

Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

2.1.2 *Karteneinträge*

In der Richtplankarte ist das Siedlungsgebiet abschliessend und schutzwürdige Ortsbilder dargestellt.

2.1.3 *Massnahmen*

a) *Kanton*

Der Kanton setzt die regionalen Richtpläne gemäss §§ 32 und 89 PBG. Er sorgt dabei für die nachhaltige Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen (vgl. 3.10).

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, namentlich zur Zonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zu Baudenkmälern, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie zur Umgestaltung von Planungsträgern aller Stufen zugänglich.

Der Kanton Zürich setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zusammenarbeit dafür ein, dass im gesamten Wirtschaftsraum Zürich dieselben Massnahmen zur Nutzung des Bodens angewandt werden.

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsberichts einen Bericht über den erreichten Stand der Siedlungsentwicklung sowie über die gegenwärtigen Massnahmen.

b) *Gemeinden*

Die Gemeinden erarbeiten Grundlagen für eine auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen und sorgen durch entsprechende Festlegungen im Richtplan für eine gemeindeübergreifende Koordination in aufgabenbezogenen Bezugsräumen.

Die Gemeinden erarbeiten eine langfristige Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet aus und koordinieren diese mit den kommunalen Planungen der Nachbargemeinden. Sie planen in Zusammenarbeit, insbesondere bei der Planung grösserer öffentlicher Vorhaben.

Teilrevision 2018

Verkehr

Erläuterungsbericht

zu den Einwendungen

5598

**Antrag des Regierungsrates vom
5. Februar 2020**

Kanton Zürich **Richtplan**

Inhalt

A	Einleitende Kapitel	5
1	Ausgangslage	5
2	Gegenstand der Richtplanteilrevision 2018	5
3	Verfahren	6
4	Erläuterungen zum vorliegenden Bericht	6
B	Einwendungen zum kantonalen Richtplan	7
4	Einwendungen zum Kapitel Verkehr	7
4.2	Strassenverkehr	7
4.3	Öffentlicher Verkehr	10
4.4	Fuss- und Veloverkehr	13
4.6	Güterverkehr	13
4.7	Luftverkehr	13
4.7.2	Weitere Flugplätze	13
4.9	Grundlagen	20
5	Einwendungen zum Kapitel Versorgung, Entsorgung	21
5.6	Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung	21
5.7	Abfall	21

A Einleitende Kapitel

1 Ausgangslage

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument der Kantone, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten (vgl. Art. 6 Bundesgesetz über die Raumplanung, RPG, SR 700). Gemäss Art. 9 Abs. 3 RPG sind kantonale Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Dabei ist wesentlich, ob sich die Verhältnisse geändert haben, ob sich neue Aufgaben stellen und inwieweit gesamthaft bessere Lösungen möglich sind.

Der kantonale Richtplan ist weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich. Die für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten von Bund, Kanton und Gemeinden, insbesondere mit der Nutzungsplanung auf kommunaler Stufe. Auch die Regelung der Finanzierung erfordert separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Zuständigkeiten. Die Umsetzung im Detail ist den nachgelagerten Planungen bzw. Verfahren vorbehalten.

Dem kantonalen Richtplan widersprechende nachfolgende Planungen sind im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. § 16 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1). Für diese Planungen besteht je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum. Dieser ergibt sich – unter Berücksichtigung der für die betreffende Planung geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom kantonalen Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (vgl. § 16 Abs. 2 PBG).

Die Abwägung, ob ein Vorhaben im kantonalen Richtplan festgelegt wird, orientiert sich an den Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt sowie am vorhandenen Abstimmungsbedarf. Ein Vorhaben gilt als richtplanrelevant, wenn eines der folgenden Kriterien zutrifft:

- Räumlich: Die Standortfestlegung führt zu weitreichenden oder einschneidenden Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung, insbesondere auf Bodennutzung, Verkehr, Besiedlung oder Umwelt.
- Organisatorisch: Die Standortfestlegung weist Schnittstellen zu anderen raumwirksamen Tätigkeiten auf oder bedingt die Mitwirkung mehrerer Akteure mit unterschiedlichen Interessen.
- Politisch: Die Standortfestlegung ist längerfristiger Natur, bindet erhebliche finanzielle Ressourcen, kann in ihren Auswirkungen nicht sicher eingeschätzt werden oder erscheint aus weiteren Gründen politisch umstritten.

2 Gegenstand der Richtplanteilrevision 2018

Der kantonale Richtplan wurde von 2007 bis 2014 einer Gesamtüberprüfung unterzogen und am 18. März 2014 vom Kantonsrat festgesetzt. Um sicherzustellen, dass mit dem kantonalen Richtplan zeitgerecht auf neue Entwicklungen reagiert werden kann, erfolgt dessen Überprüfung und Nachführung seither mit häufigeren, dafür kleineren Teilrevisionen. Diese tragen dazu bei, die Richtplanvorlagen überschaubar zu halten und das rechtzeitige Schaffen von Planungsrecht zu gewährleisten. Mit der Richtplanteilrevision 2015 wurde das neue Vorgehen zum ersten Mal angewendet. Die Teilrevision 2015 wurde am 22. Oktober 2018 festgesetzt. Die Teilrevision 2016 wurde am 25. März 2019 und am 28. Oktober 2019 festgesetzt. Die durch den Kantonsrat noch nicht festgesetzten Inhalte aus der Teilrevision 2017 werden im Richtplantext zur Teilrevision 2018 in grauer Schrift dargestellt.

Der kantonale Richtplan besteht aus Karte und Text und enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er ist in die Kapitel «Raumordnungskonzept», «Siedlung», «Landschaft», «Verkehr», «Versorgung, Entsorgung» und «Öffentliche Bauten und Anlagen» gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes. Für die Beratung in den Kommissionen des Kantonsrates wurde die Richtplanteilrevision 2018 entsprechend der Kommissionszuständigkeiten in zwei separate Vorlagen aufgeteilt. Der Erläuterungsbericht zur vorliegenden Vorlage beinhaltet deshalb nur das aufgelegte Kapitel 4 «Verkehr» und Einwendungen, die im Rahmen der Anhörung zu Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung» eingegangen sind. Eine weitere Vorlage mit separatem Erläuterungsbericht beinhaltet Kapitel 3 «Landschaft» und 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen».

Der Richtplantext zur Teilrevision 2018 umfasst nur jene Teilkapitel des kantonalen Richtplans, in denen Anpassungen vorgenommen wurden. Neue oder geänderte Textpassagen werden im Richtplantext rot dargestellt. Vorhaben, die in der Zwischenzeit verwirklicht wurden, werden im Richtplantext nicht mehr aufgeführt. Ihre Darstellung wird in der Richtplankarte von «geplant» zu «bestehend» fortgeschrieben.

3 Verfahren

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 PBG sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG).

Am 28. November 2018 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 1160/2018). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger wurden parallel und für alle von der Teilrevision 2018 betroffenen Kapitel des kantonalen Richtplans gleichzeitig vom 14. Dezember 2018 bis 12. April 2019 durchgeführt. Zeitgleich wurde die Richtplanvorlage auch dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Im Rahmen der Anhörung und der öffentlichen Auflage der Richtplanteilrevision 2018 gingen rund 260 Einwendungen ein, davon rund 60 von Behörden und 200 von Privaten und Verbänden. Insgesamt liegen rund 330 teilweise auch gleichlautende Anträge vor, davon entfallen rund 70 auf Behörden und 260 auf Private und Verbände.

Der Regelungsbereich Verkehr löste erwartungsgemäss das grösste Echo aus. Von den insgesamt rund 330 Anträgen entfielen mehr als 290 auf das Kapitel 4 «Verkehr». Zum Kapitel 5 «Versorgung, Entsorgung», das nicht Teil der öffentlichen Auflage war, gingen von Behörden vier Anträge ein. Die übrigen Anträge wurden zu Kapiteln gestellt, die nicht Teil dieser Vorlage sind oder konnten keinem spezifischen Kapitel zugeordnet werden.

Soweit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen der Karte und des Textes in die Richtplanvorlage eingeflossen. Anträge zu Themen, die nicht Gegenstand dieser Richtplanteilrevision sind, die jedoch im Rahmen der Anhörung von Gemeinden oder Regionen eingegangen sind, wurden ebenfalls geprüft. Falls die Prüfung ergeben hat, dass diese Anträge eine Anpassung am kantonalen Richtplan erfordern, wird diese Anpassung im Rahmen einer kommenden Richtplanteilrevision aufgenommen. Nicht eingegangen wurde auf Eingaben, die auch nicht sinngemäss als Anträge verstanden werden können und auf solche, die offensichtlich nicht die Raumplanung bzw. den kantonalen Richtplan betreffen.

4 Erläuterungen zum vorliegenden Bericht

Der nachfolgende Bericht enthält Erläuterungen gemäss Art. 7 der Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) sowie gemäss § 7 Abs. 3 und § 20 Abs. 2 PBG. Die folgenden Kapitel im Teil B dieses Erläuterungsberichts dokumentieren die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens erhobenen Einwendungen. Der Teil B ist gleich strukturiert wie die Richtplanvorlage. Die Verweise in diesem Erläuterungsbericht beziehen sich auf den Text der Richtplanvorlage. Die allgemeinen Einwendungen zum kantonalen Richtplan sind im Erläuterungsbericht zur Teilrevision 2018, Kapitel 3 «Landschaft» und 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen» aufgeführt.

B Einwendungen zum kantonalen Richtplan

4 Einwendungen zum Kapitel Verkehr

Im Rahmen der Anhörung und öffentlichen Auflage zur Richtplanteilrevision 2018 gingen zu den Anpassungen im Kapitel 4 «Verkehr» mit Abstand am meisten Einwendungen ein. Auf grosses Interesse stiess mit rund 120 Anträgen erwartungsgemäss die Wiederaufnahme der Piste beim Flugplatz Dübendorf. Ebenfalls auf ein grosses Echo stiess die Halbüberdeckung Schlosstal bei Winterthur. Rund 150 Personen äusserten sich im Rahmen einer Masseneinwendung und forderten zusätzliche Lärmschutzmassnahmen.

4.2 Strassenverkehr

Gegenstand der aktuellen Vorlage zur Teilrevision des kantonalen Richtplans ist unter Pt. 4.2 die Aufnahme der Halbüberdeckung Schlosstal in den kantonalen Richtplan. Die Halbüberdeckung betrifft ein Teilstück der bestehenden A1, Umfahrung Winterthur, und dient dem Lärmschutz zugunsten der angrenzenden Stadtquartiere. Im Richtplantext wird unter Pt. 4.2.2 (Strassenverkehr, Karteneinträge) der bestehende Tabelleneintrag zu Objekt Nr. 32, A1, Umfahrung Winterthur, entsprechend ergänzt.

a) Einwendungen zu Inhalten der öffentlichen Auflage

1 Aufnahme der Halbüberdeckung Schlosstal in den kantonalen Richtplan

Mehrere Einwendende begrüssen die Aufnahme der Halbüberdeckung Schlosstal in den kantonalen Richtplan. Die Halbüberdeckung Schlosstal dient – wie auch die Überdeckung Wülflingen, die bereits im kantonalen Richtplan festgelegt ist – dem Schutz der betroffenen Stadtquartiere vor Lärm und soll im Rahmen des geplanten Ausbaus der Umfahrung Winterthur realisiert werden.

Mehrere Einwendende beantragen eine Verlängerung der Halbüberdeckung Schlosstal in Richtung St. Gallen bis zur Wespimühle in Wülflingen.

Mehrere Einwendende beantragen eine vollständige Einhausung der Autobahn im Bereich Schlosstal und deren Verlängerung in Richtung Zürich bis zum Quartier Steig.

Das Engpassbeseitigungsprojekt «Winterthur-Töss–Winterthur-Ost, 6-Spurausbau» umfasst den Ausbau der A1 zwischen Winterthur-Töss und Winterthur-Wülflingen sowie Winterthur-Nord und Winterthur-Ost auf 2x3 Fahrstreifen und zwischen Winterthur-Wülflingen und Winterthur-Nord auf 2x4 Fahrstreifen. Die Zuständigkeit für Planung, Projektierung und Umsetzung des Vorhabens liegt beim Bundesamt für Strassen (ASTRA).

Im Rahmen der Erarbeitung des generellen Projekts wurden zahlreiche mögliche Varianten zum Ausbau der Umfahrung Winterthur untersucht. Dabei wurde auch nach Möglichkeiten zur verbesserten Einbettung der Autobahn in die bestehenden räumlichen Strukturen gesucht. Die aus diesem Prozess hervorgegangene Bestvariante umfasst zum einen die bereits im kantonalen Richtplan festgelegte Überdeckung Wülflingen, die eine Länge von 250 Metern aufweist, wobei der Bund eine Mitfinanzierung durch Kanton und Stadt Winterthur erwartet. Ergänzend dazu wurde eine Halbüberdeckung im Bereich Schlosstal mit einer Länge von 400 Metern in das Projekt aufgenommen. Auch die Anpassung des Anschlussknotens Töss sowie der weiteren Anschlüsse und Verzweigungen sind Bestandteil des Projekts.

Varianten mit einer längeren Halbüberdeckung bzw. vollständigen Einhausung der Autobahn wurden geprüft, mussten aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses aber verworfen werden. Vollüberdeckungen sind deutlich kostenintensiver als Halbüberdeckungen und bringen an besagter Lage (Topographie) bezüglich Lärmschutz nur einen geringen Zusatznutzen. Eine längere Halbüberdeckung wäre aus akustischer Sicht zwar wirksam, aus volkswirtschaftlicher Sicht jedoch unwirtschaftlich und kaum finanzierbar.

Mit der nun vorgesehenen Länge von 400 Metern kann an der akustisch wirksamsten Stelle mit vertretbaren Kosten die grösste Wirkung erzielt werden. Es handelt sich dabei um eine zusätzliche Massnahme, welche über die Vorgaben der Lärmschutzgesetzgebung hinausgeht. Der Kanton und die Stadt Winterthur werden daher Beiträge an die Kosten der Halbüberdeckung zu leisten haben.

2 Lärmschutz und stadtverträgliche Ausgestaltung der Autobahn im Raum Winterthur

Mehrere Einwendende beantragen eine Einhausung der Autobahn im Bereich der Ausfahrt Töss sowie Massnahmen für eine bessere Anbindung von Steig und Dätt nau. Mehrere Einwendende beantragen andere oder weitergehende Massnahmen zugunsten der Quartiere Tössmühle, Dätt nau und Steig, welche die Einhaltung der Lärmgrenzwerte sicherstellen

Jemand beantragt eine stadtverträgliche Ausgestaltung des Anschlussknotens Töss sowie weitergehende Massnahmen zur bessere Anbindung von Dätt nau an den restlichen Stadtkörper.

Das ASTRA hat im Herbst 2016 die Arbeit am generellen Projekt aufgenommen. Im Rahmen dieses Ausbaus bietet sich die Gelegenheit, an zwei Stellen besondere Massnahmen zum Schutz des Stadtgebiets von Winterthur vor übermässigem Verkehrslärm zu verwirklichen: zum einen die Überdeckung Wülflingen, die bereits im kantonalen Richtplan festgelegt ist, und zum anderen die Halbüberdeckung Schlosstal, für die bisher noch kein Richtplaneintrag besteht. Mit der Aufnahme der Halbüberdeckung Schlosstal in den kantonalen Richtplan wird die Voraussetzung dafür geschaffen, dass auch diese Massnahme zum Lärmschutz im Rahmen des Ausbaus der A1 umgesetzt werden kann.

Der Auftrag zur Umsetzung zusätzlicher Massnahmen zugunsten eines besseren Lärmschutzes ist im bestehenden Richtplaneintrag bereits enthalten. Die Vorgaben der Lärmschutzgesetzgebung sind ohnehin einzuhalten.

Die Suche nach Lösungen für eine stadtverträgliche Ausgestaltung der Autobahn im Raum Töss und für eine bessere Anbindung der von der Autobahn abgetrennten westlichen Stadtteile ist zurzeit noch im Gang. Die Planung erfolgt unter Einbezug von Bund, Kanton und der Stadt Winterthur. Die Ergebnisse fliessen in das Projekt zum Ausbau der A1, Umfahrung Winterthur, ein. Zum heutigen Zeitpunkt sind die einzelnen Massnahmen aber noch nicht bekannt. Ohnehin sind die Massnahmen im Einzelnen nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Wesentlich ist die Umsetzung der Massnahmen im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzepts.

3 Aktualisierung des Realisierungshorizonts

Jemand beantragt eine Anpassung des Realisierungshorizonts des Vorhabens zum Ausbau der Umfahrung Winterthur. Dieser sei von «mittel- bis langfristig» auf «mittelfristig» anzupassen.

Das Vorhaben Nr. 32 (A1, Umfahrung Winterthur) befindet sich inzwischen auf dem Weg zur Umsetzung, was eine Präzisierung der Angabe im kantonalen Richtplan ermöglicht. Bei günstigem Verlauf der weiteren Planungsschritte kann ab 2030 mit dem Bau begonnen werden. Der Realisierungshorizont des Vorhabens wurde daher antragsgemäss auf «mittelfristig» aktualisiert.

b) Einwendungen zu weiteren Inhalten im Rahmen der Anhörung

4 Aktualisierung des Realisierungshorizonts weiterer Vorhaben

Jemand beantragt eine Anpassung des Realisierungshorizonts der Vorhaben Nr. 40 (A4, Weinland, Verzweigung Winterthur-Nord-Anschluss Kleinandelfingen) und Nr. 45 (A50/A51, Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden).

Das Vorhaben zum Ausbau der A4 (Pt. 4.2.2 Nr. 40) ist bisher mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont im kantonalen Richtplan festgelegt, der Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden (Pt. 4.2.2 Nr. 45) mit Realisierungshorizont «kurz- bis mittelfristig». Die Vorhaben befinden sich inzwischen auf dem Weg zur Umsetzung, was eine Präzisierung der Angaben im kantonalen Richtplan ermöglicht. Der Realisierungshorizont beider Vorhaben wurde daher antragsgemäss auf «kurzfristig» aktualisiert.

Bei den Vorhaben Nr. 45 (Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden) und Nr. 46 (Umfahrung Eglisau) wurde zudem der Vermerk «als Nationalstrasse vorzusehen» entfernt.

Weiter wurde auch der Realisierungshorizont der bereits im Bau stehenden, aber noch nicht fertiggestellten Vorhaben Nr. 4 (Lärmsanierung Grünau) und Nr. 7 (Einhausung Schwamendingen) angepasst.

5 Streichung realisierter Vorhaben aus der Objektliste

Die Vorhaben Nr. 16 (A3, Lärmsanierung Zürich-Wollishofen-Anschluss Thalwil), Nr. 18 (A52, Lärmsanierung Forchautostrasse, Zumikon–Egg) und Nr. 44 (A51, Lärmsanierung Bülach) sind realisiert und wurden daher aus der Objektliste gestrichen.

Entlang der Autobahn A3 und der Forchautostrasse A52 wurden an mehreren Stellen Lärmschutzwände erstellt und bei Gebäuden mit verbleibenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen Schallschutzfenster eingebaut.

An der A51 bei Bülach wurden Lärmschutzwände mit mehreren Wandabschnitten erstellt. Im Rahmen der Sanierung der A51 wurde zudem ein lärmarmes Belag eingebaut und der Abschnitt mit einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit (100 km/h) im Bereich des Anschlusses Bülach-West verlängert. Auf die ursprünglich vorgesehene Überdeckung eines kurzen Abschnitts der A51 wurde aufgrund des sehr schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses verzichtet; die Überdeckung hätte Kosten von 20 bis 40 Millionen Franken verursacht, der zusätzliche lärmtechnische Nutzen wäre jedoch sehr gering gewesen.

6 Landschaftsverträgliche Einbettung der Vorhaben Brüttenertunnel und Glattalautobahn

Jemand beantragt eine unterirdische bzw. überdeckte und somit landschaftsverträgliche Einbettung der Grossinfrastrukturprojekte Brüttenertunnel und Glattalautobahn.

Die Linienführung der Glattalautobahn und der Portalbereich des Brüttenertunnels wurden mit Beschluss des Kantonsrates vom 27. März 2017 neu festgelegt. Dabei wurde den massgeblichen Planungen des Bundes sowie den im Rahmen einer Gebietsplanung gewonnenen neuen Erkenntnissen Rechnung getragen.

Die Glattalautobahn (Pt. 4.2.2 Nr. 22) verläuft weitgehend im Tunnel. Die optimierte Linienführung ermöglicht zudem eine Tieferlegung und teilweise Überdeckung der Autobahn auch an ihrem östlichen Ende bis zur Einmündung in die A1 bei Baltenswil. Die bestehende Festlegung im kantonalen Richtplan trägt diesen neuen Erkenntnissen bereits Rechnung. Die Realisierung des Vorhabens fällt jedoch in die Zuständigkeit des Bundes.

7 Anpassung Hauptverkehrsstrassennetz in der Gemeinde Regensdorf

Mehrere Einwendende beantragen eine Anpassung am Hauptverkehrsstrassennetz in der Gemeinde Regensdorf. Für einige Strassenabschnitte sei die Signatur in der Richtplankarte von «Hauptverkehrsstrasse» zu «Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz» zu ändern. Damit soll den Erkenntnissen aus dem «Gesamterschlusskonzept Bahnhof Nord» Rechnung getragen werden.

Die Planungen der Gemeinde Regensdorf für das Gebiet «Bahnhof Nord» und das darauf abgestimmte Erschliessungskonzept werden seitens Kanton unterstützt. Einige Fragen zum konkreten Vorgehen und zu den Verantwortlichkeiten bei der Planung und Umsetzung der einzelnen Massnahmen sind noch zu klären. Die Anpassung des Hauptverkehrsstrassennetzes in der Richtplankarte erfolgt, wenn diese offenen Fragen geklärt sind.

8 Umfahrung Höri-Neeracherried

Jemand beantragt, bei der bestehenden Strassenverbindung durch das Neeracherried auf die Signatur «Abklassierung Hauptverkehrsstrasse / Rückbau bei Ersatz» zu verzichten, da eine Verlegung der Strasse unrealistisch sei. Jemand beantragt, auf den geplanten Ausbau der Dielsdorferstrasse in Neerach zu einer Verbindungsstrasse zu verzichten, und verweist auf das Objekt Nr. 1404 im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), in dem die Erstellung neuer Strassen nicht zulässig sei.

Die Umfahrung Höri-Neeracherried (Pt. 4.2.2 Nr. 47) wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 im kantonalen Richtplan festgelegt. Ziel der Richtplanfestlegung ist der schnellstmögliche Rückbau aller bestehenden Strassen im bundesrechtlich geschützten Neeracherried. Das Vorhaben umfasst daher die Verlegung zweier Strassenabschnitte aus dem Moorgebiet: Einerseits die in west-östlicher Richtung verlaufende Achse «Wehntalerstrasse (Höri)-Dielsdorferstrasse (Neerach)», die durch eine weiter südlich gelegene Umfahrungsstrasse ersetzt wird, und andererseits die in nord-südlicher Richtung verlaufende Glattalstrasse, deren Funktion die bestehende Dielsdorferstrasse übernehmen soll. Zu diesem Zweck ist die Dielsdorferstrasse zwischen Riedt und Neerach zu einer Verbindungsstrasse auszubauen.

Mit den im kantonalen sowie im regionalen Richtplan festgelegten Umfahrungsstrassen wird das Kerngebiet der Moorlandschaft, des BLN-Gebiets und des Flachmoors massgeblich entlastet. Allerdings liegen auch die neuen bzw. auszubauenden Strassen innerhalb einer Moorlandschaft von nationaler Bedeutung und innerhalb des BLN-Gebiets. Es war daher zu klären, ob die Wiederherstellung eines Moor-Biotops einen Eingriff in die umgebende Moorlandschaft zu rechtfertigen vermag. Ein entsprechendes Rechtsgutachten hat diese Frage im Grundsatz bejaht. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) kam zum Schluss, die geplante Strassenaufhebung im Neeracherried ergebe im Hinblick auf die Schutzziele eine starke Verbesserung für das vom Vorhaben betroffene Gebiet. Die geplanten Massnahmen führten zu einer positiven Gesamtbilanz, sofern sämtliche Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft sowie die heutigen Strassen vollständig zurückgebaut und jegliche Verbindung, auch für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer, aufgehoben würden.

In der Folge wurden die Planungsarbeiten für die Verlegung aller bestehenden Strassen aus dem bundesrechtlich geschützten Neeracherried wiederaufgenommen. Dabei ist zu beachten, dass der Kanton zur Verbesserung des heutigen, unrechtmässigen Zustands verpflichtet ist. Die Untersuchung möglicher alternativer Verkehrsführungen ist Gegenstand der laufenden Arbeiten.

9 Aufnahme neuer Umfahrungsstrassen

Jemand beantragt die Aufnahme einer grossräumigen Umfahrung der Gemeinde Egg mit gleichzeitiger Entlastung der Dorfkerne von Mönchaltorf und Oetwil a. S.

Das bisher im kantonalen Richtplan festgelegte Vorhaben zum Bau einer Ortsdurchfahrt Egg wird im Rahmen der Teilrevision 2016 aus dem Richtplan gestrichen. Die Streichung erfolgt, nachdem sich die Bevölkerung von Egg in einer Gemeindeabstimmung vom September 2014 gegen das Vorhaben ausgesprochen hat.

Im Ortszentrum von Egg kreuzen sich mehrere Verkehrsbeziehungen auf engem Raum. Im oder angrenzend an den Strassenraum der Forchstrasse verkehrt zudem auch die Forchbahn. Dies führt zu beengten Platzverhältnissen. Eine grossräumige Umfahrung wäre jedoch mit unverhältnismässigen Eingriffen in den Landschaftsraum verbunden und würde ihrerseits neue Belastungen verursachen. Es bestehen daher keine Pläne für den Bau einer neuen Umfahrungsstrasse.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Gegenstand der aktuellen Vorlage ist unter Pt. 4.3 die Streichung zweier obsolet gewordener Ersatzvarianten für den Schienenverkehr.

Für die beiden Infrastrukturvorhaben Honerettunnel und Brüttenertunnel wurde in der Richtplankarte und in der Objektliste unter Pt. 4.3.2 jeweils eine Ersatzvariante festgelegt für den Fall, dass sich das primär weiterzuvorgende Vorhaben als nicht realisierbar erweisen sollte. Inzwischen konnte bei beiden Vorhaben der Variantenfächer soweit eingegrenzt werden, dass diese Ersatzvarianten nicht mehr gesichert werden müssen. Die beiden Einträge Nr. 15b (Honerettunnel, Portal Schlieren) und 27b (Ausbau der bestehenden Strecke über Effretikon auf vier Spuren) können somit aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden.

a) Einwendungen zu Inhalten der öffentlichen Auflage

10 Direktverbindung Zürich–Rapperswil, Streichung der Ersatzvariante

Mehrere Einwendende begrüssen die Streichung der Ersatzvariante zum Honerettunnel (Nr. 15b, Portal Schlieren) aus dem kantonalen Richtplan. Aufgrund der inzwischen weiter fortgeschrittenen Planung des Bundes ist die Sicherung dieser Ersatzvariante nicht mehr notwendig, so dass sie aus dem Richtplan gestrichen werden kann. Weiterverfolgt wird somit nur noch die Hauptvariante (Nr. 15a, Portal Zürich/Altstetten).

Jemand beantragt die Beibehaltung der Ersatzvariante 15b, da im Raum Zürich-Altstetten neue, teure Abwasserinfrastrukturen bestehen, die durch die Variante 15a tangiert würden.

Jemand beantragt, die bisher verwendete Bezeichnung «Honerettunnel» durch die neue Bezeichnung «Direktverbindung Zürich–Rapperswil» zu ersetzen. Da sich gezeigt hat, dass insbesondere das Verknüpfungsbauwerk von Chestenberg- und Honerettunnel mit der Stammlinie erhebliche negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben würde, wird der bisher vorgesehene, etappierbare Honerettunnel Zürich–Gruemet nicht mehr weiterverfolgt. Weiterverfolgt wird stattdessen die Direktverbindung Zürich–Rapperswil.

Jemand beantragt eine präzisere, dem tatsächlichen Verlauf der geplanten Tunnelverbindung folgende Darstellung des Eintrags in der Richtplankarte.

Die Streichung der bisher im kantonalen Richtplan noch enthaltenen Ersatzvariante (Nr. 15b, Portal Schlieren) entspricht dem inzwischen fortgeschrittenen Planungsstand. Sie entspricht auch dem aktuellen Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene. Auf die Sicherung der bisherigen Ersatzvariante kann daher verzichtet werden.

Die geplante Tunnelverbindung unterquert, von Westen herkommend, den Bahnhof Altstetten, so dass die beiden Tunnelröhren im Gleisraum östlich des Bahnhofs Altstetten auftauchen. Die Lage der Tunnelportale wurde unter Berücksichtigung der zahlreichen Randbedingungen optimiert. Für eine Verschiebung der Tunnelportale besteht daher kein Spielraum mehr.

Die bisher verwendete Bezeichnung «Honerettunnel» wird antragsgemäss durch die neue Bezeichnung «Direktverbindung Zürich–Rapperswil» ersetzt. Damit wird dem aktuellen Stand der Planung und dem geltenden Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Rechnung getragen. Auch der Eintrag der Linienführung in der Richtplankarte wird besser an den tatsächlichen Verlauf der geplanten Tunnelverbindung angeglichen. Es ist jedoch zu beachten, dass die in der Richtplankarte verwendeten Signaturen aus Gründen der besseren Lesbarkeit den tatsächlichen Verlauf bestehender und geplanter Infrastrukturen nicht exakt abbilden können.

11 Brüttenertunnel, Streichung der Ersatzvariante

Mehrere Einwendende begrüssen die Streichung der Ersatzvariante zum Brüttenertunnel (Nr. 27b, Verzweigung Hürlistein–Winterthur, Ausbau auf vier Spuren) aus dem kantonalen Richtplan. Aufgrund der inzwischen weiter fortgeschrittenen Planung des Bundes ist die Sicherung dieser Ersatzvariante nicht mehr notwendig, so dass sie aus dem Richtplan gestrichen werden kann. Weiterverfolgt wird somit nur noch die Hauptvariante (Nr. 27a, Verzweigung Kloten-Dorfnest / Dietlikon-Winterthur (Brüttenertunnel)).

Jemand beantragt, die Bezeichnung des Vorhabens auf «Brüttenertunnel» zu kürzen und den Beschrieb wie folgt zu präzisieren: «Tunnelverbindung Bassersdorf / Dietlikon–Tössmühle sowie Vierspurausbau Dorfnest–Bassersdorf und Entflechtungsbauwerke in Wallisellen, Dietlikon Süd und im Abschnitt Tössmühle–Winterthur».

Jemand beantragt eine präzisere, dem tatsächlichen Verlauf der geplanten Tunnelverbindung folgende Darstellung des Eintrags in der Richtplankarte und eine präzisere Darstellung der mit dem Vorhaben verbundenen Ausbauten bestehender Streckenabschnitte.

Die Streichung der bisher im kantonalen Richtplan noch enthaltenen Ersatzvariante (Nr. 27b, Verzweigung Hürlistein–Winterthur, Ausbau auf vier Spuren) entspricht dem inzwischen fortgeschrittenen Planungsstand. Sie entspricht auch dem aktuellen Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene. Auf die Sicherung der bisherigen Ersatzvariante kann daher verzichtet werden.

Im geltenden Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, wird das Vorhaben wie folgt umschrieben: «Durchgehender Vierspurausbau Bassersdorf / Dietlikon–Winterthur: Die Strecke ab Dorfnest wird auf vier Gleise ausgebaut. Der neue Tunnel wird in den Portalbereichen Tössmühle, Bassersdorf und Dietlikon kreuzungsfrei mit den bestehenden Linien verknüpft. In den Bahnhöfen Dietlikon und Wallisellen werden die Linienverzweigungen kreuzungsfrei ausgebaut. Der Knoten Winterthur wird mit den erforderlichen Entflechtungsbauwerken und der kreuzungsfreien Einbindung der Linie von Bülach ergänzt».

Die Bezeichnung von Objekt 27 wird antragsgemäss vereinfacht und auf «Brüttenertunnel» gekürzt. Der Beschrieb des Vorhabens in der Objektliste unter Pt. 4.3.2 wird antragsgemäss präzisiert. Damit wird dem aktuellen Stand der Planung und dem geltenden Eintrag im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Rechnung getragen. Auch der Eintrag der Linienführung in der Richtplankarte wird besser an den tatsächlichen Verlauf der geplanten Tunnelverbindung angeglichen. Die Darstellung der auszubauenden Streckenabschnitte in Dietlikon, Wallisellen und Winterthur wird ergänzt. Es ist jedoch zu beachten, dass die in der Richtplankarte verwendeten Signaturen aus Gründen der besseren Lesbarkeit den tatsächlichen Verlauf bestehender und geplanter Infrastrukturen nicht exakt abbilden können.

12 Brüttenertunnel, Verflechtungsbauwerk Dietlikon Süd

Mehrere Einwendende beantragen, das am südlichen Ortsrand von Dietlikon geplante Verflechtungsbauwerk sei als Unterwerfung auszubilden, um für die künftigen Planungen in diesem Raum Sicherheit zu bieten und um das gemeinsam von Bund, Kanton und Gemeinden erarbeitete Zielbild verbindlich zu verankern.

Das südlich des Bahnhofs Dietlikon geplante Verflechtungsbauwerk dient der kreuzungsfreien Verzweigung der Linien von und nach Stettbach bzw. Wallisellen und ist Bestandteil des Vorhabens Brüttenertunnel (Pt. 4.3.2 Nr. 27). Zum heutigen Zeitpunkt ist noch nicht bestimmt, ob das Verflechtungsbauwerk ober- oder unterirdisch ausgeführt wird. Für die unterirdische Variante spricht die bessere Verträglichkeit mit dem bestehenden Siedlungsgebiet im Raum Dietlikon Süd. Die unterirdische Variante wurde daher u.a. auch in das Zielbild der Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttsellen aufgenommen (Schlussdokument vom 13. Juli 2017). Gegen die unterirdische Variante sprechen jedoch die höheren Kosten im Vergleich zu einer oberirdischen Ausgestaltung des Verflechtungsbauwerks (Überwerfung).

Angesichts der Zuständigkeit des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur kann die Lösung nicht über einen Eintrag im kantonalen Richtplan herbeigeführt werden. Die Ausgestaltung des Verflechtungsbauwerks ist in der Richtplankarte ohnehin nicht darstellbar.

b) Einwendungen zu weiteren Inhalten im Rahmen der Anhörung

13 Station Winterthur-Töss Försterhaus

Jemand beantragt die Streichung der als geplant eingetragenen Station Winterthur-Töss Försterhaus aus dem kantonalen Richtplan. Die an diesem Standort geplante S-Bahn-Haltestelle hat sich im Rahmen einer vertieften Untersuchung als nicht zweckmässig erwiesen.

Die im kantonalen Richtplan als geplant eingetragene S-Bahn-Haltestelle Winterthur-Töss Försterhaus (Pt. 4.3.2 Nr. 42) liegt im Gleisraum südlich des Bahnhofs Winterthur. Im Rahmen eines Testplanungsverfahrens zum Gleisraum Winterthur wurden auch die Machbarkeit und Zweckmässigkeit dieser geplanten Haltestelle vertieft untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass die Haltestelle zwar grundsätzlich machbar, deren Betrieb aber mit erheblichen Einschränkungen verbunden wäre.

Die Haltestelle käme in den Bereich des geplanten Überwerfungsbauwerks zum Brüttenertunnel zu liegen. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse könnten dabei nur an zwei der vier Gleise Halteketten gebaut werden, was die Anzahl der bedienbaren Linien einschränkt und kein attraktives Fahrplanangebot zulassen würde. Den von der SBB geschätzten Investitionskosten für den Bau der Haltestelle von rund 43 Millionen Franken stehen daher keine relevanten Reisezeitverkürzungen in Richtung Zürich oder in andere Richtungen gegenüber. Hingegen würden sich durch den zusätzlichen Halt die Reisezeiten für viele andere Fahrgäste verlängern, und die mit dem Brüttenertunnel mit hohem Aufwand erhöhte Gesamtkapazität auf der Strecke Zürich–Winterthur würde durch die Haltestelle wieder vermindert.

Aufgrund ihrer peripheren Lage zum Siedlungsgebiet und der wenig attraktiven Verbindungen würde die Haltestelle nur ein bescheidenes Fahrgastpotenzial aufweisen. Eine leistungsfähige Anbindung von Töss-Süd, Rieterareal und Dättlau kann künftig auch ohne die neue S-Bahnstation Försterhaus gewährleistet werden. Im Vordergrund steht dabei der Hochleistungs-Buskorridor Zürcherstrasse nach Winterthur HB; dort bestehen schlanke Anschlüsse in Richtung Zürich und Anschlussbeziehungen in alle weiteren Richtungen. Zudem soll der nahe gelegene, bestehende Bahnhof Töss langfristig im Viertelstundentakt bedient werden.

Insgesamt wurde festgestellt, dass der Neubau einer Haltestelle an dieser Lage nicht zweckmässig wäre. Die geplante S-Bahn-Station «Winterthur-Töss Försterhaus» soll daher antragsgemäss aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden. Die Streichung erfolgt im Rahmen einer nächsten Teilrevision des kantonalen Richtplans.

14 Sanierung Station Schloss Laufen

Jemand beantragt die Streichung des Vorhabens «Sanierung der Station Schloss Laufen», da die Sanierung ist inzwischen abgeschlossen ist.

Die Sanierung der Station Schloss Laufen (Pt. 4.3.2 Nr. 44) wurde im Jahr 2018 abgeschlossen. Das Vorhaben wird daher antragsgemäss aus dem kantonalen Richtplan gestrichen.

15 Zusammenschluss Glattalbahn

Jemand beantragt die Streichung des Vorhabens zum Zusammenschluss der beiden Äste der Glattalbahn zwischen den Bahnhöfen Bassersdorf und Dietlikon.

Das Vorhaben «Erweiterung Glattalbahn» (Pt. 4.3.2 Nr. 11) enthält (in Ergänzung zu den beiden geplanten Linienverlängerungen «Flughafen–Kloten Industrie–Bassersdorf» sowie «Giessen–Bahnhof Dübendorf–Flugplatz Dübendorf–Bahnhof Dietlikon») auch die Option für einen Zusammenschluss der beiden Äste zwischen den Bahnhöfen Bassersdorf und Dietlikon. Im Gegensatz zu den beiden Linienverlängerungen, die beide einen Realisierungshorizont «mittelfristig» aufweisen, ist der mögliche Zusammenschluss als «langfristig» eingetragen und enthält den Vermerk «Nachfragepotenzial und Linienführung prüfen».

Im Nachgang zur Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen wurde die Zweckmässigkeit eines solchen Zusammenschlusses der Glattalbahn vertieft untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass das Nachfragepotenzial sehr gering wäre. Der Zusammenschluss der Glattalbahn soll daher antragsgemäss im Rahmen einer nächsten Teilrevision aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden.

16 Aufnahme eines zusätzlichen Vorhabens in den kantonalen Richtplan

Jemand beantragt, die Forchbahn im Siedlungsgebiet der Gemeinde Egg unterirdisch zu führen.

Die Platzverhältnisse im Ortszentrum von Egg sind beengt. Dies ist jedoch nicht aussergewöhnlich. Die Gleisanlagen der Forchbahn wurden kürzlich erneuert und genügen den betrieblichen Anforderungen. Eine Tieferlegung der Forchbahn wäre hingegen nicht nur unverhältnismässig teuer, sie würde auch zahlreiche neue Probleme aufwerfen (Lage und Anordnung der Rampen, Zugang zu den Haltestellen). Dabei dient die Forchbahn im frag-

lichen Abschnitt zur Erschliessung des Siedlungsgebiets der Gemeinde Egg. Es bestehen daher keine Pläne für eine Tieferlegung der Forchbahn.

17 Angebotsqualität am Wochenende

Jemand beantragt, unter Pt. 4.3.1 festzulegen, dass jede Ortschaft am Wochenende mindestens einen Stundentakt erhalten soll.

Unter Pt. 4.3.1 b (Ziele; S-Bahn, Mittel- und Feinverteiler) ist festgehalten, dass Bus, Tram und Stadtbahn gemäss Angebotsverordnung Gebiete erschliessen, die im 400 m-Einzugsbereich einer Haltestelle mindestens 300 Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeits- oder Ausbildungsplätze aufweisen, und die Anbindung an die S-Bahn sicherstellen.

Die Angebotsqualität ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Diese ist in der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung; LS 740.3) geregelt.

4.4 Fuss- und Veloverkehr

Die Festlegungen unter Pt. 4.4, Fuss und Veloverkehr, waren nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage. Im Rahmen der Anhörung ging jedoch eine Einwendung ein, die nachfolgend behandelt wird.

18 Radweg Wildberg–Turbenthal

Jemand beantragt die Aufnahme des geplanten Radwegs Wildberg–Turbenthal als kantonsübergreifende regionale Radroute in Abbildung 4.3.

Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege sind unter Einbezug der historischen Verkehrswege in den regionalen Richtplänen festzulegen (vgl. § 30 Abs. 4 Bst. d PBG). Im kantonalen Richtplan sind lediglich ausgewählte, interkantonal und kantonal bedeutende Fusswege und Radrouten festgehalten (Abbildung 4.3). Dabei folgen die in Abbildung 4.3 dargestellten Fusswege und Radrouten in der Regel bestehenden, in den regionalen Richtplänen festgelegten Verbindungen. Der Weg zur Anpassung der im regionalen Richtplan festgelegten Fuss- und Radwege führt daher nicht über den kantonalen Richtplan, sondern über das Verfahren zur Teilrevision des entsprechenden regionalen Richtplans.

4.6 Güterverkehr

Die Festlegungen unter Pt. 4.6, Güterverkehr, waren nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage. Im Rahmen der Anhörung ging jedoch eine Einwendung ein, die nachfolgend behandelt wird.

19 Freiverlad Winterthur-Grüze

Jemand beantragt die Aufnahme des Freiverlads Winterthur-Grüze als bestehende Güteranlage.

In der Richtplankarte des kantonalen Richtplans sind die bestehenden und geplanten Güterumschlaganlagen von kantonalen Bedeutung eingetragen. In diesem Zusammenhang ist der Standort Winterthur-Grüze (Pt. 4.6.2 Nr. 15b) als möglicher Ersatzstandort für eine allfällige Verschiebung der am Standort Winterthur-Zentrum bestehenden Güterumschlaganlage vorgesehen.

Die am Standort Winterthur-Grüze bereits bestehenden Anlagen zum Güterumschlag sind von dieser Festlegung nicht betroffen. Sie sind, wie auch die im regionalen Richtplans festgelegten Anschlussgleisinfrastrukturen, beizubehalten bzw. bedarfsgerecht weiterzuentwickeln (vgl. Pt. 4.6.3 b).

Im Rahmen der Arbeiten zur Umsetzung des kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzepts (GVLK) werden die Einträge in den verschiedenen Richtplänen (kantonal, regional, kommunal) in ihrem Gesamtzusammenhang überprüft und allenfalls neu zugeordnet. Sich daraus ergebende Anpassungen der bestehenden Festlegungen erfolgen im Rahmen einer späteren Teilrevision des kantonalen Richtplans.

4.7 Luftverkehr

4.7.2 Weitere Flugplätze

Gegenstand der aktuellen Vorlage zur Teilrevision des kantonalen Richtplans ist die Wiederaufnahme des Flugplatzes Dübendorf in die Richtplankarte und in den Richtplantext unter Pt. 4.7.2, Weitere Flugplätze, sowie

eine damit im Zusammenhang stehende Ergänzung des Grundlagenverzeichnisses unter Pt. 4.9, b) Weitere Grundlagen, Luftverkehr.

a) Einwendungen zu Inhalten der öffentlichen Auflage

20 Wiederaufnahme Flugplatz Dübendorf in den kantonalen Richtplan

Mehrere Einwendende begrüssen die Wiederaufnahme des Flugplatzes Dübendorf in den kantonalen Richtplan. Damit wird der Entscheid des Bundesrates, die zivilaviatische Nutzung im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vorzusehen, auf kantonaler Ebene raumplanerisch umgesetzt.

Mehrere Einwendende beantragen, auf den Eintrag in der Richtplankarte zu verzichten, oder diesen lediglich als Vororientierung im Sinne einer Option aufzunehmen. Zum heutigen Zeitpunkt fehlten die Grundlagen für eine sachgerechte Festlegung des Flugplatzes im kantonalen Richtplan. Die Wiederaufnahme der verkürzten Piste in Dübendorf sei zurückzustellen, bis klare und verlässliche Aussagen über die zukünftige Nutzung und deren Auswirkungen auf Raum und Umwelt bekannt sind. Jemand beantragt, den Flugplatz in seinem Perimeter mit Piste und vorhandenen wie geplanten Infrastrukturen einzutragen.

Der Bund sieht vor, dass auf dem Areal des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf ein zivilaviatisches Flugfeld mit Bundesbasis (militärische und zivile Aviatik) betrieben und im westlichen Teil des Areals ein Hubstandort des nationalen Innovationsparks entwickelt werden soll. Mit dem Betrieb eines zivilen Flugfeldes in Dübendorf soll gewährleistet werden, dass der Wirtschaftsraum Zürich weiterhin an den internationalen Geschäftsreiseverkehr angebunden bleibt und die bestehende Rettungs- und Einsatzbasis für die Blaulichtorganisationen weitergeführt werden kann. Den Zuschlag für den Betrieb des Flugplatzes hat der Bundesrat am 3. September 2014 der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) erteilt. Das von den Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen im Januar 2017 eingereichte Betriebskonzept für einen «historischen Flugplatz mit Werkflügen» hat der Bund abgelehnt.

Am 31. August 2016 genehmigte der Bundesrat die Festlegungen des kantonalen Richtplans zum nationalen Innovationspark, Hubstandort Dübendorf. Damit wurde der Perimeter für die Umsetzung des Innovationsparks festgelegt, der im Endausbau rund 70 Hektaren im Kopfbereich des bisherigen Flugplatzareals umfassen wird. Gleichzeitig setzte der Bundesrat Änderungen im Sachplan Militär (SPM) und im allgemeinen Teil (Konzeptteil) des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) fest. Er erliess damit die Grundlagen für eine künftige Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit einer Helikopter-Basis, das von der Luftwaffe mitbenützt werden kann.

Mit den Festlegungen vom 31. August 2016 hat der Bundesrat verbindliches Planungsrecht geschaffen. Gemäss Art. 22 Abs. 1 der Raumplanungsverordnung (RPV) sind Sachpläne behördenverbindlich. Im Verhältnis zu den kantonalen Richtplänen sind die im Sachplan für die Verwirklichung konkreter Vorhaben getroffenen Anordnungen für den Kanton so weit verbindlich, als der Bund im betreffenden Bereich von Verfassungs- und Gesetzes wegen über entsprechende Kompetenzen verfügt (Art. 23 Abs. 1 RPV). Im Bereich der Aviatik ist der Bund umfassend zuständig (Art. 87 der Bundesverfassung). Somit ist der Entscheid des Bundes, wonach in Dübendorf ein ziviles Flugfeld errichtet werden soll, für den Kanton verbindlich.

Mit der am 4. September 2017 überwiesenen Motion KR-Nr. 177/2015 betreffend Richtplan Kapitel 4.7.2, Eintrag Flugplatz Dübendorf, wurde der Regierungsrat beauftragt, eine Vorlage zur Wiederaufnahme des Flugplatzes Dübendorf in den kantonalen Richtplan vorzulegen. Mit der beantragten Anpassung des kantonalen Richtplans im Rahmen der Teilrevision 2018 kommt der Regierungsrat diesem Auftrag nach.

21 Abstimmung mit der Sachplanung des Bundes

Mehrere Einwendende weisen darauf hin, dass die Bewilligung der Flugplatz-Infrastrukturen, insbesondere auch die Ausgestaltung der Piste, in der ausschliesslichen Kompetenz des Bundes liege. Der Kanton Zürich sei nicht berechtigt, eine diesbezügliche Regelung im kantonalen Richtplan zu erlassen. Mehrere Einwendende beantragen, auf eine Festlegung betreffend Flugplatz Dübendorf im kantonalen Richtplan zu verzichten.

Jemand weist darauf hin, dass im aktuellen Entwurf für das SIL-Objektblatt der Flugplatzperimeter erweitert wurde und damit eine Teilfläche des im kantonalen Richtplan bereits festgesetzten Perimeters für den Innovationspark beansprucht. Jemand beantragt eine frühzeitige Abstimmung der Richtplaninhalte zum Flugplatz Dübendorf mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).

Die Transformation des ehemaligen Militärflugplatzes in Dübendorf ist für den Bund, den Kanton und die betroffenen Gemeinden von grosser Bedeutung. Das Areal hat grosses volkswirtschaftliches Potenzial, sowohl be-

züglich Innovationspark als auch bezüglich Zivilaviatik. Es liegt aber auch in einem dicht besiedelten Wachstumsgebiet sowie in unmittelbarer Nähe des wichtigsten Landesflughafens. Voraussetzung für eine erfolgreiche Umnutzung des Areals ist deshalb ein umsichtig geführter Prozess, der alle wesentlichen Partner und Interessen einbezieht. Die Arbeiten am SIL sind deshalb unter Führung des Bundes und unter Einbezug aller Betroffenen weiterzuführen.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) haben am 11. Februar 2019 einen Entwurf für das SIL-Objektblatt Dübendorf sowie eine Anpassung des SPM-Objektblatts Militärflugplatz Dübendorf (Bundesbasis) zur Anhörung nach Art. 19 RPV unterbreitet.

Zur Grundsatzfrage der Zivilaviatik in Dübendorf hat sich der Regierungsrat mit Beschluss vom 11. Januar 2017 geäussert (RRB Nr. 37/2017). Zu den Entwürfen für das SIL-Objektblatt und für die Anpassung des SPM-Objektblatts hat er mit Schreiben vom 15. Mai 2019 Stellung genommen (RRB Nr. 471/2019). Danach ist der Entwurf zum SIL-Objektblatt mehrheitlich mit der Haltung des Regierungsrates zur Zivilaviatik in Dübendorf vereinbar. Die in Aussicht genommene Ausdehnung des Flugplatzperimeters im Bereich des westlichen Pistenendes wird jedoch abgelehnt. In diesem Bereich greift der Perimeter in eine dem Innovationspark zugewiesene Fläche ein und widerspricht den breit abgestimmten und langfristig ausgelegten kantonalen Planungen zum Innovationspark. Auf die Ausdehnung des Flugplatzperimeters ist daher zu verzichten.

Im Übrigen orientiert sich der überarbeitete Eintrag des Flugplatzes Dübendorf im kantonalen Richtplan am Entwurf für das SIL-Objektblatt Dübendorf. Die Abstimmung mit dem BAZL hat antragsgemäss stattgefunden.

22 Abstimmung mit dem kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark»

Jemand bezweifelt die Rechtmässigkeit des Eintrags der Gebietsplanung «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf» im kantonalen Richtplan. Jemand beantragt, auf die Abstimmung mit der Gebietsplanung «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf» zu verzichten, da diese ungültig sei.

Jemand beantragt, die bauliche und nutzungsmässige Grundstruktur der Transformation des Flugplatzareals mitsamt den erforderlichen Erschliessungsanlagen und Ersatzmassnahmen im Sinne eines Masterplanes als Vororientierung im kantonalen Richtplan einzutragen. Jemand beantragt, bestehende Differenzen zwischen den Planungsinstrumenten von Bund, Kanton und Gemeinden im Rahmen einer Gesamtentwicklungsplanung auszuräumen.

Jemand beantragt die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts, wobei ein Modalsplit von mindestens 60% Öffentlicher Verkehr (ÖV) / 40% Motorisierter Individualverkehr (MIV) vorzusehen sei. Jemand beantragt, es sei ein detailliertes Verkehrskonzept auszuarbeiten, das den Innovationspark wie auch den zivilen Flugbetrieb umfasst. Das Konzept habe eine Variante mit dem vorgesehenen Modalsplit von 60% ÖV / 40% MIV und eine Variante mit einem Modalsplit von 60% MIV / 40% ÖV zu enthalten.

Jemand beantragt, die weitere Entwicklung des Flugplatzareals auf die bestehenden aviatischen Infrastrukturen auszurichten, wobei dem Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) vom 3. März 2015 Rechnung zu tragen sei.

Der Kantonsrat hat die Gebietsplanung «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf» mit Beschluss vom 29. Juni 2015 im kantonalen Richtplan festgelegt. Dabei handelt es sich um einen politischen Entscheid, der nicht im Rechtsmittelverfahren überprüft und auch nicht als ungültig erklärt werden kann, da er das Ergebnis politisch korrekt erfolgter Meinungsbildung ist und den Willen der Mehrheit des Parlaments wiedergibt. Der Eintrag im kantonalen Richtplan bildet die Grundlage für den kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich», der von der Baudirektion mit Verfügung vom 9. August 2017 festgesetzt wurde.

Im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplans wurde ein Gesamtverkehrskonzept erstellt. Die wichtigsten Eckwerte daraus sind im kantonalen Gestaltungsplan verankert. Danach muss für den Perimeter der ersten Etappe des Gestaltungsplans ein Bi-Modalsplit mit einem Anteil von mindestens 60% ÖV und maximal 40% MIV erreicht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde festgelegt, dass eine Entwicklung über 150'000 m² Gesamtnutzfläche erst zulässig ist, wenn ein ÖV-Angebot der Erschliessungsgüte B gewährleistet ist. Die Einhaltung der Modalsplit-Vorgaben ist mindestens alle vier Jahre der zuständigen kantonalen Genehmigungsbehörde nachzuweisen.

Der Bereich Zivilaviatik fällt in die Zuständigkeit des Bundes. Dies schliesst auch den damit verbundenen landseitigen Verkehr mit ein. Massgeblich für die raumplanerischen Rahmenbedingungen zur Infrastruktur und zum Betrieb des Flugplatzes sind somit die Festlegungen im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Der Kanton hat

sich im Rahmen der Stellungnahme der Volkswirtschaftsdirektion zum Entwurf des Schlussberichts SIL-Koordinationsprozess vom 13. Juli 2018 auch zur Verkehrserschliessung der künftigen zivilaviatischen Nutzung auf dem Flugplatzareal geäussert. Grundsätzlich wird das durch die aviatische Nutzung des Flugplatzareals generierte Verkehrsaufkommen als wenig problematisch erachtet. Der Bund wird aber aufgefordert, die Erschliessungsplanung mit der Stiftung Innovationspark abzusprechen, um sicherzustellen, dass diese die zukünftige Entwicklung des Innovationsparks nicht behindert.

Die Erkenntnisse aus dem Gutachten der EKD über die Schutzwürdigkeit des Militärflugplatzes Dübendorf vom 3. März 2015 sind in die Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans eingeflossen. Neben den historischen Bauten und Anlagen erachtet die EKD auch die Start- und Landepisten von 1938 und 1945–1949 sowie ihre Zufahrten als unverzichtbare Teile eines Ensembles. In der Folge wurde der Umgang der neuen Strukturen mit den historischen Denkmalschutzobjekten dahingehend optimiert, dass dem schutzwürdigen Gesamtareal, d.h. dem Ensemble-Charakter der Bestandsbauten einschliesslich der dazugehörigen Nahbereiche sowie dem unverbauten Flugfeld, mittels eines gebührenden Abstands zwischen Alt und Neu Rechnung getragen wird. Die Festlegung der Baubereiche, Freiflächen und Erschliessungsanlagen im Gestaltungsplan wurde entsprechend angepasst.

23 Rahmenbedingungen für den künftigen Flugbetrieb

Jemand beantragt die Beibehaltung der bisherigen Formulierung des siebten Aufzählungspunkt unter Pt. 4.7.2.1 (Weitere Flugplätze, Ziele). Jemand beantragt, auf die Festlegung des Grundsatzes unter Pt. 4.7.2.1 zu verzichten. Stattdessen sei auf die massgebenden Rahmenbedingungen der Gesamtrevision der Ortsplanung der Stadt Dübendorf sowie auf die Gemeindeordnung zu verweisen.

Mehrere Einwendende beantragen einen vollständigen Erhalt des Flugplatzes Dübendorf einschliesslich der bestehenden Piste, Rollwegen und Freiflächen. Die seit Jahrzehnten bestehende Infrastruktur sei unverändert im Richtplan einzutragen und die Erstellung zusätzlicher Bauten im An- und Abflugsektor, die eine Nutzung der gesamten Pistenlänge einschränken könnten, sei zu vermeiden.

Mehrere Einwendende beantragen den Erhalt des bestehenden Flugplatzes als «sleeping Base» unter hoheitlicher Leitung der Luftwaffe bzw. als künftiger City-Airport. Angesichts der sich abzeichnenden Engpässe am Flughafen Zürich sei es unverantwortlich, die vorhandene Infrastruktur am Flugplatz Dübendorf unwiderruflich abzubauen.

Mehrere Einwendende beantragen, den Flugplatz Dübendorf als Regionalflugplatz in das kantonale Gesamtverkehrskonzept aufzunehmen. Die zukünftige aviatische Verkehrsentwicklung des Kantons Zürich sei langfristig sicherzustellen und im kantonalen Gesamtverkehrskonzept zu verankern.

Mehrere Einwendende beantragen eine Ergänzung des Richtplantexts, die es ermöglicht, dass Helikopterplätze an ihrem bisherigen Standort belassen werden können. Damit soll den Bedürfnissen der ansässigen gemeinnützigen und staatlichen Organisationen, wie z.B. die REGA, Rechnung getragen werden.

Die Verbindlichkeit der im Rahmen der Sachplanung des Bundes getroffenen Festlegungen steht ausser Frage. Auf den entsprechenden Verweis im kantonalen Richtplan kann daher nicht verzichtet werden. Auch die Gemeindeordnung und die Gesamtrevision der Ortsplanung der Stadt Dübendorf gehen dem Bundesrecht nicht vor.

Der Bund formuliert die Vorgaben zur Entwicklung der Infrastruktur für die Zivilluftfahrt im entsprechenden SIL-Objektblatt, das zurzeit erarbeitet wird. Für abweichende Festlegungen im kantonalen Richtplan oder Aussagen im kantonalen Gesamtverkehrskonzept besteht daher kein Spielraum. Die Umnutzung des Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld richtet sich nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG) und der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL). Sie umfasst eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen, die zivil weitergenutzt oder neu erstellt werden, die Genehmigung des Betriebsreglements und die Erteilung einer Betriebsbewilligung an die künftige Flugplatzhalterin.

Die Rahmenbedingungen für den künftigen Flugbetrieb auf dem Flugplatzareal Dübendorf werden somit – abgestimmt auf die Gebietsplanung «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf» (vgl. Pt. 6.2.2) – im Rahmen der Sachplanung des Bundes festgelegt. Diese Arbeiten, namentlich der sogenannte SIL-Koordinationsprozess und die Erarbeitung des SIL-Objektblatts Dübendorf, sind inzwischen weit fortgeschritten. Die Formulierung im Richtplantext unter Pt. 4.7.2.1 (Weitere Flugplätze, Ziele), siebter Aufzählungspunkt, wurde daher angepasst. Damit wird der zwischenzeitlich, d.h. seit der letztmaligen Festlegung der Textpassage durch den Kantonsrat vom 18. März 2014 veränderten Ausgangslage, Rechnung getragen.

Gemäss Entwurf des SIL-Objektblatts vom 18. Januar 2019 ist der Standort für die Helikopterbasis im nördlichen Bereich des Perimeters vorgesehen, während die übrigen dem Flugplatz dienenden Betriebe innerhalb des be-

zeichneten Perimeters angeordnet werden sollen. Aus Sicht des Kantons Zürich stellt der Innovationspark ein Schlüsselprojekt dar, dessen langfristige Entwicklung durch bestehende Flugplatzanlagen ausserhalb des Flugplatzperimeters nicht beeinträchtigt werden darf. An den im Entwurf zum SIL-Objektblatt vorgesehenen Festlegungen ist deshalb festzuhalten. Solange aber die zweite Etappe des Innovationsparks noch nicht verwirklicht und die Transformation des Flugplatzareals auch sonst nicht beeinträchtigt wird, spricht nichts gegen einen vorläufigen Weiterbetrieb der Helikopterbasis der REGA am heutigen Standort.

24 Festlegung der überwiegenden Nutzung

Mehrere Einwendende beantragen, auf eine Verlagerung des gewerbsmässigen Luftverkehrs vom Flughafen Zürich auf den Flugplatz Dübendorf zu verzichten. Die Geschäftsfliegerei, Linien- und Charterflugverkehr sowie insbesondere Freizeit-, Sport- und Kleinfliegerei mit Flächenflugzeugen und Helikopterflüge für private und zivile Zwecke sowie Schulungs-, Taxi- und Frachtflüge seien auszuschliessen.

Mehrere Einwendende beantragen, die Nutzung des Flugfelds gemäss dem Konzept der Anrainergemeinden auf die historische Fliegerei und Werkflüge der ansässigen Unternehmungen, Rettungsflüge und Flüge im staatlichen Auftrag (inkl. WEF) sowie Flüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark zu beschränken.

Mehrere Einwendende beantragen, die Nutzung des Flugfelds lediglich für Werkflüge, für die Helikopterbasis, für Rettungsflüge und Flüge der Kantonspolizei sowie die Mitbenutzung durch die Luftwaffe für Flüge mit militärischen Helikoptern und Flächenflugzeugen (exkl. Jetbetrieb) vorzusehen. Jemand beantragt eine Beschränkung auf das Militär (Luftwaffe), historische Flüge und auf Flüge Werkflugplatz, Innovationspark, Blaulichtorganisationen und im staatlichem Auftrag.

Mehrere Einwendende beantragen, die Festlegung der überwiegenden Nutzung in der Tabelle unter Pt. 4.7.2.2 a) durch die Formulierung «Ziviler Werkflugplatz für Flächenflugzeuge und Helikopter (REGA, Kapo ZH u.Ä.); Mitbenutzung durch die Luftwaffe und den Lufttransportdienst des Bundes» zu ersetzen. Jemand beantragt, den Eintrag der überwiegenden Nutzung auf «Militärflugplatz der Luftwaffe und des Lufttransportdienstes des Bundes; Mitbenutzung durch Zivile gemäss SIL-Objektblatt» zu ändern. Jemand beantragt, die bisherige Formulierung «unterliegt der Sachplanung gemäss Bundesgesetzgebung» beizubehalten, da der Verweis auf die Sachplanung des Bundes nach wie vor richtig sei.

Gemäss Art. 87 der Bundesverfassung fällt die Zivilluftfahrt in den Aufgabenbereich des Bundes. Die massgeblichen Rahmenbedingungen für den künftigen Betrieb des Flugplatzes Dübendorf werden im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgelegt. Die Interessen von Kanton und Standortgemeinden sind im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts zu berücksichtigen. Der Regierungsrat hat sich mit RRB Nr. 37/2017 zu seiner grundsätzlichen Haltung zur Zivilluftfahrt in Dübendorf geäussert und mit RRB Nr. 471/2019 zum vorliegenden Entwurf für das SIL-Objektblatt Stellung genommen. Von den Festlegungen im SIL-Objektblatt abweichende Regelungen im kantonalen Richtplan sind jedoch nicht zulässig, bzw. diese könnten keine Wirkung entfalten.

In der Tabelle unter Pt. 4.7.2.2 a) werden die weiteren Flugplätze und Flugfelder mit Angabe ihrer überwiegenden Nutzung und der Pisten festgelegt. Der Tabelleneintrag zum Flugplatz Dübendorf enthielt bisher den Vermerk «unterliegt der Sachplanung gemäss Bundesgesetzgebung». Diese Feststellung ist grundsätzlich weiterhin richtig; der Eintrag im kantonalen Richtplan kann nun aber, nachdem die Arbeiten am SIL-Objektblatt Dübendorf weit fortgeschritten sind, mit Inhalt gefüllt werden.

In der Spalte «Überwiegende Nutzung» wird daher neu die als Ergebnis des SIL-Prozesses vorgesehene Nutzung des künftigen zivilen Flugplatzes in Dübendorf eingetragen.

25 Festlegung der Pistenlänge

Mehrere Einwendende begrüssen den Eintrag der Piste in der Richtplankarte sowie die Begrenzung der Pistenlänge auf 1800 Meter. Der im Entwurf zur öffentlichen Auflage unter Pt. 4.7.2.2 a) enthaltene Tabelleneintrag «Hartbelagspiste 11/29, 1800 Meter» sei daher unverändert beizubehalten. Jemand beantragt, auf den Eintrag der Piste in der Richtplankarte zu verzichten, da diese eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes ermöglichen würde.

Mehrere Einwendende begrüssen den Eintrag der Piste in der Richtplankarte, beantragen aber, auf eine Begrenzung der Pistenlänge auf 1800 Meter zu verzichten. Mehrere Einwendende beantragen, im Richtplantext unter Pt. 4.7.2.2 a) eine längere Pistenlänge festzulegen bzw. die bestehende Piste in der heutigen Ausdehnung beizubehalten. Mehrere Einwendende beantragen, auf die Angabe der Pistenlänge im kantonalen Richtplan zu verzichten, da die Erarbeitung des massgeblichen SIL-Objektblatts noch nicht abgeschlossen sei.

In einer früheren Fassung des kantonalen Richtplans war die Piste des damaligen Militärflugplatzes Dübendorf mit einer Länge von 2500 Meter eingetragen (Teilrevision Verkehr, Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007).

Seither hat der Bundesrat entschieden, den militärischen Flugbetrieb in Dübendorf einzustellen. Für die künftige zivile Nutzung des Flugplatzes, die in erster Linie den Geschäftsreiseverkehr sowie Werkflüge und die Leicht- und Sportaviatik umfasst, genügt eine deutlich kürzere nutzbare Pistenlänge.

Gemäss den Ausschreibungsunterlagen des BAZL vom 12. Dezember 2013 sowie dem Objektblatt des Sachplans Militär vom 31. August 2016 ist für den künftigen Betrieb auf dem Flugplatz Dübendorf eine nutzbare Pistenlänge von 1800 Metern vorgesehen. Davon abweichend enthält das inzwischen im Entwurf vorliegende SIL-Objektblatt vom 11. Februar 2019 die Bemerkung, dass für die Starts schwerer Flugzeuge die Startstrecke verlängert werden könne, soweit dies innerhalb des Flugplatzperimeters möglich sei. Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme vom 15. Mai 2019 festgehalten, dass eine nachvollziehbare Begründung für die Abweichung von den Grundlagen fehlt und im Hinblick auf die Verabschiedung des SIL-Objektblatts noch zu erbringen sein wird (RRB Nr. 471/2019).

Um Klarheit und Planungssicherheit für die nachgelagerten Verfahren zu schaffen, ist es notwendig, die benutzbare Pistenlänge festzulegen. Da aber das SIL-Objektblatt zum heutigen Zeitpunkt noch nicht verabschiedet ist und der endgültigen Festlegung der Pistenlänge nicht vorgegriffen werden soll, wird in der Tabelle unter Pt. 4.7.2.2 a) auf die Nennung einer konkreten Pistenlänge für den Flugplatz Dübendorf verzichtet.

26 Eintrag einer Abgrenzungslinie

Jemand beantragt, analog zur Abgrenzungslinie für den Flughafen Zürich auch für den Flugplatz Dübendorf eine Abgrenzungslinie einzutragen. Damit könne eine langfristig notwendig werdende Ausweitung des Flugbetriebs in Dübendorf als Option aufrechterhalten und planerisch gesichert werden.

Die Abgrenzungslinie für den Flughafen Zürich ist mit differenzierten Festlegungen zur raumplanerischen Vorsorge verbunden, die dazu dienen, die langfristige Koexistenz von Flughafen- und Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion sicherzustellen. Im Fall des Flugplatzes Dübendorf ist die Lärmentwicklung geringer. Es besteht daher kein zusätzlicher Regelungsbedarf für das Planen und Bauen im Umfeld des Flugplatzes, der über die Bestimmungen der Lärmschutzverordnung hinausgeht.

27 Massnahmen im Hinblick auf die Nachnutzung des Flugplatzareals

Jemand beantragt, auf die ersatzlose Streichung der Textpassage betreffend Erarbeitung von Grundlagen für die Nachnutzung des Flugplatzareals unter Pt. 4.7.2.3 Massnahmen zu verzichten. Die Transformation des Militärflugplatzes Dübendorf sei eine Aufgabe mit erheblichen räumlichen Auswirkungen, die eine sorgfältige Abstimmung der Planungen von Bund, Kanton, Region und Gemeinden erfordere.

Am 3. September 2014 fasste der Bundesrat als Grundeigentümergevertreter den Beschluss, den Militärflugplatz Dübendorf als ziviles Flugfeld mit einer Bundesbasis der Luftwaffe weiter zu nutzen. Damit will er einerseits das 230 ha grosse Areal als strategische Landreserve für künftige Generationen erhalten. Andererseits soll der Flugplatz zur Entlastung des Flughafens Zürich beitragen. Mit dem Betrieb eines zivilen Flugfeldes in Dübendorf soll gewährleistet werden, dass der Wirtschaftsraum Zürich weiterhin an den internationalen Geschäftsreiseverkehr angebunden bleibt und die bestehende Rettungs- und Einsatzbasis für die Blaulichtorganisationen weitergeführt werden kann. Im westlichen Teil des Flugplatzareals soll ein Hubstandort des Nationalen Innovationsparks entstehen.

Mit dem Beschluss zur Anpassung des SIL-Konzeptteils hat der Bundesrat die Zweckbestimmung des Flugplatzes präzisiert. Priorität hat demnach der Geschäftsreiseverkehr, während Linienverkehr und fliegerische Grundschulung ausgeschlossen sind. Die Infrastruktur und die Rahmenbedingungen zum künftigen Betrieb des Flugplatzes sind auf diesen Zweck hin auszurichten.

Die raumrelevanten Rahmenbedingungen zur Infrastruktur und zum Betrieb des Flugplatzes werden im SIL-Objektblatt festgelegt. Für abweichende Festlegungen im kantonalen Richtplan besteht diesbezüglich wenig Spielraum. Zur Wahrung der Interessen des Kantons und der Standortregion ist es aber angezeigt, dass die Planungen des Bundes weiterhin eng begleitet werden. Die den Flugplatz Dübendorf betreffende Textpassage unter Pt. 4.7.2.3 a) wurde daher angepasst.

28 Anpassung der Lärmkurven und Hindernisbegrenzungsflächen

Jemand beantragt, vor dem Eintrag der Piste des Flugplatzes Dübendorf seien mit dem Bund die Lärmkurven und Hindernisbegrenzungsflächen verbindlich zu regeln bzw. zu vereinbaren.

Jemand beantragt, die Massnahme unter Punkt 4.7.2.3 a) um den Aspekt des Flugplatzperimeters zu ergänzen. Mit der anstehenden Verabschiedung des SIL-Objektblatts werden die bisher massgeblichen Festlegungen im Sachplan Militär vom 31. August 2016, Objektblatt Dübendorf, abgelöst.

Betreffend Lärmkurven und Hindernisbegrenzungsflächen für den Flugplatz Dübendorf erfolgt keine Festlegung in der Richtplankarte. Im Richtplantext ist jedoch festgehalten, dass der Kanton «auf eine zeitnahe Anpassung der Lärmkurven und Hindernisbegrenzungsflächen an die heute und gemäss zukünftigen Beschlüssen vereinbarte Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf» hinwirkt (Pt. 4.7.2.3 a).

Bei der im Richtplantext unter Pt. 4.7.2.3 a) erwähnten Anpassung der Lärmkurven und Hindernisbegrenzungsflächen stehen die ungestörte Siedlungsentwicklung in den umliegenden Gemeinden sowie der Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Fluglärm im Vordergrund. Die Festlegung des Flugplatzperimeters im SIL-Objektblatt steht damit in keinem direkten Zusammenhang. Auf die beantragte Ergänzung der Textpassage um den Aspekt des Flugplatzperimeters wurde daher verzichtet.

29 Berechnung der Fluglärmbelastung

Jemand beantragt, der Kanton habe darauf hinzuwirken, dass im Rahmen des Umnutzungsverfahrens für den Flugplatz Dübendorf eine Berechnung der Fluglärmbelastung und der Lärmbelastungskurven durch eine unabhängige, nicht mit dem Flugbetrieb befangene und allgemein anerkannte professionelle Partei erfolgt.

Die Methodik zur Berechnung des Fluglärms ist in der Lärmschutzverordnung (LSV) geregelt und fällt in die Zuständigkeit des Bundesamts für Umwelt (BAFU). Die Fluglärmrechnung für den Flugplatz Dübendorf ist im Anhang B.2 des Schlussberichts zum SIL-Koordinationsprozess vom Oktober 2018 dokumentiert.

Mit einer zweckmässigen Festlegung der Betriebszeiten für die zivilaviatische Nutzung können die Auswirkungen des Fluglärms wirksam begrenzt werden. Es gilt dabei, einen Ausgleich zwischen den Ansprüchen des Geschäftsreiseverkehrs nach einer möglichst durchgehenden Erreichbarkeit und dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung zu finden. Der Kanton Zürich hat die Interessen der Standortregion im Rahmen seiner Mitwirkung im SIL-Koordinationsprozess vertreten und wird dies auch weiterhin tun.

30 Massnahmen zur ökologischen Aufwertung und zum Schutz des Grundwassers

Jemand beantragt, der Kanton habe darauf hinzuwirken, dass das Areal des Flugplatzes Dübendorf ökologisch aufgewertet, der Naturschutz gewahrt, die vorhandene Biodiversität gewährleistet und weiterentwickelt sowie die auf dem Areal befindlichen wichtigen Grundwasserspeicher integral geschützt werden.

Jemand beantragt, aus Sicherheitsgründen auf die Renaturierung der im Flugplatzareal gelegenen Bäche zu verzichten.

Den Anliegen des Naturschutzes ist im Rahmen der weiteren Planungen sachgerecht Rechnung zu tragen. Die Sicherheit des Flugbetriebs ist dabei selbstverständlich zu gewährleisten. Auf eine Renaturierung der Bäche im Bereich des Flugplatzareals kann jedoch nicht verzichtet werden. Diese unterliegt den Anforderungen des Gewässerschutzgesetzes und der entsprechenden Sachplanung des Bundes.

Die auf dem Flugplatzgelände bestehenden Flächen mit schützenswerten Tier- und Pflanzenarten sind soweit möglich zu erhalten. Dasselbe gilt für den im Bereich des Flugplatzes verlaufenden Chrebschüsselibach und den Dürrbach sowie die beiden Grundwasserfassungen Stiegenhof und Widacher. Letztere tragen zur Trinkwasserversorgung der Anrainergemeinden bei. Die Planungen des Bundes erfolgen in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen.

31 Ergänzung Grundlagenverzeichnis

Mehrere Einwendende beantragen, die Teilrevision des SIL-Konzeptteils vom 31. August 2016 sowie den Beschluss des Regierungsrates zur Zivillaviatik in Dübendorf vom 11. Januar 2017 (RRB 37/2017) ins Grundlagenverzeichnis aufzunehmen.

Mehrere Einwendende beantragen, den Entwurf des SIL-Objektblatts Dübendorf vom 18. Januar 2019 mitsamt Anhängen sowie die Stellungnahme des Regierungsrates ins Grundlagenverzeichnis aufzunehmen.

Jemand beantragt, den kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» ins Grundlagenverzeichnis aufzunehmen. Jemand beantragt, das im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans erstellte Gut-

achten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege EKD vom 3. März 2015 ins Grundlagenverzeichnis aufzunehmen.

Das Grundlagenverzeichnis unter Pt. 4.9, b) Weitere Grundlagen, Luftverkehr, wurde antragsgemäss ergänzt. Namentlich wurden die Teilrevision des SIL-Konzeptteils vom 31. August 2016 sowie der Beschluss des Regierungsrates zur Zivillaviatik in Dübendorf vom 11. Januar 2017 (RRB 37/2017) ins Grundlagenverzeichnis aufgenommen. Ebenso wurden der Schlussbericht des SIL-Koordinationsprozesses vom Oktober 2018, der Entwurf des SIL-Objektblatts Dübendorf vom 18. Januar 2019 sowie die Stellungnahme des Regierungsrates vom 15. Mai 2019 (RRB 471/2019) ins Grundlagenverzeichnis aufgenommen.

Der kantonale Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» ist bei den Grundlagen zur Gebietsplanung «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf» aufgeführt (Pt. 6.7, b) Weitere Grundlagen, Gebietsplanung nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf). Das Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege EKD vom 3. März 2015 ist im Beschlussdokument (Verfügung der Baudirektion vom 9. August 2017 zur Festsetzung des kantonalen Gestaltungsplans) enthalten.

4.9 Grundlagen

Die in Kapitel 4.9 aufgeführten Grundlagen zum Thema Schifffahrt waren nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage. Im Rahmen der Anhörung ging jedoch eine Einwendung ein, die nachfolgend behandelt wird.

32 Beschränkung von Bootsplätzen am Zürich-/Obersee

Jemand beantragt eine Anpassung der Bezeichnung eines im Grundlagenverzeichnis aufgeführten Dokuments zum Thema «Beschränkung von Bootsplätzen am Zürich-/Obersee» vom 15. Mai 1998. Es handle sich dabei nicht um eine «interkantonale Vereinbarung der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen», sondern um eine «Übereinkunft der Raumplanungsdirektoren Zürich, Schwyz und St. Gallen».

Das im Grundlagenverzeichnis zum Kapitel Verkehr (Pt. 4.9 Grundlagen, b) Weitere Grundlagen, Schifffahrt) aufgeführte Dokument vom 15. Mai 1998 bildet nach wie vor die Grundlage für die gemeinsam abgestimmte Beschränkung der Bootsliegplätze in den drei Kantonen. Es ist aber richtig, dass es sich dabei nicht um eine formelle interkantonale Vereinbarung handelt. Der Eintrag im Grundlagenverzeichnis wird daher antragsgemäss angepasst zu «Beschränkung von Bootsplätzen am Zürich-/Obersee; Übereinkunft der für die Raumplanung zuständigen Regierungsräte der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen vom 15. Mai 1998».

5 Einwendungen zum Kapitel Versorgung, Entsorgung

Das Kapitel «Versorgung, Entsorgung» war nicht Teil der öffentlichen Auflage. Im Rahmen der Anhörung gingen jedoch auch zu diesem Kapitel Einwendungen ein. Sofern diese Anliegen richtplanrelevant sind, werden sie nachfolgend behandelt.

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

33 **Aufnahme ARA Hard als Anlage von kantonaler Bedeutung**

Jemand beantragt, mit Verweis auf Art. 8 Abs. 2 RPG, die Aufnahme der ARA Hard bei Winterthur als Abwasserreinigungsanlage von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan. Der erweiterte Raumbedarf, den die Erfordernisse zusätzlicher Reinigungsstufen und der Anschluss der Kanalisation zusätzlicher Gemeinden mit sich bringe, mache diesen Schritt notwendig.

Die Planung, Sanierung und Erweiterung von Anlagen zur Abwasserreinigung obliegt den Zweckverbänden (Abwasserverbänden). Überkommunale Abwasserreinigungsanlagen sind gemäss Pt. 5.6.3 in den regionalen Richtplänen festzulegen. Der Kanton empfiehlt die Erstellung einer Arealentwicklungsstrategie durch den Zweckverband und gegebenenfalls eine Anpassung des regionalen Richtplaneintrags.

5.7 Abfall

34 **Verzicht auf bereits festgesetzten Deponiestandort**

Jemand beantragt, unter Pt. 5.7.2 auf den Tabelleneintrag Nr. 13, Egg, Büelholz, zu verzichten, da es sonst in der Region (östlich des Pfannenstils) zu einer Ballung von Deponiestandorten komme.

Die im Richtplan festgesetzten Deponiestandorte basieren auf einer kantonsweiten Standortevaluation. Sie sind das Resultat eines raumplanerischen Gesamtkonzeptes und wurden unter Berücksichtigung geologischer Rahmenbedingungen und lokaler Gegebenheiten nach einer umfassenden Auslegeordnung im Richtplan festgesetzt.

Gewisse Regionen weisen aufgrund ihrer geologischen Voraussetzungen eine grössere Dichte an Deponiestandorten auf als andere. Um sicherzustellen, dass in diesen Regionen nicht mehrere Deponien des gleichen Typs gleichzeitig in Betrieb stehen, wurde das sogenannte Kreismodell eingeführt. Es hilft mit, die Belastungen zu reduzieren.

35 **Regelung der Zufahrt zu bereits festgesetztem Deponiestandort**

Jemand beantragt das Zufahrtsregime zum Standort Gossau/Egg, Lehrüti, mit den betroffenen Gemeinden zu optimieren.

Die Zufahrtswege sind auf Stufe Nutzungsplanung zu thematisieren. Im Rahmen der Gestaltungsplanung werden die betroffenen Gemeinden einbezogen.

