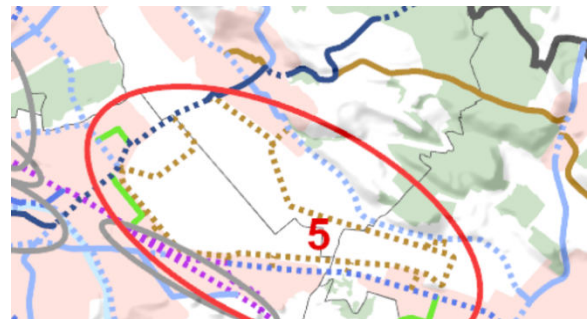


Abb. 4.4c (re.): Veloverkehr, Themenkarte im Richtplanteil regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

4.4.2 Fussverkehr

Wie unter Kapitel 4.4.1 beschrieben, geht es auch im Kapitel Fussverkehr um die Sicherung des Flugplatzrundwegs mit Alleinstellungsmerkmal, da dieser als Fuss- und Veloverbindung vorgesehen ist. Daher sind die Festlegungen im Kapitel Fussverkehr deckungsgleich mit jenen im Kapitel Veloverkehr und bedürfen keiner weiteren Erläuterung. Die Ausführungen zum kantonalen Velonetzplan betreffen das Kapitel Fussverkehr nicht.



Abb. 4.4d (li.): regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019 – Karte Verkehr



Abb. 4.4d (re.): regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision GEFD – Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf; Karte Verkehr

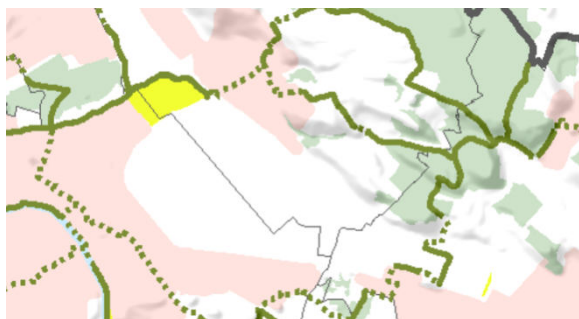


Abb. 4.4e (li.): Fussverkehr, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal Fassung Teilrev. 2019

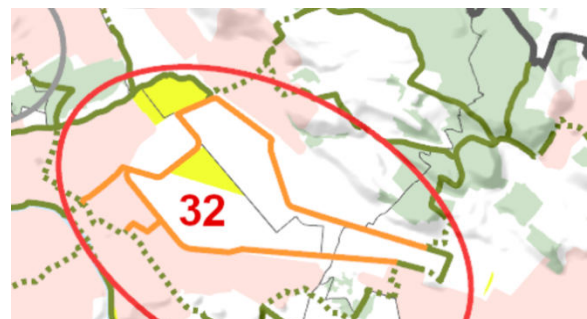


Abb. 4.4e (re.): Fussverkehr, Themenkarte im Richtplantext regionaler Richtplan Glattal, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

4.4.3 Verhältnis zu Fruchtfolgeflächen (FFF)

Der Flugplatzrundweg (betrifft Fuss- und Veloweg) wird wie o.e. grossmehrheitlich auf bestehenden Infrastrukturbereichen um das Flugplatzareal herum verlaufen. Ausserhalb des kantonalen Siedlungsgebietes, sprich ausserhalb des Innovationsparks und des Forschungs-, Test- und Werkflugplatzes, werden zum einen die aviatischen Infrastrukturen genutzt, welche für die zukünftige aviatische Nutzung nicht mehr von Relevanz sind. Dies sind weite Teile des Rollweges parallel zur Überlandstrasse und ein Teil des Rollweges am Dürrbach, südlich der Bundesbasis. Diese befestigten Rollwege sind auch aus denkmalpflegerischer Hinsicht zu erhalten, als Bestandteil des Zeugnisses der aviatischen Historie. Die Nutzung der bestehenden, befestigten Flächen ist nur soweit möglich, wie keine aviatischen Nutzungsinteressen sowie Sicherheitsanforderungen entgegenstehen. In den folgenden Abbildungen ist dargestellt, wo Einschränkungen aufgrund einzuhaltender Sicherheitsabstände bestehen und wo die Linienführung deshalb auf angrenzenden Flurwegen angedacht ist. Zudem ist in der Abbildung 4.4g ersichtlich, wo in der Folge Neubauabschnitte notwendig werden. Die Konzeption geht überschlägig von einem Flächenbedarf von ca. 0,3 ha für Neubauabschnitte ausserhalb des Innovationsparks (TG A) sowie des Innovationsparks mit Forschungs-, Test- und Werkflugplatz (TG B) und somit des Siedlungsgebietes aus.

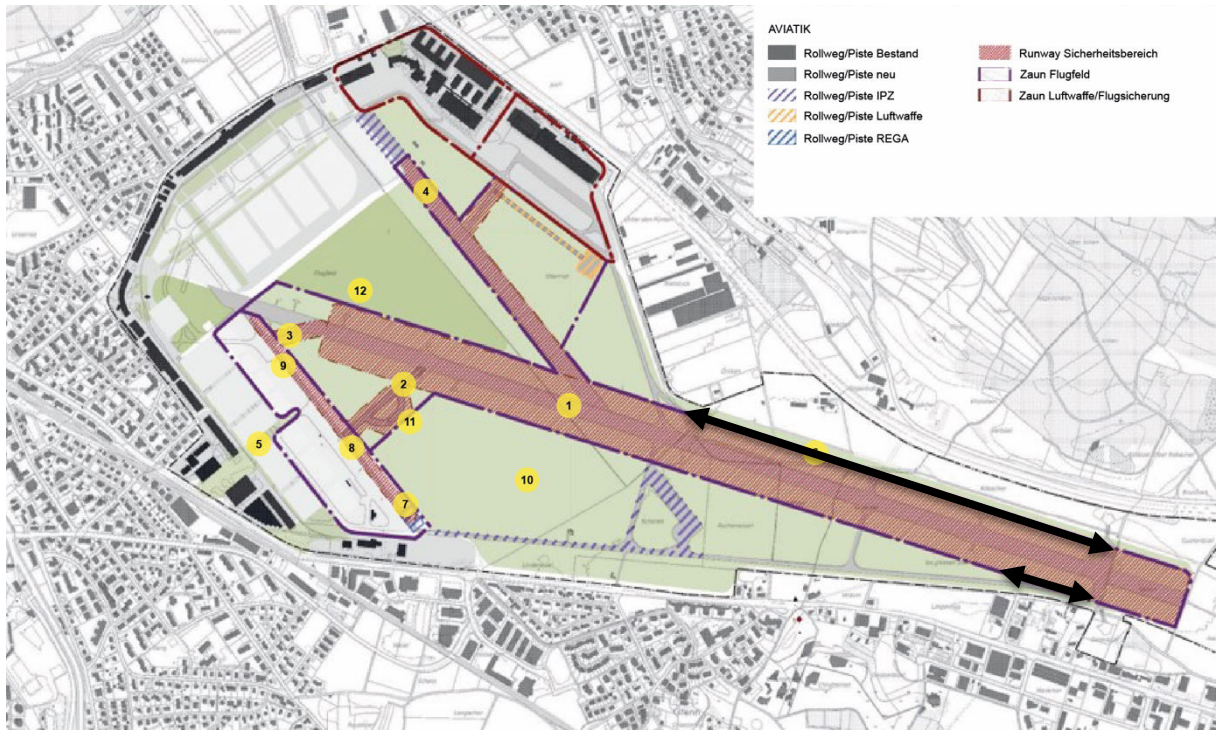


Abb. 4.4f: GEFD | Masterplan Tiefbau. Konzept Aviatik Flugplatz Dübendorf (21.3.2022, V1.4). | Pfeilmarkierung – nicht nutzbare Abschnitte der Rollwege wg. des Sicherheitsabstands zur Piste

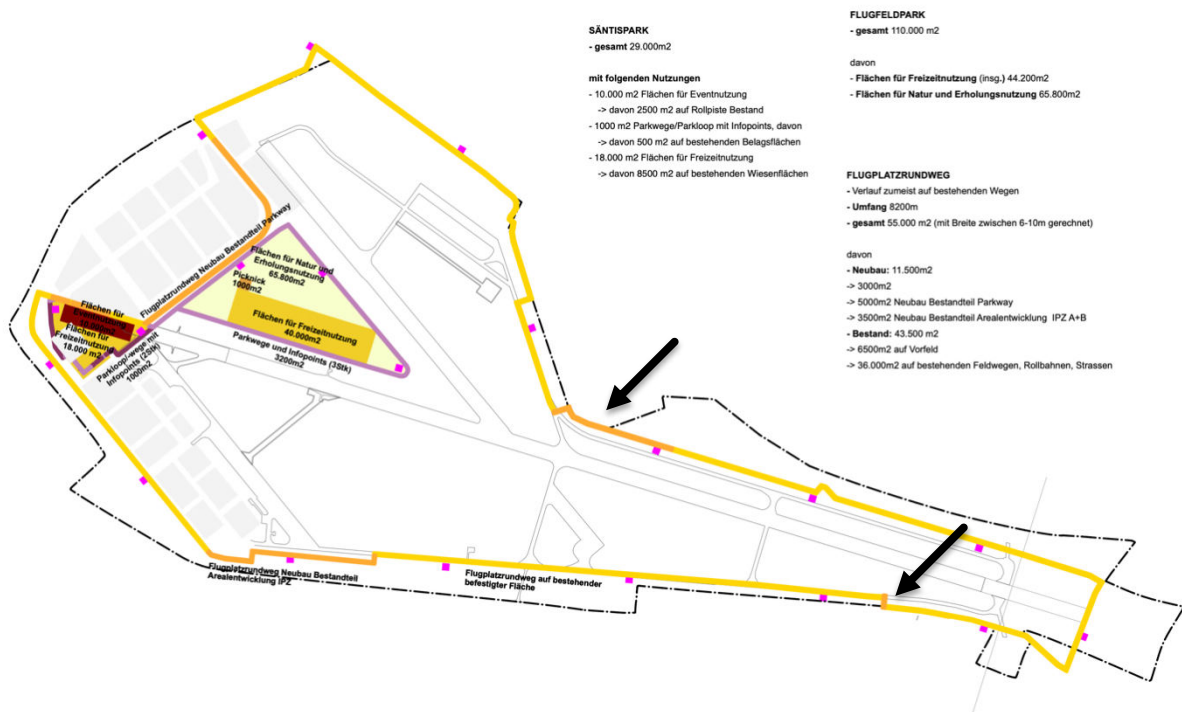


Abb. 4.4g: GEFD | Konzept Flugplatzrundweg und Freiräume. Grundausrüstung. Vogt Landschaftsarchitekten Zürich, 2022 | gelb – Wegführung auf bestehenden, befestigten Abschnitten / Oberflächen | orange – Wegführung auf auszubauenden oder neuzubauenden Abschnitten | pink – Haltepunkte für den Kurzaufenthalt mit Informationen zur vielfältigen Nutzung des Flugplatzareals | Pfeilmarkierung – Neubaubauabschnitte ausserhalb des Siedlungsgebietes

Auf dem Flugplatzareal sind im östlichen Teil FFF erfasst / festgelegt. Diese würden nach aktuellem Konzeptstand an drei Abschnitten durch Neubaumassnahmen des Flugplatzrundweges im o.g. Umfang berührt (siehe Abb. 4.4h). Alternativ könnte im Bereich Öniken eine geringe Umlegung der Linienführung untersucht werden, was die Beanspruchung von FFF reduzieren würde.

Dabei ist aufgrund der Zielsetzung und der angedachten Funktion des Flugplatzrundweges innerhalb der Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf eine Linienführung so nah wie möglich am Areal und damit am «Ort des Geschehens» von grosser Bedeutung.

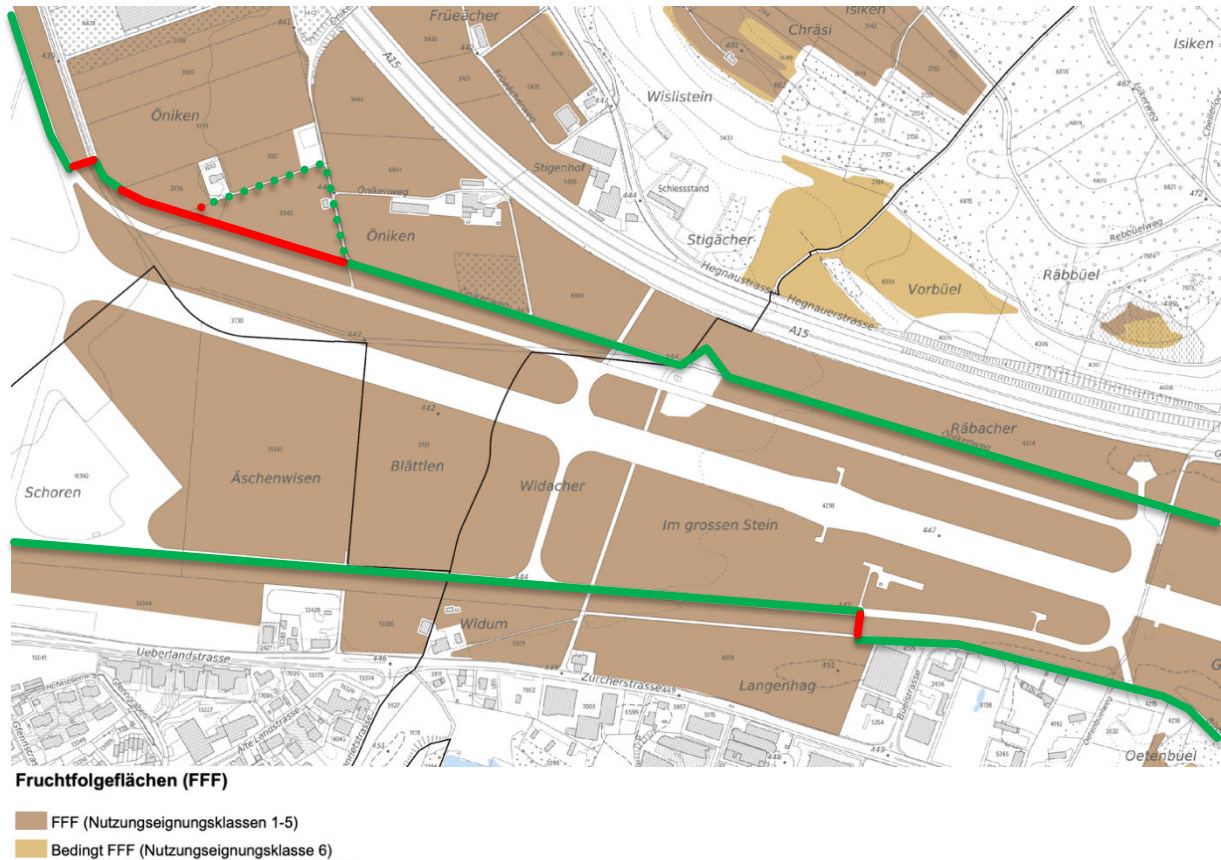


Abb. 4.4h: Abgrenzung FFF gemäss GIS-Browser ZH. Zugriff 16.9.2023 | grün – konzipierte Neubauabschnitte des Flugplatzrundweges ausserhalb von FFF | rot – konzipierte Neubauabschnitte des Flugplatzrundweges innerhalb von FFF | gepunktet – mögliche Alternativführung (alle Linienführungen schematisch)

Die o.g. Annahmen zum Flächenbedarf für Neubauabschnitte sind sehr konzeptionell und können erst auf Stufe des tatsächlichen Vor- und Ausführungsprojektes konkretisiert werden. Dabei werden auch die Ausführungen zur Oberflächengestaltung zu vertiefen sein, um bspw. die Standorte für die Kurzaufenthalte entlang des Weges möglichst kompatibel mit FFF auszuführen (kein Oberbodenabtrag, keine Versiegelung etc.). Der tatsächliche Bedarf und eine daraus resultierende Ersatzpflicht können auf Stufe des regionalen Richtplans noch nicht angegeben werden. Zudem ist dies im regionalen Richtplan nicht stufengerecht.

7 Grundlagen

In Kapitel 7 werden seit der Gesamtüberprüfung des RRP und dessen Festsetzung als RRP Glattal 2018 die wichtigsten Planungsgrundlagen aufgeführt. Dabei werden solche Grundlagen aufgeführt, welche aufgrund ihrer Festsetzung mindestens behördenverbindlichen Charakter haben. Mit jeder Teilrevision des RRP Glattal wird diese Liste aktualisiert.

A Anhang

1. Tabelle «Gebiete mit Nutzungsvorgaben», 11.11.2022
2. Tabelle «Abschätzung Flächen für Arbeitsnutzungen», 11.11.2022

Anhang 1: Tabelle «Gebiete mit Nutzungsvorgaben»

ZPG

ZPG Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan

Hektaren gemäss Nutzungsvorgaben Zentrumsgebiet (kant. und reg.), Mischgebiet, Arbeitsplatzgebiet, Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen und Gebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen (regionaler Richtplan Glattal Teilrevision GEFD im Vergleich zur Teilrevision 2019)

	Zentrumsgebiet	Arbeitsplatzgebiet	Mischgebiet	Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen	Gebiete für stark verkehrserzeugende Nutzungen	Total
	kantonal ¹⁾ ha	regional ha	ha	ha	ha	ha
Bassersdorf	0,0	0,0	23,3	2,5	0,0	25,8
Dietlikon	0,0	0,0	49,1	25,7	0,0	100,2
Dübendorf	115,5	59,3	17,7	44,4	13,7	260,3
		<i>(RRP 2019: 33,4 ha)</i>	<i>(RRP 2019: 0,0 ha)</i>			
Kloten	77,1	0,0	16,2	55,3	0,0	195,6
Opfikon	126,6	0,0	10,4	43,8	0,0	183,1
Rümlang	14,6	0,0	69,2	2,7	0,0	87,9
Wallisellen	96,1	0,0	39,2	0,0	0,0	142,4
Wangen-Brütisellen	0,0	1,9	18,0	48,1	0,0	68,0
		<i>(RRP 2019: 0,0 ha)</i>	<i>(RRP 2019: 12,3 ha)</i>			
Total glow.das Glattal	429,8	61,3	243,1	222,6	13,7	1 063,2
			<i>(RRP 2019: 219,6 ha)</i>			
Fällanden	0,0	0,0	14,7	4,3	0,0	19,0
Greifensee	0,0	0,0	4,1	0,0	0,0	4,1
Maur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nürensdorf	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Schwerzenbach	0,0	9,7	5,3	12,4	0,0	27,3
Volketswil	0,0	45,6	71,4	13,0	0,0	158,7
Total oberes Glattal	0,0	55,2	95,5	29,7	0,0	209,1
Glattal total	429,8	116,5	338,5	252,3	13,7	1 272,2
		<i>(RRP 2019: 88,6 ha)</i>	<i>(RRP 2019: 315,1 ha)</i>			

¹⁾ Angabe abzüglich der Flächen, welche von regionalen Gebieten mit Nutzungsvorgaben (Ausnahme VE) unterlagert sind, da deren i.d.R. strengere Vorgaben vorgehen. Regionale Mischgebiete haben die gleichen Nutzungsvorgaben (je mind. 25% für Wohnen und Arbeiten) wie die Zentrumsgebiete haben, sind aber trotzdem abgezogen.

14021_15A_221111_Nutzungsvorgab_Fläche.xlsx

Anhang 2: Tabelle «Abschätzung Flächen für Arbeitsnutzungen»

ZPG. Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan



Abschätzung Flächen für Arbeitsnutzungen | Vergleich RRP ZPG 2018 und Teilrevision GEFD (inkl. Teilrev. 2019)

		Regionaler Richtplan 2018				Regionaler Richtplan Teilrevision GEFD (inkl. Teilrev. 2019)			
		Fläche in ha	AZ *	% Arbeitsnutzung**	mGF*** in 1'000 m ²	Fläche in ha	AZ *	% Arbeitsnutzung**	mGF*** in 1'000 m ²
Bassersdorf	Zentrumsgebiete	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0
	Arbeitsplatzgebiete	23,3	125%	75%	218,1	23,3	125%	75%	218,1
	Mischgebiete	2,5	125%	25%	7,9	2,5	125%	25%	7,9
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	25,8			226,0	25,8			226,0
Dietlikon	Zentrumsgebiete	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0
	Arbeitsplatzgebiete	46,2	125%	75%	433,3	49,1	125%	75%	460,0
	Mischgebiete	25,7	125%	25%	80,3	25,7	125%	25%	80,3
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	71,9			513,6	74,8			540,4
Dübendorf	Zentrumsgebiete	148,9	125%	25%	465,5	174,9	125%	25%	546,4
	Arbeitsplatzgebiete	0,0	125%	75%	0,0	17,7	125%	75%	166,2
	Mischgebiete	44,4	125%	25%	138,7	44,4	125%	25%	138,7
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	13,7	125%	50%	85,4	13,7	125%	50%	85,4
	Total	207,0			689,5	250,6			936,8
Kloten	Zentrumsgebiete	77,1	125%	25%	240,8	77,1	125%	25%	240,8
	Arbeitsplatzgebiete	16,2	125%	75%	151,7	16,2	125%	75%	151,7
	Mischgebiete	55,3	125%	25%	172,8	55,3	125%	25%	172,8
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	148,5			565,3	148,5			565,3
Opfikon	Zentrumsgebiete	126,6	125%	25%	395,5	126,6	125%	25%	395,5
	Arbeitsplatzgebiete	10,4	125%	75%	97,5	10,4	125%	75%	97,5
	Mischgebiete	43,8	125%	25%	137,0	43,8	125%	25%	137,0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	180,8			630,0	180,8			630,0
Rümlang	Zentrumsgebiete	14,6	125%	25%	45,6	14,6	125%	25%	45,6
	Arbeitsplatzgebiete	71,3	125%	75%	668,7	69,2	125%	75%	648,7
	Mischgebiete	0,0	125%	25%	0,0	2,7	125%	25%	8,6
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	85,9			714,4	86,5			702,9
Wallisellen	Zentrumsgebiete	96,1	125%	25%	300,3	96,1	125%	25%	300,3
	Arbeitsplatzgebiete	39,2	125%	75%	367,7	39,2	125%	75%	367,7
	Mischgebiete	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	135,3			667,9	135,3			667,9
Wangen-Brüttisellen	Zentrumsgebiete	0,0	125%	25%	0,0	1,9	125%	25%	6,0
	Arbeitsplatzgebiete	12,3	125%	75%	115,2	18,0	125%	75%	168,9
	Mischgebiete	48,1	125%	25%	150,2	48,1	125%	25%	150,2
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	60,4			265,4	68,0			325,1
glow.dasGlattal	Zentrumsgebiete	463,3			1 447,7	491,1			1 534,7
	Arbeitsplatzgebiete	218,9			2 052,1	243,1			2 278,7
	Mischgebiete	219,8			686,9	222,6			695,5
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	13,7			85,4	13,7			85,4
	Total	915,6			4 272,1	970,4			4 594,3

14021_15A_211018_AP_Flächen_Arbeitsnutzung.xlsx

Abschätzung Flächen für Arbeitsnutzungen						Regionaler Richtplan 2018				Regionaler Richtplan Teilrevision GEFD (inkl. Teilrev. 2019)			
Gemeinde	Gebiet	Fläche in ha	AZ *	% Arbeits- nutzung**	mGF*** in 1'000 m ²	Fläche in ha	AZ *	% Arbeits- nutzung**	mGF*** in 1'000 m ²	Fläche in ha	AZ *	% Arbeits- nutzung**	mGF*** in 1'000 m ²
Fällanden	Zentrumsgebiete	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0
	Arbeitsplatzgebiete	14,7	125%	75%	137,4	14,7	125%	75%	137,4	14,7	125%	75%	137,4
	Mischgebiete	4,3	125%	25%	13,5	4,3	125%	25%	13,5	4,3	125%	25%	13,5
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	19,0			150,9	19,0			150,9	19,0			150,9
Greifensee	Zentrumsgebiete	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0
	Arbeitsplatzgebiete	4,1	125%	75%	38,6	4,1	125%	75%	38,6	4,1	125%	75%	38,6
	Mischgebiete	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	4,1			38,6	4,1			38,6	4,1			38,6
Maur	Zentrumsgebiete	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0
	Arbeitsplatzgebiete	0,0	125%	75%	0,0	0,0	125%	75%	0,0	0,0	125%	75%	0,0
	Mischgebiete	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	0,0			0,0	0,0			0,0	0,0			0,0
Nürensdorf	Zentrumsgebiete	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0
	Arbeitsplatzgebiete	0,0	125%	75%	0,0	0,0	125%	75%	0,0	0,0	125%	75%	0,0
	Mischgebiete	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0	0,0	125%	25%	0,0
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	0,0			0,0	0,0			0,0	0,0			0,0
Schwerzenbach	Zentrumsgebiete	9,7	125%	25%	30,2	9,7	125%	25%	30,2	9,7	125%	25%	30,2
	Arbeitsplatzgebiete	5,3	125%	75%	49,3	5,3	125%	75%	49,3	5,3	125%	75%	49,3
	Mischgebiete	12,4	125%	25%	38,7	12,4	125%	25%	38,7	12,4	125%	25%	38,7
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	27,3			118,1	27,3			118,1	27,3			118,1
Volketswil	Zentrumsgebiete	45,6	125%	25%	142,4	45,6	125%	25%	142,4	45,6	125%	25%	142,4
	Arbeitsplatzgebiete	71,4	125%	75%	669,8	71,4	125%	75%	669,8	71,4	125%	75%	669,8
	Mischgebiete	13,0	125%	25%	40,7	13,0	125%	25%	40,7	13,0	125%	25%	40,7
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0	0,0	125%	50%	0,0
	Total	130,0			852,9	130,0			852,9	130,0			852,9
oberes Glattal	Zentrumsgebiete	55,2			172,6	55,2			172,6	55,2			172,6
	Arbeitsplatzgebiete	95,5			895,1	95,5			895,1	95,5			895,1
	Mischgebiete	29,7			92,9	29,7			92,9	29,7			92,9
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	0,0			0,0	0,0			0,0	0,0			0,0
	Total	180,4			1 160,5	180,4			1 160,5	180,4			1 160,5
Glattal gesamt	Zentrumsgebiete	518,5			1 620,2	546,3			1 707,3	518,5			1 620,2
	Arbeitsplatzgebiete	314,4			2 947,2	338,5			3 173,8	314,4			2 947,2
	Mischgebiete	249,5			779,8	252,3			788,3	249,5			779,8
	Gebiete für öff. Bauten und Anlagen	13,7			85,4	13,7			85,4	13,7			85,4
	Total	1 096,0			5 432,6	1 150,8			5 754,8	1 096,0			5 432,6

Quelle: RRP Teilrevision 2019 (Festsetzung 17.11.2021) und Teilrevision GEFD (Fassung vom 11.11.2022 z.H. Verabschiedung DV)

Hinweise:

* Es wird in allen Gebieten eine durchschnittliche Brutto-AZ von 125% angenommen.

** Der geschätzte Anteil der zu Arbeitszwecken genutzt wird, wird in der Tabelle angegeben. In den Misch-, und Zentrumsgebieten wird der neue Minimalanteil angegeben. Zentrumsgebiete sind um den Anteil reduziert, zu welchem sie auch als regionales Arbeitsplatzgebiet festgelegt sind.

*** Es werden lediglich die Flächen angegeben, die gemäss § 255 PBG an die massgebliche GF angerechnet werden (mGF). Dieses umfasst vor allem Flächen in den Vollgeschossen.

B Beilagen

Beilage 1: Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050, «Flight Plan», August 2021

Beilage 2: Gesamtkonzept Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft, «Der Flugplatz Dübendorf als Lebensraum», November 2022

Beilage 3: Auswertung / Beurteilung der Anträge aus der öffentlichen Auflage und Anhörung sowie der kantonalen Vorprüfung, Fassung vom 11.11.2022