

Mitwirkung gemäss §7 PBG (öff. Auflage und Anhörung) + kant. Vorprüfung zur Teilrevision RRP «GEFD», Anträge

Vorlage gemäss Vorstandsbeschluss vom 11.5.2022

Mitwirkung vom 27.5. bis 25.7.2022

Hinweis zur Nummerierung

Zur Vereinfachung der Diskussion sind die **Anträge der Vorprüfung mit dem Index "V" numeriert**. Die Ziffer bezieht sich auf das Kapitel und die Reihenfolge der Nennung / des Eintrags. Die **Anträge aus der Vernehmlassung sind mit dem Index "A"** versehen.

Redaktionelle Änderungen

Die wesentlichen eingegangenen Hinweise zu redaktionellen Änderungen wurden berücksichtigt und unter Punkt 8 aufgeführt.

| Nr. | Antragsteller | Gegenstand | Seite Text / Bericht | Antrag | Umgang mit Anträgen | | | | Begründung / Kommentare |
|--|---------------|----------------|----------------------|---|---------------------|--------------------|----------------|---------------------------|--|
| | | | | | berücks. | teilweise berücks. | nicht berücks. | nicht Gegenstand Teilrev. | |
| V Vorprüfung (Kantonale Verwaltung) | | | | | | | | | |
| A Allgemeines | | | | | | | | | |
| V a | ARE | Vorlage gesamt | | Die eingereichte Teilrevisionsvorlage ist gut aufbereitet und weist die neuen Festlegungen und Ergänzungen übersichtlich und grossmehrheitlich nachvollziehbar aus. Die Gründe und Hintergründe der Anpassungen sind im Erläuterungsbericht gut erklärt. Grundlegende Differenzen zwischen den Richtplanvorlagen KRP (Gebietsentwicklung des Flugplatzareals Dübendorf; Vorlage 5821) und RRP TeilrevGEFD sind keine ersichtlich. Allenfalls ist jedoch eine erneute Überprüfung des regionalen Richtplans Glattal nach der Festsetzung des kantonalen Richtplans durch den Kantonsrat notwendig. Die Vorgaben in den neuen Zentrums- und Arbeitsplatzgebieten betreffend Modalsplit bedürfen einer Überarbeitung. Die räumliche Ausdehnung des bestehenden Eignungsgebiets für Hochhäuser Nr. 3 «Hochbord / Giessen bis Flugplatz» auf den Innovationspark im Flugplatzareal ist nachvollziehbar – im Einklang mit den strategischen Vorgaben des RegioROK. Das neue Erholungsgebiet Nr. 3a «Flugfeldpark, geplante Parkanlage» schafft die planungsrechtliche Grundlage, einer öffentliche zugänglichen Parkanlage und mit extensiven Erholungsfunktionen. Mit ca. 11 ha Fläche für die Erholung geht der Park über die im kantonalen GP Innovationspark Zürich als Kernpark (ca. 4 ha) bereits zur Verfügung gestellte Fläche hinaus und leistet einen wichtigen Beitrag für die Erfüllung der regionalen Erholungsbedürfnisse in diesem sich stark nach innen verdichtenden Siedlungsraum. Auch die beiden Einträge zum Flugplatzrandweg stehen in diesem Zusammenhang. Die Ausscheidung des Flugfelds als Landschaftsförderungsgebiet von regionaler Bedeutung (Nr. 4a), die Erstellung eines gesamthaften Landschaftskonzepts u.a. zur Steigerung der Landschaftswerte sowie die | | | | | Kenntnisnahme – siehe unten aufgeführte Punkte für Details |
| V b | ARE | Vorlage gesamt | | EMPFEHLUNG: Zweite kantonale Vorprüfung durchzuführen nach Festsetzung KRP. BEGRÜNDUNG: Empfehlung ausgesprochen auch wenn vorbehältlich der Anpassung der in der VP aufgeführten Punkte eine festsetzungsfähige Vorlage erreicht werden kann, v.a. in Anbetracht allfälliger späterer Anpassungen infolge der dann zumal festgesetzten kantonalen Richtplanvorlage. | | | | | Kenntnisnahme HINWEIS an VS: Grundsätzlich kann die DV den die RRP-Vorlage jederzeit (also auch wie vorgesehen am 7.12.2022) verabschieden und der Baudirektion zur Festsetzung einreichen. Die Festsetzung inkl. der Prüfung und einer allfälligen Differenzbereinigung macht allerdings erst nach der kantonsrätlichen Festsetzung des KRP Sinn – KRB vorgesehen am xx.10.2022. |

| | | | | | | |
|--|-----|------------------------------------|----|--|---|---|
| V c | ARE | Titel | | <p><u>EMPFEHLUNG:</u> Titel der Teilrevision auf den Dokumenten ausschreiben anstatt nur die Abkürzung «GEFD» zu verwenden</p> <p><u>BEGRÜNDUNG:</u> Verständlichkeit für Dritte erhöhen.</p> | X | |
| V d | ARE | Richtplankarte | | <p>Es ist zu prüfen, die bestehende Flugpiste und den Perimeter in der Richtplankarte analog den Vorschlägen für den SIL-Koordinationsprozess in der KRP-Teilrevisionsvorlage «Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» im Sinne eines Informationsinhalts einzutragen.</p> | X | Diese Inhalte kann die Region nicht von eigenständig abbilden, da es sich um kantonale Richtplaneinträge handelt. Die Region ist – gestützt auf das Commitement im Rahmen des Syntheseprozesses – gewillt die Einträge aus dem KRP gemäss des noch ausstehenden KR-Beschlusses als Informationsinhalte zu übernehmen bzw. wird das abbilden können und müssen, was mit dem Datensatz des kantonalen Richtplans seitens ARE zur Verfügung gestellt wird. Die Region hat keinen anderweitigen Handlungsspielraum. |
| V e | ARE | Bezeichnung Flugplatz | | <p>Im Sinne der Vereinheitlichung sollte die Bezeichnung des Kantons wo notwendig im ganzen Richtplan und Erläuterungsbericht übernommen werden.</p> <p><u>BEGRÜNDUNG:</u> Der Synthesebericht wird nicht entsprechend dem Wording des Kantons aufgeführt. Im kantonalen Richtplan sowie in den entsprechenden Erläuterungen und RRB ist vom «Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050» die Rede.</p> | X | |
| V f | ARE | Bezeichnung Flugplatz | | <p>Die Bezeichnung «Forschungs-, Test- und Werkflugplatz» anstelle von «Forschungs- / Werkflugplatz» ist im gesamten Richtplan, wo notwendig, anzupassen.</p> | X | |
| 1 Regio-ROK | | | | | | |
| 1.2 Leitsätze für die räumliche Entwicklung | | | | | | |
| V 1.2.1 | ARE | Daten zum kGP IPZ | 10 | <p>Die Daten zum kantonalen Gestaltungsplan sind zu aktualisieren.</p> <p><u>BEGRÜNDUNG:</u> Unter b) Schlüsselprojekte sowie in der Bildunterschrift zu Abb. 1.2d wird der kantonale Gestaltungsplan erwähnt und das Datum seiner Festsetzung genannt (9. August 2017). Mittlerweile wurde der kantonale Gestaltungsplan in Kraft gesetzt (15. Januar 2022).</p> | X | |
| V 1.2.2 | ARE | Abb. 1.2j Zielbild 2030 (RegioROK) | 13 | <p>Es ist zu hinterfragen, ob das Areal des Flugfelds korrekt dargestellt wird. Die Abbildung suggeriert einen unbebauten und unbesetzten Landschaftsraum. Es ist keine Piste ersichtlich, obwohl der Flugplatz ja weiterhin aviatisch genutzt werden soll. Es ist zu prüfen, ob analog zum Flughafen Zürich im regionalen Richtplan und zu der Darstellung der Gebietsplanung in der Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf des kantonalen Richtplans eine Piste eingezeichnet werden sollte, obwohl dies politisch durchaus heikel ist. Gegebenenfalls ist darauf hinzuweisen, dass die Pistenkonfiguration im Rahmen des SIL-Verfahrens zu klären und verbindlich zu sichern ist. Die Eintragung einer Piste würde eine Anpassung der Legende notwendig machen («Piste Flughafen <u>und</u> Flugplatz»).</p> <p>Zudem fehlen die Bundeseinrichtungen im Norden des Perimeters. Alternativ kann im Flugfeld ein zweites Symbol für einen Nutzungsschwerpunkt Sondernutzung (S) gesetzt werden, um anzuzeigen, dass es sich um einen Freiraum mit spezieller Nutzung handelt.</p> | X | Diese Inhalte kann die Region nicht von eigenständig ändern, da sich diese Inhalte – auch im RegioROK – auf kantonale Richtplaneinträge abstützen. Die Region ist – gestützt auf das Commitment im Rahmen des Syntheseprozesses – gewillt die Einträge aus dem KRP gemäss des noch ausstehenden KR-Beschlusses sinngemäss im Zielbild zu übernehmen. |

2 Siedlung

2.2 Zentrumsgebiet

| | | | | | |
|---------|-----|---|---|---|---|
| V 2.2.1 | ARE | Zentrumsgebiet Nr. 8a – 21 ff. Nutzung | <p>In Kap. 2.2.2 Eintrag Nr. 8a ist der Zielbeschrieb wie folgt anzupassen: «... sowie Wohnen und Betreuung insbesondere für im Innovationspark tätige Akteure zulässig».</p> <p>BEGRÜNDUNG: Gleichwohl in der übergeordneten Planungsvorgabe – KRP (Vorlage 5821) – im Kap. 6.1.2 im Koordinationsbedarf des Karteneintrags Nr. 10 festgelegt ist, dass neben Bildung, Forschung und Entwicklung auch Hotel- und Wohnnutzungen, soweit diese überwiegend den im Innovationspark oder im zivilen Flugplatz tätigen Akteuren dienen, zulässig sind, wird die regionale Umschreibung zu den Wohnnutzungen als zu offen und vor allem nicht im Sinne der Konzeption gemäss Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf beurteilt. Gemäss Synthesebericht bilden neben der Forschung und Entwicklung auch Angebote für Wohnnutzungen einen wichtigen Baustein für die Funktion des Innovationsparks. Diese Wohnnutzung ist jedoch für Mitarbeitende (zzgl. der Angehörigen / Lebensgemeinschaften) der Forschungs- und Entwicklungsinstitute (...) im Sinne des Innovationsparks vorgesehen. Dabei liegt der Fokus auf betristete Wohnnutzungen, deren Zeitraum von den jeweils massgebenden Projekten bestimmt sein wird. Die Option ein Leben und Arbeiten der kurzen Wege anzubieten, stärkt den Standortvorteil im Sinne der strategischen Interessen. Die befristeten Wohnraumangebote sind in Form von Hotels (short stay) sowie Apartments und dergleichen (long stay) gedacht. Mitarbeitenden in der Forschung mit internationaler Herkunft wird so die Nähe zur Forschung ermöglicht und sie werden gleichzeitig von administrativen Aufwänden entlastet. Die vorliegende regionale Regelung zur Wohnnutzung entspricht nicht den strategischen Vorgaben des Syntheseberichts. Die Vorgaben zur Wohnnutzung innerhalb des Flugplatzareals sind in der</p> | X | Es wird sodann erforderlich sein, dies im Erläuterungsbericht detaillierter zu beschreiben. |
| V 2.2.2 | ARE | Zentrumsgebiet Nr. 8a – 21 ff. Nutzung | <p>In Kap. 2.2.2 Eintrag Nr. 8a ist der Zielbeschrieb wie folgt zu kürzen: «Transformationsgebiet mit Nutzungsschwerpunkt für Forschung und Entwicklung ...».</p> <p>BEGRÜNDUNG: Die Beschreibung als «Transformationsgebiet <i>mit Nutzungsschwerpunkt</i>» eröffnet Spielräume, welche nicht der Konzeption des Innovationsparks gemäss Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf entsprechen. Die Formulierung «Schwerpunkt» impliziert, dass daneben eben auch anderes zulässig ist. Beim vorliegenden Flugplatzareal handelt es sich um ein im öffentlichen Interesse und zugunsten der Innovationsfähigkeit des Kantons zu transformierendes Areal. Die Flächen sind begrenzt und daher konsequent im Sinne der festgelegten Konzeption zu entwickeln.</p> | X | Es wird sodann erforderlich sein, dies im Erläuterungsbericht detaillierter zu beschreiben. |
| V 2.2.3 | ARE | Zentrumsgebiet Nr. 8a – 21 ff. Wohnnutzung | <p>Im Erläuterungsbericht ist plausibel darzulegen, warum es sich beim Zentrumsgebiet Nr. 8a um einen «Sonderfall» handelt (Konkretisierung der kantonalen Gebietsplanung Pt.6.2.2). Es ist aufzuzeigen, dass daraus keine präjudizierende Wirkung für weitere regionale Nutzungsvorgaben abgeleitet werden kann.</p> <p>BEGRÜNDUNG: Für das Zentrumsgebiet Nr. 8a wird analog der weiteren Zentrumsgebiete im Glattal ein Wohnanteil festgesetzt, welcher grundeigentümergebunden zu sichern ist. Während für alle bestehenden Zentrumsgebiete nutzungsplanerisch mindestens 25 % der Gesamtnutzfläche für Wohnen zu sichern ist, wird für das neue Zentrumsgebiet Nr. 8a der Wohnanteil auf maximal 20 % herabgesetzt. Gemäss Erläuterungsbericht erfolgt dies, um der speziellen Nutzungsausrichtung des Innovationsparks Rechnung zu tragen. Die Begründung für diese «Ausnahmeregelung» ist noch nicht ausreichend und zu wenig stichhaltig dargelegt.</p> | X | |

| | | | | | |
|---------|-----|--|---|---|--|
| V 2.2.4 | ARE | Zentrumsgebiet Nr. 8a – 21 ff. Modalsplit | <p>Im Richtplantext, Karteneintrag Nr. 8a ist aus dem Text zum Modalsplit die Passage «<i>und Fuss- / Veloverkehr</i>» zu streichen.</p> <p>BEGRÜNDUNG: Die reg. Richtplanvorlage legt für das neue Zentrumsgebiet Nr. 8a als Ziel einen «<i>Modalsplit mindestens 60 % ÖV und Fuss- / Veloverkehr sowie maximal 40 % MIV</i>» fest. Diese Vorgabe weicht von der Regelung im rechtskräftigen kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark Zürich ab, welcher die Planungsvorgaben für die Entwicklung des Innovationsparks erste Etappe festlegt und in diesem Punkt einen Modalsplit von mindestens 60 % ÖV und maximal 40 % MIV (Art. 17 Abs. 1 kantonalen Gestaltungsplans) vorgibt. Es ist unzweckmässig, auf einem Areal mit einer etappierten, aber zusammenhängenden Nutzung abweichende Regelungen zu den Verkehrsvorgaben zu treffen. Dies würde Unsicherheiten schaffen und hätte eine Ungleichbehandlung zur Folge.</p> <p>Ferner widerspricht die vorgesehene Regelung auch den kantonalen Richtplanvorgaben gemäss Kap. 4.1.1 b), wonach gemäss Leitlinie 2 die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist; damit der <u>öffentliche Verkehr</u> mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen hat, der <u>nicht</u> auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist ferner auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Daher wurde für das Flugplatzgebiet Dübendorf im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans Innovationspark Zürich (kantonalen Gestaltungsplans) ein Modalsplit von 60 % ÖV und 40% MIV festgelegt.</p> | X | |
| V 2.2.5 | ARE | Zentrumsgebiet Nr. 8a – 21 ff. Lärmschutz | <p>Der vorliegenden Teilrevision des regionalen Richtplans Glattal kann aus Sicht des Lärmschutzes mit folgender Auflage zugestimmt werden: Im Richtplantext sind die Festlegungen zum Zentrumsgebiet Nr. 8a um den Koordinationshinweis zu ergänzen, dass im Nutzungsplanungsverfahren die Einhaltung der Planungswerte nach Ar1. 29 LSV für die noch nicht eingezonten Gebiete zu prüfen bzw. zu sichern ist.</p> <p>BEGRÜNDUNG: Das neue Zentrumsgebiet Nr. 8a liegt gemäss rechtskräftigem Zonenplan der Stadt Dübendorf bis auf Teilgebiete im bereits bebauten Randbereich grossmehrheitlich in der Landwirtschaftszone. Bei einer Zuweisung des Gebiets zu einer Bauzone kommen aus lärmrechtlicher Sicht gemäss Art. 29 LSV die Planungswerte (PW) zur Anwendung. Mit dem mittlerweile rechtskräftigen kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark wurden für die noch unüberbauten bzw. nicht der Bauzone zugewiesenen Bereiche nnerhalb des Gestaltungsplanperimeters für Wohnnutzungen die PW gesichert. Für die ausserhalb des kantonalen Gestaltungsplans liegenden Bereiche des Zentrumsgebiets Nr. 8a ist im Rahmen der voraussichtlich nachfolgenden Sondernutzungsplanungsverfahren die Einhaltung der massgebenden PW ebenfalls zu prüfen und deren Einhaltung gegebenenfalls zu sichern (Gestaltungsplanpflicht mit entsprechendem Gestaltungsplanzweck oder Gestaltungsplan mit entsprechender Vorschrift).</p> | X | HINWEIS z.H. VS: Im aktuellen Entwurf z.H. der Arbeitsgruppe (Task Force, Standortgemeinden Dübendorf und Wangen-Brüttsellen sowie IPZ Property AG) ist vorgesehen, die Wohnnutzung auf einzelne Baubereiche einzugrenzen, welche heute bereits der rechtskräftigen Bauzone zugewiesen sind. |
| V 2.2.6 | ARE | Zentrumsgebiet Nr. 8a – 21 ff. Massnahmen | <p>Die Formulierung ist entsprechend anzupassen. Zudem ist im Erläuterungsbericht darzulegen, welche Massnahmen die Gemeinden in Bezug auf das Planungsrecht und hinsichtlich der bestehenden und geplanten kantonalen Gestaltungspläne umzusetzen haben.</p> <p>BEGRÜNDUNG: Das grundeigentümergebundene Planungsrecht sei gemäss Vorlage in Koordination mit den Vorhaben gemäss kantonalem Richtplan zu gewährleisten. Es liegt für Teilgebiet A bereits grundeigentümergebundenes Planungsrecht in Form des kantonalen GP Innovationspark Zürich vor. Laut Regierungsratsbeschluss vom 6. April 2022 soll die grundeigentümergebundene planungsrechtliche Sicherung im Teilgebiet B ebenfalls mittels eines neu aufzustellenden kantonalen GP erfolgen (vgl. RRB-Nr. 569/2022, resp. Vorlage 5819, S. 6). Die Formulierung ist somit nicht ganz korrekt.</p> | X | |
| V 2.2.7 | ARE | Zentrumsgebiet Nr. 8a – 21 ff. Massnahmen | <p>Kap. 2.2.3 b) zweiter Spiegelstrich ist wie folgt zu ergänzen: «Im Zentrumsgebiet Flugplatzrand / Innovationspark, Dübendorf ist das grundeigentümergebundene Planungsrecht in Koordination mit den Vorhaben <u>und Festsetzungen</u> gemäss kantonalem Richtplan zu gewährleisten.»</p> <p>BEGRÜNDUNG: Die Gemeinden haben nicht nur die Vorhaben des kantonalen Richtplans zu berücksichtigen, sondern auch alle anderen Festsetzungen des Richtplans.</p> | X | Infolge der Anpassungen nach Ziff. V 2.2.6 entfällt diese Formulierung und damit auch die Notwendigkeit der geforderten Anpassung. |

2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

| | | | | | |
|---------|-----|--|--------|--|---|
| V 2.5.1 | ARE | Arbeitsplatzgebiet Nr. 2c – Ziel | 27 | Die Zielbeschreibung für das Arbeitsplatzgebiet Nr. 2c Forschungs-, Test- und Werkflugplatz ist zu überprüfen. BEGRÜNDUNG: Die Zielsetzung des Arbeitsplatzgebiets Nr. 2c ist mit «Transformationsgebiet mit Nutzungsschwerpunkt Forschungs-, Test- und Werkflugplatz, Industrie, Gewerbe und Dienstleistung» sowie mit «ergänzende Nutzungen für Freizeit und Erholung insbesondere für im Forschungs-, Test- und Werkflugplatz tätige Akteure zulässig» beschrieben. Die Ausdehnung dieses Arbeitsplatzgebietes in der Richtplankarte beschränkt sich jedoch auf einen schmalen, ca. eine Bautiefe umfassenden, Streifen parallel zur Piste. Aus unserer Sicht steht diese umfassende Zielbeschreibung im Widerspruch zur beschränkten Fläche des Arbeitsplatzgebietes Nr. 2c und widerspricht auch den Erläuterungen im Bericht (S. 10), wonach das Arbeitsplatzgebiet einen zweckmässigen planerischen Übergang vom Flugfeld mit aviatischem Betrieb und den umgebenden Nutzungen bildet. Auch steht diese Regelung im Kontrast zu den nachgelagerten, in Erarbeitung befindenden Planungsinstrumenten: Im Entwurf des konkretisierenden kant. GP Innovationspark Zürich II sowie in dem zugrundeliegenden Richtprojekt für den Werkflugplatz sollen in diesem Bereich «störende Industrie-, Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe zulässig» sein und grossflächige Hangar-Bauten für Flugzeuge etc. entstehen. | X |
| V 2.5.2 | ARE | Arbeitsplatzgebiet Nr. 2c – Funktion | 27 | Die Funktionen des Arbeitsplatzgebiets Nr. 2c sind im Erläuterungsbericht genauer darzulegen. Es ist ferner zu erläutern, worin sich dieses Arbeitsplatzgebiet vom anschliessenden Zentrumsgebiets unterscheidet. | X |
| V 2.5.3 | ARE | Arbeitsplatzgebiete Nr. 2b, 2c, 19a – Modalsplit | 26 ff. | Die Arbeitsplatzgebiete sind bzgl. Modalsplit-Vorgabe gleich zu behandeln. Die Vorgabe für das Gebiet Nr. 2c Arbeitsplatzgebiet Forschungs-, Test- und Werkflugplatz ist an jene des Gebiets Nr. 2b Arbeitsplatzgebiet Innovationspark und Nr. 19a Arbeitsplatzgebiet Flugsicherung anzugleichen: mindestens 60 % ÖV sowie maximal 40 % MIV. BEGRÜNDUNG: Für das Arbeitsplatzgebiet Nr. 2c Forschungs-, Test- und Werkflugplatz werden andere Modalsplit-Vorgaben festgelegt «mindestens 40 % ÖV und Fuss- / Veloverkehr sowie maximal 60 % MIV», als für die angrenzenden Arbeitsplatzgebiete (2b, 19a oder auch das Zentrumsgebiet 8a) gelten. Begründet wird dies mit der zu erwarteten geringeren Arbeitsplatzdichte. Diese Argumentation ist nicht nachvollziehbar. Im Vordergrund steht in diesem Zusammenhang die Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr, um das Verkehrsaufkommen im MIV wirksam begrenzen zu können. Aufgrund der vergleichbar guten Anbindung sind die Vorgaben für das neue Arbeitsplatzgebiet 2c an jene für die angrenzenden Arbeitsplatzgebiete anzugleichen. Das vorgeschlagene Regime mit abweichenden Modalsplit-Vorgaben für unterschiedliche Gebietszuweisungen stellt auch eine Ungleichbehandlung innerhalb des Gesamtareals dar und ist daher strikt abzulehnen. Im Bereich des Forschungs-, Test- und Werkflugplatzes ist eine einheitliche, d.h. sowohl im Zentrums- als auch im Arbeitsplatzgebiet geltende Vorgabe zwingend. Die Erschliessung des Forschungs-, Test- und Werkflugplatzes erfolgt grossmehrheitlich über den gleichen Punkt. Die Zuordnung, welche Fahrt zu welcher Nutzung gehört bzw. in welches Teilgebiet führt, ist somit ausgeschlossen. Auch die Kontrolle, ob die Modalsplit-Vorgaben eingehalten werden, ist nicht umsetzbar. | X |
| V 2.5.4 | ARE | Arbeitsplatzgebiete Nr. 2b, 2c, 19a – Modalsplit | 26 ff. | Die Modalsplit-Regelung ist in den Arbeitsplatzgebieten (Nrn.2b, 2c und 19a) nach den kantonalen Richtplanvorgaben auf einem Bi-Modalsplit auszurichten. Die Zielvorgaben sind wie folgt zu kürzen: «Modalsplit mindestens 60 % ÖV sowie maximal 40 % MIV», d.h. im Text zum Modalsplit ist die Passage «und Fuss- / Veloverkehr» zu streichen. BEGRÜNDUNG: Dabei ist analog zum Antrag betreffend den Modalsplit im neuen Zentrumsgebiete Nr. 8a (siehe oben) auf einen Bi-Modalsplit abzustellen. | X |

| | | | | | | |
|---------|-----|---|----|---|---|--|
| V 2.5.5 | ARE | Arbeitsplatzgebiete Nr. 2b, 2c – Massnahmen | 35 | Die Formulierung ist entsprechend anzupassen. Zudem ist im Erläuterungsbericht darzulegen, welche Massnahmen die Gemeinden in Bezug auf das Planungsrecht und hinsichtlich der bestehenden und geplanten kantonalen Gestaltungspläne umzusetzen haben. BEGRÜNDUNG: Das grundeigentümerverbindliche Planungsrecht sei gemäss Vorlage in Koordination mit den Vorhaben gemäss kantonalem Richtplan zu gewährleisten. Es liegt für Teilgebiet A bereits grundeigentümerverbindliches Planungsrecht in Form des kantonalen GP Innovationspark Zürich vor. Laut Regierungsratsbeschluss vom 6. April 2022 soll die grundeigentümerverbindliche planungsrechtliche Sicherung im Teilgebiet B ebenfalls mittels eines neu aufzustellenden kantonalen GP erfolgen (vgl. RRB-Nr. 569/2022, resp. Vorlage 5819, S. 6). Die Formulierung ist somit nicht ganz korrekt. | X | |
|---------|-----|---|----|---|---|--|

| | | | | | | |
|---------|-----|---|----|--|---|--|
| V 2.5.6 | ARE | Arbeitsplatzgebiete Nr. 2b, 2c – Modalsplit | 35 | Kap. 2.5.3 b) zweiter Spiegelstrich ist wie folgt zu ergänzen: «In den Arbeitsplatzgebieten Innovationspark, Dübendorf / Wangen-Brüttisellen und Forschungs-, Test- und Werkflugplatz, Dübendorf ist das grundeigentümerverbindliche Planungsrecht in Koordination mit den Vorhaben <u>und Festsetzungen</u> gemäss kantonalem Richtplan zu gewährleisten.» BEGRÜNDUNG: Die Gemeinden haben nicht nur die Vorhaben des kantonalen Richtplans zu berücksichtigen, sondern auch alle anderen Festsetzungen des Richtplans. | X | Infolge der Anpassungen nach Ziff. V 2.5.5 entfällt diese Formulierung und damit auch die Notwendigkeit der geforderten Anpassung. |
|---------|-----|---|----|--|---|--|

3 Landschaft

3.4 Erholung

| | | | | | | |
|---------|-----|---|----|---|---|--|
| V 3.4.1 | ARE | Flugfeldpark (Flugplatzareal), Dübendorf Nr. 3a – Koordinationshinweise | 52 | In dem Kapitel des Richtplantexts ist ein Koordinationshinweis auf das Kap. 3.8 Landschaftsfördergebiet, Objekt Nr. 4a anzubringen. BEGRÜNDUNG: Das Areal des Flugplatzes Dübendorf stellt mit seinen weitläufigen, weitgehend extensiv genutzten Wiesen einen naturnahen Lebensraum mit hohem ökologischem Potenzial und einzigartigem Landschaftscharakter dar. Es wird begrüsst, dass unter Kap. 3.8 Landschaftsfördergebiet das Flugfeld als Objekt Nr. 4a ergänzt wird. Insbesondere wird das Ziel begrüsst, die Qualität der Wiesenlebensräume und die biologische Durchlässigkeit zu verbessern. Die Koordination dieser Aufwertungsmassnahmen mit der Erholungsnutzung in einem gesamthaften Landschaftskonzept erscheint sinnvoll. Entsprechend sollten im Richtplantext Koordinationshinweise beiden in diesem Landschaftskonzept bearbeiteten Themen angebracht werden. | X | |
|---------|-----|---|----|---|---|--|

3.8 Landschaftsförderung

| | | | | | | |
|---------|-----|---|----|---|---|---------------|
| V 3.8.1 | ARE | Landschaftsförderungsgebiet 4a – Fussnote | 61 | Die Fussnote Nr. 4 (S. 61) ist zu löschen. Sie verweist auf eine vergangene Sitzung und auf eine veraltete, nicht publizierte Fassung der Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf des kantonalen Richtplans. | X | |
| V 3.8.2 | ARE | Landschaftsförderungsgebiet 4a – Ziel | 61 | Die Bezeichnung in Tabelleneintrag Nr. 4a ist wie folgt zu aktualisieren: "Forschungs-, <u>Test- und</u> Werkflugplatz" anstelle von "Forschungs- / Werkflugplatz". | X | vgl. Ziff. Vf |

4 Verkehr

4.2 Strassenverkehr

| | | | | | | |
|---------|-----|---|----|---|---|--|
| V 4.2.1 | ARE | Nr. 37 – Erschliessung Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf | 72 | In der Spalte Realisierungshorizont / Koordinationshinweise ist ein Koordinationshinweis aufzunehmen, der auf die Gebietsplanung des kantonalen Richtplans verweist. BEGRÜNDUNG: In Tabelleneintrag Nr. 37 wird zweimal in einer Klammer auf Kap. 6.1 Nr. 10 verwiesen, ohne kenntlich zu machen, dass es sich dabei um ein Kapitel der Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf des kantonalen Richtplans handelt. Die Verweise sind entsprechend zu ergänzen oder zu löschen. | X | |
|---------|-----|---|----|---|---|--|

| | | | | | | |
|----------------------------------|-----|---|---------|---|---|---|
| V 4.2.2 | ARE | Nr. 37 – Erschliessung Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf | 74 | In Abb. 4.2 a (Themenkarte Strassenverkehr) wird mit dem schwarzen Punkt ein neues Symbol eingeführt, das in der Legende nicht erklärt wird. Eventuell kann auf den schwarzen Punkt verzichtet und nur die Nummer 37 eingefügt werden. | X | Hinweis: Die Darstellung ist dem kantonalen Richtplan entlehnt, wo dieses Prinzip u.a. auch für den Parkway im Zusammenhang mit dem Innovationspark Zürich im Teilgebiet A zur Anwendung kommt. |
| 4.4 Fuss- und Veloverkehr | | | | | | |
| V 4.4.1 | ARE | Flugplatzrundweg, Velo- Freizeitverbindung Nr. 5 und Fuss- und Wanderweg Nr. 32 – Koordinationshinweise | 87 / 92 | In dem Kapitel des Richtplantexts ist ein Koordinationshinweis auf das Kap. 3.8 Landschaftsfördergebiet, Objekt Nr. 4a anzubringen. BEGRÜNDUNG: Das Areal des Flugplatzes Dübendorf stellt mit seinen weitläufigen, weitgehend extensiv genutzten Wiesen einen naturnahen Lebensraum mit hohem ökologischem Potenzial und einzigartigem Landschaftscharakter dar. Es wird begrüsst, dass unter Kap. 3.8 Landschaftsfördergebiet das Flugfeld als Objekt Nr. 4a ergänzt wird. Insbesondere wird das Ziel begrüsst, die Qualität der Wiesenlebensräume und die biologische Durchlässigkeit zu verbessern. Die Koordination dieser Aufwertungsmassnahmen mit der Erholungsnutzung in einem gesamthaften Landschaftskonzept erscheint sinnvoll. Entsprechend sollten im Richtplantext Koordinationshinweise beiden in diesem Landschaftskonzept bearbeiteten Themen angebracht werden. | X | |
| V 4.4.2 | ARE | Flugplatzrundweg, Velo- Freizeitverbindung Nr. 5 und Fuss- und Wanderweg Nr. 32 – Auslöser | 87 / 92 | Für das Vorhaben ist im Richtplantext der Zusammenhang mit dem nationalen Innovationspark als Auslöser der Massnahme explizit auszuweisen. BEGRÜNDUNG: Grundsätzlich besteht für den Alltagsverkehr rund um das Flugplatzgebiet bereits ein kantonales Velowegnetz, welches für die Erschliessung des Innovationsparks zusätzlich aufgewertet werden soll. Die Idee des Flugplatzrundwegs als Freizeitangebot für den Fuss- und Veloverkehr ist gut nachvollziehbar. Im Erläuterungsbericht wird dies auch entsprechend dargelegt. Der Flugplatzrundweg wird als eine Verfeinerung der kantonalen Veloweg- sowie Fuss- und Wanderwegnetze und somit grundsätzlich als eine kommunale Aufgabe beurteilt – auch wenn sie regional zu koordinieren ist, da sie mehrere Gemeinden umfasst. Der Flugplatzrundweg ergibt parallele Führungen von mehreren kantonalen Velowegen in teilweise sehr geringem Abstand (<100m) voneinander. Dies widerspricht den Kriterien und Anforderungen des kantonalen Velonetzes. Daher wäre die Aufnahme des Rundwegs in den regionalen Richtplan aus fachlicher Sicht abzulehnen. Gleichwohl ist der Innovationspark ein Areal von kantonalen und nationaler Bedeutung, was es zu würdigen gilt – zugunsten der Vermeidung einer Ungleichbehandlung hinsichtlich der Aufnahme von anderen Freizeitverbindungen in die kantonalen Netze ist dies entsprechend hervorzuheben / ist auf die nationale Bedeutung abzustellen. | X | |
| V 4.4.3 | ARE | Flugplatzrundweg, Velo- Freizeitverbindung Nr. 5 und Fuss- und Wanderweg Nr. 32 – Koordinationshinweise | 87 / 92 | Als Koordinationshinweis und Realisierungshorizont ist festzuhalten: Die Realisierung des Rundwegs erfolgt in Abhängigkeit und in Abstimmung mit der Entwicklung des Innovationsparks. Die Linienführung des Rundwegs ist mit den umliegenden regionalen Fuss- und Velowegverbindungen abzustimmen. | X | |

| | | | | | |
|-------------------------|-----|--|---------|---|---|
| V 4.4.4 | ARE | Flugplatzrundweg, Velo- Freizeitverbindung Nr. 5 und Fuss- und Wanderweg Nr. 32 – Auslöser | 87 / 92 | Über die Verwendung von FFF für den Flugplatzrundweg ist ausführlich Bericht zu erstatten. Es ist aufzuzeigen, ob und wenn ja, wieviel FFF in Anspruch genommen werden. BEGRÜNDUNG: Die Festlegungen zum Flugplatzrundweg basieren teilweise auf bestehenden Wegen. Es ist davon auszugehen, dass beim Ausbau Fruchtfolgefleichen (FFF) tangiert werden. Gemäss § 18 PBG soll die Richtplanung u.a. räumliche Voraussetzungen für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen. Boden ist dabei sparsam zu beanspruchen und vor Beeinträchtigungen zu schützen: Gemäss Art. 2 RPV ist insbesondere auch zu prüfen, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen und welche Möglichkeiten bestehen, den Boden haushälterisch und umweltschonend zu nutzen. Bodenverändernde Nutzungen sind möglichst auf Flächen ohne Boden (Flächenrecycling) oder auf in ihrem Aufbau bereits massgeblich anthropogen veränderten Böden zu lokalisieren. FFF dürfen nur in Anspruch genommen werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt. Gemäss dem Sachplan Fruchtfolgefleichen geht «Einem allfälligen Verbrauch [geht] eine Interessenabwägung inklusive einer Prüfung von Standortalternativen voraus» (Grundsatz G1). Sollten die Einträge FFF betreffen, so ist eine Interessenabwägung vorzulegen. | X |
| 7 Grundlagen | | | | | |
| V 7.1 | ARE | Titel kantonale Richtplanrevision | 100 | Im Sinne der Vereinheitlichung sollte die Bezeichnung des Kantons wo notwendig im ganzen Richtplan übernommen werden. BEGRÜNDUNG: Der Synthesebericht wird nicht entsprechend dem Wording des Kantons aufgeführt. Im kantonalen Richtplan sowie in den entsprechenden Erläuterungen und RRB ist vom « <i>Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050</i> » die Rede. | X |
| V 7.2 | ARE | Festsetzungsdatum KRP Teilrevision 2017 | 100 | Korrektur des Festsetzungsdatums der Teilrevision 2016 des kantonalen Richtplans: 28. Oktober 2019 statt 22. Oktober 2019. | X |
| 8 Redaktionelles | | | | | |
| V 8.1 | ARE | Erläuterungsbericht. Einleitung, Anlass | 4 | Die Teilrevision des kantonalen Richtplans wird mit falschem Titel aufgeführt. Es handelt sich um die <i>Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf</i> , nicht um die <i>Teilrevision 2021</i> . Dies ist im gesamten Erläuterungsbericht entsprechend anzupassen. | X |
| V 8.2 | ARE | Erläuterungsbericht. Einleitung, Anlass | 4 | Auch ist im Erläuterungsbericht die Bezeichnung zum Flugplatz an jene des kantonalen und regionalen Richtplans anzupassen: «Forschungs-, <i>Test- und</i> Werkflugplatz» anstelle von «Forschungs- und Werkflugplatz». Das Wording ist im ganzen Erläuterungsbericht wo notwendig anzupassen. | X |
| V 8.3 | ARE | Erläuterungsbericht. Einleitung, Anlass | 4 | Im Rahmen dieser Teilrevision des kantonalen Richtplans werden auch Anpassungen in Kap. 4.7 (Luftverkehr) vorgenommen. Der Abschnitt ist somit unvollständig und ist zu ergänzen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Luftfahrt in den Kompetenzbereich des Bundes fällt und die zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes im Rahmen des SIL-Verfahrens zu klären und verbindlich zu sichern ist. Generell stellt sich die Frage, warum weder im Richtplantext noch im Erläuterungsbericht auf die Anpassungen des Kap.4.7 (Luftverkehr) des kantonalen Richtplans hingewiesen wird. | X |

A Anträge im Rahmen der Mitwirkung (öffentlicher Auflage / Anhörung) zur Teilrev. GEFD**A Allgemeines**

| | | | | | | |
|-----|------|--------------------|--|--|--|--|
| A a | PZU | Vorlage gesamthaft | | Verzicht auf Stellungnahme | | Kenntnisnahme |
| A b | RWU | Vorlage gesamthaft | | keine Anträge | | Kenntnisnahme |
| A c | PZU | Vorlage gesamthaft | | Verzicht auf Stellungnahme | | Kenntnisnahme |
| A d | OPF | Vorlage gesamthaft | | Verzicht auf Stellungnahme | | Kenntnisnahme |
| A e | Zch | Vorlage gesamthaft | | keine Anträge | | Kenntnisnahme |
| A f | MAU | Vorlage gesamthaft | | Verzicht auf Stellungnahme | | Kenntnisnahme |
| A g | WAN | Vorlage gesamthaft | | keine Anträge | | Kenntnisnahme |
| A h | DUEB | Vorlage gesamthaft | | keine Anträge | | Kenntnisnahme |
| A i | VOL | Vorlage gesamthaft | | keine Anträge | | Kenntnisnahme |
| A j | FAEL | Vorlage gesamthaft | | Zustimmende Kenntnisnahme | | Kenntnisnahme |
| A k | WAL | Flugbewegungen | | Eine Ausweitung der Flugbewegungen um mehr als 20'000 Flugbewegungen ist möglichst zu vermeiden. | | Kenntnisnahme – Die ZPG wird sich in den jeweiligen Planungsprozessen (SIL / SPM) für die Zielsetzung des begrenzten Flugbetriebs bzw. der begrenzten Auswirkungen des Flugbetriebs im Sinne ihres Commitments zum Syntheseprozesses einsetzen. |
| A l | ZPP | Fluglärmbelastung | | Eine Aussage zur Minimierung der Lärmbelastung wäre wünschenswert. | | Kenntnisnahme – Die ZPG wird sich in den jeweiligen Planungsprozessen (SIL / SPM) für die Zielsetzung des begrenzten Flugbetriebs bzw. der begrenzten Auswirkungen des Flugbetriebs im Sinne ihres Commitments zum Syntheseprozesses einsetzen. Aussagen zu entsprechenden Eckwerten etc. im regionalen Richtplan liegen nicht in der Kompetenz der ZPG. |

2 Siedlung**2.1 Gesamtstrategie**

| | | | | | | |
|---------|--------|---|----|--|---|---|
| A 2.1.1 | Jemand | Strategie der differenzierten Siedlungsentwicklung, Abb. 2.1b | 17 | Löschen des rot eingekreisten, komplexen Stadtkörpers. BEGRÜNDUNG: Dieser widerspricht dem Absatz 3.8.2, Nr. 4a [Landschaftsförderungsgebiet], sowie dem Absatz 3.10.2, Nr. 2 [Freihaltegebiet]. | X | Die Darstellung der strategischen Ansätze zur Siedlungsentwicklung ist grob schematisch abgegrenzt. Das betreffende Element komplexer Stadtkörper auf dem Flugplatzareal erfasst die Bereiche des rechtskräftigen kantonalen Gestaltungsplans Innovationspark (Rechtskraft seit 15.1.2022) und die Erweiterungsbereiche des Innovationsparks zzgl. des Forschungs-, Test- und Werkflugplatzes gemäss Synthesebericht mit Zielbild 2050. Die genannten Landschaftsförderungs- und Freihaltegebiete grenzen daran an. Somit bestehe kein Widerspruch zu den Einträgen in den Kapiteln 3.8 und 3.10. |
|---------|--------|---|----|--|---|---|

2.2 Zentrumsgebiet

| | | | | | | |
|---------|--------|---|----|--|---|--|
| A 2.2.1 | Jemand | Zentrumsgebiet Nr. 8a, Maximaler Wohnanteil 20% der GNF | 21 | Im Zentrumsgebiet Nr. 8a ist die Vorgabe «Maximaler Wohnanteil 20 % der GNF.» zu streichen. BEGRÜNDUNG: Unerwünschte Verlagerung / Zerteilung des Stadtzentrums, widerspricht [Arbeitsplatzgebieten] 2.5.2 Nr. 2b, Nr. 2c, Nr. 19a und dem RPG – keine neuen Einzonungen – sowie der LSV – [kein] Wohnen nahe bei Lärmquellen. | X | Das regionale Zentrumsgebiet präzisiert die Ergebnisse der Synthese «Flight Plan» betreffend die Ansiedlung des Innovationsparks und die Vorgaben im kantonalen Richtplan (RRB 573/2022) Kap. 6.1, Nr. 10 bzw. 6.2.2 Gebietsplanung Nationaler Innovationspark Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen. Darin sind neben den anzusiedelnden innovativen / forschenden Nutzungen ergänzend Nutzungen zulässig u.a. spezifische Wohnangebote für die im Innovationspark tätigen Akteure (zzgl. Angehörigen). Es sind keine gewöhnlichen Wohnnutzungen zulässig. Somit erfolgt keine Verlagerung / Zerteilung des Stadtzentrums, sondern eine Ergänzung der bisherigen Stadt mit spezifischen Nutzungen. Die Ansiedlung des Innovationsparks ist von nationalem Interesse. Mit dem Eintrag im kantonalen Richtplan wird zudem das kantonale Interesse bekundet und gleichfalls die raumplanerische Grundlage für die Ansiedlung des Innovationsparks geschaffen. Diese spezifische Landnutzung ist nicht gleichzusetzen mit gewöhnlichen Einzonungen und wird in diesem Sinne gestützt durch den Bundesgerichtsentscheid vom 12.11.2022. Die Einhaltung der Vorgaben der LSV ist nicht Gegenstand der Richtplanung sondern der nachgelagerten Nutzungs / Sondernutzungsplanung. |
|---------|--------|---|----|--|---|--|

| | | | | | | |
|---------|--------|----------------------|--------|--|---|---|
| A 2.2.2 | Jemand | neues Zentrumsgebiet | 21 ff. | <p>Beantragung eines ergänzenden Eintrags des Gebiets 8b Flugsicherungszentrum als Transformationsgebiet mit Nutzungsschwerpunkt als kritische Infrastruktur mit nationaler Bedeutung für militärische und zivile Flugsicherung, Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung für die Flugsicherung. Ergänzenden Nutzungen für Freizeit und Erholung sowie Wohnen und Betreuung, insbesondere für im Flugsicherungszentrum und Operationszentrale tätige Akteure sind zulässig wie auch ein maximaler Wohnanteil von 20% der GNF.</p> <p>BEGRÜNDUNG: Die Entwicklung der Flugsicherung ist zunehmend geprägt von Digitalisierung und Automatisierung wie auch der Entwicklung innovativer Ansätze. Die Anforderungen an das Gebiet des Innovationsparks entspricht den Bedürfnissen des Gebiets des Flugsicherungszentrums und ist entsprechend offen zu formulieren. Eine Gleichstellung mit dem Innovationspark betreffend ergänzende Nutzungen erlaubt die nötigen Spielräume.</p> | X | <p>Der Innovationspark ist eine Sondernutzung. Ausgehend vom nationalen Interesse und dem sinngemässen Nutzungsprofil – <i>Forschung / Entwicklung an der Schnittstelle zur Wirtschaft mit ergänzenden Nutzungsangeboten wie zweckgebundenen Wohnformen und flankierenden Versorgungsangeboten</i> – ist es nötig eine planungsrechtliche Sonderlösung zu definieren. Dies erfolgt mit dem regionalen Zentrumsgebiet Nr. 8a mit den darin vorgesehenen Nutzungsvorgaben.</p> <p>Die Flugsicherung ist in ein Arbeitsplatzstandort und als solcher nicht mit dem Innovationspark gleichzusetzen – auch unter Berücksichtigung der unternehmerischen Ambitionen der Entwicklung innovativer Ansätze. Die Flugsicherung kann an der unmittelbaren Nachbarschaft des Innovationsparks partizipieren und über allfällige Forschungsprojekte Innovationen generieren. Es ist jedoch nicht im Sinne der Gebietsentwicklung (Commitment vom 31.8.2021) und der raumplanerischen Zielsetzungen, den Standort Flugsicherung als einen eigenen Innovationspark zu etablieren. Zudem fehlen der Region für eine anderweitige Beurteilung belastbare Grundlagen, bspw. ein Nutzungskonzept oder dergleichen.</p> |
|---------|--------|----------------------|--------|--|---|---|

2.5 Gebiet mit Nutzungsvorgaben

| | | | | | | |
|---------|--------|----------------------------|---------|--|---|---|
| A 2.5.1 | Jemand | Arbeitsplatzgebiet Nr. 19a | 29 | <p>Ändern des vorgesehenen Modalsplits von 60% ÖV und 40% MIV auf 40% ÖV und 60% MIV.</p> <p>BEGRÜNDUNG: Der vorgesehene Modalsplit ist für den 24-Stunden-Betrieb von Skyguide zu einschränkend, weil die Schichtarbeiten zu Zeiten beginnen und enden, die ausserhalb der Betriebszeiten des ÖV liegen.</p> | X | <p>Die vorgesehene Ausnahme im Arbeitsplatzgebiet 2c – worauf der Antrag referenziert – wird vom Kanton nicht akzeptiert: <i>Die Modalsplit-Regelung ist in den Arbeitsplatzgebieten (Nrn.2b, 2c und 19a) nach den kantonalen Richtplanvorgaben auf einem Bi-Modalsplit von 60 % ÖV und 40 % MIV auszurichten. Das vorgeschlagene Regime mit abweichenden Modalsplit-Vorgaben für unterschiedliche Gebietszuweisungen stellt auch eine Ungleichbehandlung innerhalb des Gesamtareals dar und wird daher vom AFM strikt abgelehnt.</i></p> |
| A 4.1.3 | Zch | Modalsplit Gebiet Nr. 2c | 26 / 27 | <p>HINWEIS: Bei den neuen Karteneinträgen zu den Arbeitsplatzgebieten wird beim Gebiet 2b ein Modalsplit von 60% ÖV/Velo/Fuss, beim Gebiet 2c aber nur 40% ÖV/Velo/Fuss als Ziel eingetragen. Gemäss Kapitel 1 «Raumordnungskonzept» des kantonalen Richtplans hat der öffentliche Verkehr «... mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt» Weiter legt der Kanton im Kapitel 4 «Verkehr» fest, dass in den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken ist (vgl. kant. RP, Kap. 4.1.1). Ein Modalsplit vom 40% ÖV/Velo/Fuss für das Gebiet 2c scheint den kantonalen Vorgaben nicht genügend Rechnung zu tragen. Die Stadt Zürich empfiehlt daher, den gleichen Modalsplit wie im Gebiet 2b einzutragen.</p> | X | <p>Die vorgesehene Ausnahme im Arbeitsplatzgebiet 2c wird vom Kanton nicht akzeptiert: Die Modalsplit-Regelung ist in den Arbeitsplatzgebieten (Nrn.2b, 2c und 19a) nach den kantonalen Richtplanvorgaben auf einem Bi-Modalsplit von 60 % ÖV und 40 % MIV auszurichten. Das vorgeschlagene Regime mit abweichenden Modalsplit-Vorgaben für unterschiedliche Gebietszuweisungen stellt auch eine Ungleichbehandlung innerhalb des Gesamtareals dar und wird daher vom AFM strikt abgelehnt. Insofern wird dem Hinweis aufgrund der kantonalen Vorprüfung Rechnung getragen.</p> |

2.6 Anzustrebende bauliche Dichte

| | | | | | | |
|---------|--------|---|----|---|---|--|
| A 2.6.1 | Jemand | Nummerierung der Gebiete hoher baulicher Dichte | 41 | Klären / Ändern der Nr. 52 Konflikt zwischen Flugsicherung Wangen-Brütisellen und Hohrainli Kloten. | X | Das neue Gebiet «Flugsicherung Wangen-Brütisellen» ist richtigerweise als Nr. 51a zu bezeichnen. |
| A 2.6.2 | Jemand | Gebiet hoher baulicher Dichte Nr. 52 | 41 | Einreihung des Flugsicherungszentrum als «sehr hohe bauliche Nutzungsdichte», um somit den nötigen Spielraum für eine künftige Standortentwicklung sicherzustellen. Es sollen dieselben Vorgaben wie im Innovationspark gelten. BEGRÜNDUNG: Wegen der Errichtung der Bundesbasis Dübendorf der Luftwaffe wird der Perimeter des Flugsicherungszentrums verkleinert. Das Bauvolumen soll für die Entwicklungsoptionen beibehalten und auf den verkleinerten Perimeter umgelegt werden, was unweigerlich zu einem Gebiet sehr hoher Dichte führt. | X | Es ist zu unterscheiden zwischen den regionalen Vorgaben der hohen baulichen Dichte , welche eine städtebauliche Komponente ist und verlangt, dass die Mindestwerte hinsichtlich der Ausnützung gemäss § 49a PBG deutlich überschritten werden sowie der Nutzungsdichte , welche Auskunft über die Köpfe pro Hektar überbauter Bauzone gibt und in die fünf Nutzungsdichtestufen sehr gering (< 50 K/ha üBZ), gering (50–100 K/ha üBZ), mittel (100–150 K/ha üBZ), hoch (150–300 K/ha üBZ) und sehr hoch (> 300 K/ha üBZ) unterteilt ist. Eine Vermischung ist nicht kompatibel. Der Standort ist in der Vorlage als Gebiet hoher baulicher Dichte festgelegt, was verlangt und gewährleistet, dass hohe bauliche Ausnützungen realisiert werden. Dies entspricht der Zielsetzung zur Standortentwicklung des Flugsicherungszentrums. |

2.7 Gebiete mit Zulässigkeit für Hochhäuser

| | | | | | | |
|---------|--------|--|----|---|---|--|
| A 2.7.1 | DIE | Hochbord / Giessen bis Flugplatzkopf / Innovationspark Nr. 3 | 47 | Verzicht auf Erweiterung des Hochhaus Eignungsgebietes oder Festschreibung einer Höhenbegrenzung von 40m. BEGRÜNDUNG: Die Ausdehnung des Eignungsgebietes am nördlichen Teil des neuen regionalen Zentrumsgebietes Nr. 8a «Gebiet Flugplatzrand / Innovationspark, Dübendorf» sei nicht mit dem Umfeld, in welchem Gebiete mit niedriger und unbebauter Gebiete liegen, verträglich | X | Die Eignungsgebiete für Hochhäuser bieten den Gemeinden die Möglichkeit Hochhäuser zuzulassen, wo dies aus ortsplanerischer Gesamtsicht angestrebt ist. Es besteht kein Zwang dazu. Dabei sind immer auch übergeordnete Vorgaben und Einschränkungen zu beachten, bspw. Höhenbeschränkungen infolge von Sicherheitszonenplänen um aviatische Anlagen. Die Einstufung als Eignungsgebiet im RRP (HH über 40 m zulässig auf Basis Grundordnung und / oder GP) entspricht dem strategischen Grundsatz des RegioROK Glattal, wonach entlang der Glattalbahn und der S-Bahn Eignungsgebiete festgelegt sind. Der kantonale Gestaltungsplan Innovationspark 2017 (in Rechtskraft seit 15.1.2022) legt für Bauberereiche am Knoten Parkway / Wangenerstrasse die Möglichkeit für eine HH-Komposition bis 60 m Höhe fest. In den weiteren Baubereichen sind Gebäude zwischen 25 m und 30 m Höhe (HH nach PBG > 25 m Höhe) zulässig. Dieser städtebaulichen Kompositionen liegt das Richtprojekt vom 16.11.2015 zugrunde. Die Stadt Dübendorf lässt mit ihrer rechtskräftigen BZO für die Industriezonen IG4 Flugplatzrand Nord HH bis zu 40 m zu. An diesen Grundsätzen der städtebaulichen Setzung wurde auch im Syntheseprozess festgehalten. |
| A 2.7.2 | Jemand | Hochbord / Giessen bis Flugplatzkopf / Innovationspark Nr. 3 | 47 | Streichen des Hochhaus Eignungsgebiets «Innovationspark» BEGRÜNDUNG: Es sei absurd in Flugplatznähe Hochhäuser zu bauen. | X | Die Eignungsgebiete für Hochhäuser bieten den Gemeinden die Möglichkeit Hochhäuser zuzulassen, wo dies aus ortsplanerischer Gesamtsicht angestrebt ist. Es besteht kein Zwang dazu. Dabei sind immer auch übergeordnete Vorgaben und Einschränkungen zu beachten, bspw. Höhenbeschränkungen infolge von Sicherheitszonenplänen und Hindernisbegrenzungskataster um aviatische Anlagen. Diese Vorgaben sind im SIL-Prozess zum Flugplatz Dübendorf zu erstellen. Die Festlegung des Eignungsgebietes stellt keinen Widerspruch dar. |
| A 2.7.3 | Jemand | Hochbord / Giessen bis Flugplatzkopf / Innovationspark Nr. 3 | 47 | Als Referenz sowohl den SIL-Konzeptteil, als auch die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) und die zu erstellenden SIL-Objektblätter der Flugsicherungsanlagen des Flugsicherungszentrums aufzuführen. BEGRÜNDUNG: Die übergeordneten Vorgaben, welche einen massgeblichen Einfluss auf die Gebietsentwicklung und den regionalen Richtplan Glattal haben, sollen vollständig abgebildet werden. | X | Es gibt umfassende Grundlagen und übergeordnete Vorgaben. In den Koordinationshinweisen sollen der besseren Übersicht wegen nur die wesentlichen und für den regionalen Richtplan stufengerechten Dokumente erwähnt werden. Dies ist mit dem Verweis auf das zukünftige SIL-Objektblatt hinreichend. |

3 Landschaft

3.4 Erholung

| | | | | | | |
|---------|------------------------|--|---------|--|---|---|
| A 3.4.1 | Jemand | Erholungsgebiet Flugfeldpark (Flugplatzareal), Dübendorf, Nr. 3a | 52 / 53 | Streichen des Erholungsgebietes 3a «Flugfeldpark» BEGRÜNDUNG: Die Spielwiese befindet sich am falschen Ort und bringt der Bevölkerung nichts. Ein freies Gelände beim heutigen Flugplatzeingang genügt. | X | Alle Richtplaneinträgen der vorliegenden Teilrevision basieren auf dem in der Synthese erarbeiteten Zielbild zur Transformation des Flugplatzareals. Zu dieser Entwicklungsstrategie und ihrer Umsetzung haben sich der Bund, der Kanton, die Region und die Standortgemeinden sowie weitere Stakeholder am 31.8.2022 bekannt. Der Flugfeldpark ist ein wesentliches Kernelement der Gebietsentwicklung und dient der Erlebbarkeit des interessanten Nutzungsmixes auf dem Areal (Forschung, Aviatik, Natur) und Aneignung dessen durch die Bevölkerung. |
| A 3.4.2 | mehrere Einwendende | Erholungsgebiet Sportanlage Dürrbach, Dübendorf / Wangen- Brüttisellen, Nr. 4 | 53 | Einwendungen zu: Lärmbelastung: Bereits jetzt werden Bewohner des Stadtteils «Eglishölzli» durch die Sportanlage ungemütlich beschallt. Lichtverschmutzung: Die bestehende Flutlichtanlage strahlt störend in die Wohnungen. Naturschutz: Die Gewässer «Dürrbach» und «Chriesbach» sind der Lebensraum von Biebern und würden auch in ihrer Funktion als Erholungsraum für Menschen verloren gehen. Schreibergärten: Durch ein Wegfall dieser Gärten, gehen wichtige Bindungen deren Pächter verloren. Verkehr: Der Individualverkehr wird in angrenzenden Wohnquartieren parkieren, um Parkgebühren zu sparen. Erdbeerfelder: Die Felder werden von der Bevölkerung sehr geschätzt. Missverhältnis: Die wenigen geschaffenen Arbeitsplätze und die hohe steuerliche Belastung der Gemeinden für deren Unterhalt stehen in keinem Verhältnis. | X | Das regionale Erholungsgebiet Sportanlage Dürrbach wurde mit der Gesamtrevision 2018 im regionalen Richtplan auf Basis belastbarer Grundlagen und gemeinsamer Planungsabsichten der Standortgemeinden Dübendorf und Wangen-Brüttisellen festgesetzt. Diese Festlegung steht mit der vorliegenden Revision nicht zur Disposition. |
| A 3.4.3 | mehrere Einwendende | | | Begrenzung des Erholungsgebietes «Flugfeldpark» auf den siedlungsnahen westlichen Teil. Der Rest der Fläche soll als Naturschutzgebiet ausgemessen werden. BEGRÜNDUNG: Gemäss Synthese Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050 «Flight Plan» (2021) soll die Fläche neben Erholung auch die Funktionen «Ausgleich, Ersatz und Naturschutz» erfüllen. Um das zu gewährleisten, darf die Fläche nicht als reine Erholungsfläche ausgemessen sein. In der räumlichen Betrachtung macht es Sinn, die Erholungsflächen auf den siedlungsnahen Bereich zu legen und die Naturschutzflächen in den östlichen Teil angrenzend an die bestehenden Naturschutzflächen und das Freihaltegebiet. | X | Alle Richtplaneinträgen der vorliegenden Teilrevision basieren auf dem in der Synthese erarbeiteten Zielbild zur Transformation des Flugplatzareals. Zu dieser Entwicklungsstrategie und ihrer Umsetzung haben sich der Bund, der Kanton, die Region und die Standortgemeinden sowie weitere Stakeholder am 31.8.2022 bekannt. Der Flugfeldpark ist ein wesentliches Kernelement der Gebietsentwicklung und dient der Erlebbarkeit des interessanten Nutzungsmixes auf dem Areal (Forschung, Aviatik, Natur) und Aneignung dessen durch die Bevölkerung. Die konkrete Verortung der verschiedensten Nutzungen im Sinne der Koexistenz von Mensch und Natur ist nicht Gegenstand der regionalen Richtplanung (nicht stufengerecht). Zu diesem Zweck erarbeitet das Gebietsmanagement ein Detailkonzept in welchem u.a. Bund, Kanton, Region, Standortgemeinden, Umweltverbände sowie weitere Stakeholder involviert sind. Das Detailkonzept wird am 11.11.2022 der Öffentlichkeit präsentiert. |
| A 3.4.4 | Jemand | | | Die Grundstücke mit den Kat. Nr. 14671-14673, 14731, 15494, 5202-5205, 6162, 5311, 4556, 2695, 5200, 5682, 5779, 5780, 5467, 5302-5304, 6041, 2511 und 5777 (nachfolgend; Gebiet Egishölzli) sollen dem Landwirtschafts- statt dem Erholungsgebiet zugeordnet werden. Allenfalls auch einer Erholungszone, welche landwirtschaftliche Nutzung zulässt. BEGRÜNDUNG: Der Kanton hat dafür zu sorgen, dass die wertvollen Landwirtschaftsflächen wirksam geschützt werden. Dies geht aus der 2012 angenommenen Kulturlandinitiative hervor. | X | Das regionale Erholungsgebiet Sportanlage Dürrbach wurde mit der Gesamtrevision 2018 im regionalen Richtplan auf Basis belastbarer Grundlagen und gemeinsamer Planungsabsichten der Standortgemeinden Dübendorf und Wangen-Brüttisellen festgesetzt. Diese Festlegung steht mit der vorliegenden Revision nicht zur Disposition. |

3.6 Naturschutz

| | | | | | | |
|---------|------------------------|--|--------|---|---|--|
| A 3.6.1 | mehrere Einwendende | Naturschutzgebiet festlegen | 57 ff. | Der östliche Teil des Erholungsgebiets «Flugfeldpark» sei als Naturschutzfläche einzutragen. BEGRÜNDUNG: Gemäss Synthese Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit Zielbild 2050 «Flight Plan» (2021) soll die Fläche neben Erholung auch die Funktionen «Ausgleich, Ersatz und Naturschutz» erfüllen. Um das zu gewährleisten, darf die Fläche nicht als reine Erholungsfläche ausgeschieden sein. In der räumlichen Betrachtung macht es Sinn, die Erholungsflächen auf den siedlungsnahen Bereich zu legen und die Naturschutzflächen in den östlichen Teil angrenzend an die bestehenden Naturschutzflächen und das Freihaltegebiet. | X | Alle Richtplaneinträge der vorliegenden Teilrevision basieren auf dem in der Synthese erarbeiteten Zielbild zur Transformation des Flugplatzareals. Zu dieser Entwicklungsstrategie und ihrer Umsetzung haben sich der Bund, der Kanton, die Region und die Standortgemeinden sowie weitere Stakeholder am 31.8.2022 bekannt. Der Flugfeldpark ist ein wesentliches Kernelement der Gebietsentwicklung und dient der Erlebbarkeit des interessanten Nutzungsmixes auf dem Areal (Forschung, Aviatik, Natur) und Aneignung dessen durch die Bevölkerung. Die konkrete Verortung der verschiedensten Nutzungen im Sinne der Koexistenz von Mensch und Natur ist nicht Gegenstand der regionalen Richtplanung (nicht stufengerecht). Zu diesem Zweck erarbeitet das Gebietsmanagement ein Detailkonzept in welchem u.a. Bund, Kanton, Region, Standortgemeinden, Umweltverbände sowie weitere Stakeholder involviert sind. Das Detailkonzept wird am 11.11.2022 der Öffentlichkeit präsentiert. |
| A 3.6.2 | mehrere Einwendende | Naturschutzgebiet Randbereiche Piste Flugplatz Dübendorf (Äschenwiesen) Dübendorf / (Im Grossen Stein) Volketswil / (Oberriet), Wangen- Brüttisellen, Nr. 5 | 57 | Nr. 5 sei folgendermassen zu ergänzen: ... Wobei die Ersatzflächen wiederum langfristig zu sichern sind. BEGRÜNDUNG: Die Ersatzflächen müssen rechtlich gesichert sein, um eine ausgeglichene Naturbilanz zu sichern. | X | Diese Sicherung der Ersatzflächen und auch die Pflicht dazu zu verlangen ist im regionalen Richtplan nicht stufengerecht. Dies ergibt sich aus verschiedenen anderen rechtlichen Vorgaben und Bewilligungspraktiken des Kantons. |

3.8 Landschaftsförderung

| | | | | | | |
|---------|------------------------|--|----|--|---|---|
| A 3.8.1 | Jemand | Gebiet Flugfeld (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen, Nr. 4a | 61 | Letzten Abschnitt ergänzen: Ein Gesamtkonzept hat die Auswirkungen für notwendige Ergänzungen der Infrastruktur (Wasser, Abwasser, Energie, Verkehr, usw.) vor dem ersten Baubeginn aufzuzeigen, betreffend Investitions- und Folgekosten für Stadt und Kanton (Vorfinanzierung und Subventionen, sowie der jährliche wiederkehrenden Kosten) BEGRÜNDUNG: Gleichbehandlung des Innovationsparks und der Aviatik. Den Steuerzahlenden soll transparent aufgezeigt werden welche Kosten sie in Zukunft zu tragen haben. | X | Der Abschnitt im RRP-Text «Erforderliche Massnahmen für das Aviatikkonzept sind sorgfältig mit den Interessen des Naturschutzes abzuwägen.» gewährleistet eine Koordination, so dass keine widersprüchlichen Entwicklungen zu Blockaden der gemäss Synthese vorgesehenen Nutzungsabsichten führen. Die beantragte Ergänzung scheint in diesem Zusammenhang sachlich fremd. Ungeachtet dessen ist es Aufgabe von Kanton und Gemeinden allfällige Kosten im Rahmen der gesetzlichen Pflichten und Kompetenzen den zuständigen Gremien (bspw. Kantonsrat, Stadtparlament) und / oder der Stimmbevölkerung gegenüber aufzuzeigen bzw. von diesen bewilligen zu lassen. Diese allgemeingültigen Verpflichtungen sind nicht mit dem regionalen Richtplan einzufordern. |
| A 3.8.2 | mehrere Einwendende | Gebiet Flugfeld (Flugplatzareal), Dübendorf / Volketswil / Wangen-Brüttisellen, Nr. 4a | 61 | Nr. 4a folgendermassen anpassen: NS: ergänzen um «Ökologische Ersatz- und Ausgleichsflächen langfristig sichern». LW: Anstatt «FFF erhalten», «VNP und LQ Projekte umsetzen». BEGRÜNDUNG: Die Gebietsentwicklung bedingt ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen, welche zu einem grossen Teil auf Flächen des Landschaftsförderungsgebiet zu liegen kommen. Damit die Naturbilanz ausgeglichen ist, müssen die Ersatzflächen rechtlich gesichert werden. Ob die FFF auf dieser Fläche umfassend zu erhalten sind, ist unter anderem abhängig von der Wahl der Kompensationsmassnahmen und soll hier im Richtplan nicht vorweggenommen werden. Der Ersatz von allfällig wegfallenden FFF kann auch in der weiteren Umgebung erfolgen; dies ist durch den Sachplan FFF sichergestellt. | X | Alle Richtplaneinträge der vorliegenden Teilrevision basieren auf dem in der Synthese erarbeiteten Zielbild zur Transformation des Flugplatzareals. Zu dieser Entwicklungsstrategie und ihrer Umsetzung haben sich der Bund, der Kanton, die Region und die Standortgemeinden sowie weitere Stakeholder am 31.8.2022 bekannt. Diese Sicherung der Ersatzflächen und auch die Pflicht dazu zu verlangen ist im regionalen Richtplan nicht stufengerecht. Dies ergibt sich aus verschiedenen anderen rechtlichen Vorgaben und Bewilligungspraktiken des Kantons. Der Erhalt der FFF ist jedoch eine Zielsetzung, welche im Rahmen der Synthese bereits thematisiert wurde. Zudem ist dies Thema in einem Detailkonzept, welches das Gebietsmanagement erarbeitet, in welchem u.a. Bund, Kanton, Region, Standortgemeinden, Umweltverbände sowie weitere Stakeholder involviert sind. Das Detailkonzept wird am 11.11.2022 der Öffentlichkeit präsentiert. |

3.11 Gewässerrevitalisierung

| | | | | | |
|----------|--------|--|---|---|--|
| A 3.11.1 | Jemand | Gewässer Chriesbach, Dübendorf und Dürrbach, Wangen-Brüttisellen, Nr. 55 | Der Gewässerrevitalisierung des Chries- und Dürrbaches sei eine erste Priorität zuzuweisen. | X | Die festgesetzten Abschnitte und Prioritäten der Gewässerrevitalisierung basieren auf der kantonalen Gewässerrevitalisierungsplanung des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft - Abteilung Wasserbau, Stand: 23.07.2015. Die Daten stützen sich auf die ökomorphologischen Erhebungen ab und wurden entsprechend gestaffelt in kantonalen und kommunalen Vorhaben / Budgetplanungen berücksichtigt. Die Gewässerrevitalisierungsplanung erfolgte gemäss den Vorgaben des Bundes und in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden. Änderungen bedürfen belastbarer Grundlagen und sind durch die Gemeinden an den Kanton zu beantragen. |
|----------|--------|--|---|---|--|

4. Verkehr

4.1 Gesamtstrategie

| | | | | | |
|---------|------|---|---|---|--|
| A 4.1.1 | FAEL | Mehrverkehr zwischen Flugplatz und Region Pfannenstil | Der Verkehrsentwicklung, insbesondere dem zu erwartenden MIV-Mehrverkehr zwischen der Flugplatzregion und der Region Pfannenstiel, ist ausreichend Beachtung zu schenken. | X | Die Vorgaben zum Modalsplit von 60 % ÖV und 40 % MIV sind sehr streng im Vergleich zum kantonalen GVK für das Jahr 2040 (Fassung 2018) mit einem 28 % ÖV und 72 % MIV. Die regionübergreifende Abstimmung ist Aufgabe des kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes sowie der koordinierten Vertiefung dessen im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte. Das AFM die bestehenden Konzepte in Abstimmung mit den Regionen in nächster Zeit überarbeiten / aktualisieren. |
| A 4.1.2 | FAEL | Zukunftsansätze Mobilität | Die ZPG wird aufgefordert, verstärkt innovative Lösungswege, wie Road-Pricing und die stärkere Bevorzugung des Öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr, zu verfolgen. | X | Die Region wird laufend zukunftsorientierte Ansätze im Rahmen ihrer Möglichkeiten / Kompetenzen und in entsprechenden Gefässen mit Kanton, Regionen und Gemeinden verfolgen / prüfen. Die Bevorzugung des ÖV gehört bereits heute im Rahmen strategischer Grundsätze (kantonal und regional) sowie einzelner Vorhaben Busstrasse u.ä. zu den Ansätzen der Region. |

4.4 Fuss- und Veloverkehr

| | | | | | |
|---------|--------|----------|---|---|--|
| A 4.4.1 | Jemand | Fil Vert | Das Gebiet Eglshölzli sei in das Fil Vert Fuss- und Wanderwegnetz zu integrieren. | X | Mit der Gesamtrevision des regionalen Richtplans und seiner Festsetzung 2018 wurde der Abschnitt «Verbindung Flugplatz Dübendorf – Hardwald» Nr. 2 des Konzeptes Fil Vert im Kapitel 4.4.2 lit. d) gestützt auf den kantonalen Velonetzplan und dem Verbindungsdatenblatt 02-147 festgelegt. |
|---------|--------|----------|---|---|--|