

Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

2.1.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte ist das Siedlungsgebiet abschliessend dargestellt. In der Karte sind 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 Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen.

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, namentlich zur Zonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zu den Baudenkmälern, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie zur Umweltschutzplanungsträgern 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

Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf

Mitwirkungsbericht

einschliesslich Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

5821

**Antrag des Regierungsrates vom
6. April 2022**

Kanton Zürich **Richtplan**

Inhalt

A	Anhörung und öffentliche Auflage	3
B	Aufgelegte Anpassungen	4
C	Einwendungen	5
C.1	Mitwirkungsverfahren	5
C.2	Umgang mit den Einwendungen	5
	Kapitel 2 «Siedlung»	5
	2.2 Siedlungsgebiet	5
	Kapitel 4 «Verkehr»	6
	4.7.2 Weitere Flugplätze	6
	4.9 Grundlagen	9
	Kapitel 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen»	9
	6.1 Gesamtstrategie	9
	6.1.2 Karteneinträge	9
	6.2 Gebietsplanung	10
	6.2.2 Nationaler Innovationspark Standort Zürich, Forschungs- und Werkflugplatz Dübendorf, Bundeseinrichtungen	10
	Allgemeine Einwendungen	13
	Einwendungen zu nicht aufgelegten Kapiteln	15

A Anhörung und öffentliche Auflage

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG). Der vorliegende Mitwirkungsbericht gibt Auskunft über den Umgang mit den Einwendungen.

B Aufgelegte Anpassungen

Die Richtplanteilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf umfasst die Revisionsinhalte in den Kapiteln 2 «Siedlung», 4 «Verkehr» und 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen». In diesem Berichtsteil erläutert werden die Anpassungen in den Kapiteln sowie die dazu eingegangenen Einwendungen. Betroffen sind die nachfolgend aufgeführten Unterkapitel, deren Bezeichnung und Inhaltsangaben der Fassung der öffentlichen Auflage entspricht.

Kapitel 2 «Siedlung»

- Pt. 2.2: Anpassung Siedlungsgebiet, Stadt Dübendorf und Gemeinde Wangen-Brüttisellen

Kapitel 4 «Verkehr»

- Pt. 4.7.2: Wiederaufnahme Flugplatz Dübendorf
- Pt. 4.9: Aktualisierung Grundlagenverzeichnis

Kapitel 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen»

- Pt. 6.1: Anpassung Tabelleneintrag Nr. 10 «Nationaler Innovationspark Standort Zürich, Forschungs- und Werkflugplatz Dübendorf, Bundeseinrichtungen»
- Pt. 6.2: Neufassung Kapitel 6.2.2 «Nationaler Innovationspark Standort Zürich, Forschungs- und Werkflugplatz, Bundeseinrichtungen»
- Pt. 6.7: Aktualisierung Grundlagenverzeichnis

C Einwendungen

C.1 Mitwirkungsverfahren

Die öffentliche Auflage zur Mitwirkung der Bevölkerung sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger fand parallel vom 6. September bis 5. November 2021 statt. Es gingen rund 290 Rückmeldungen ein. Davon stammen rund 125 von Behörden und anderen Institutionen der öffentlichen Hand. Die übrigen Rückmeldungen stammen von Privaten und Verbänden. Rund 5% der Rückmeldungen betrafen das Kapitel 2 «Siedlung», rund 21% das Kapitel 4 «Verkehr», rund 38% das Kapitel 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen» und rund 3% die Richtplankarte. Die restlichen Rückmeldungen (rund 33%) waren allgemeiner Art, Zustimmungen oder Verzichtserklärungen.

Die Richtplandokumente (Stand Entwurf für die öffentliche Auflage) wurden zudem beim Bund zur Vorprüfung eingereicht. Die erhaltenen Rückmeldungen wurden bei der Überarbeitung der Vorlage berücksichtigt und führten zu entsprechenden Anpassungen an den Richtplandokumenten. In einigen Punkten erfolgten Ergänzungen im Erläuterungsbericht und im Mitwirkungsbericht.

Die folgenden Kapitel dokumentieren die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens erhobenen Einwendungen. Der Mitwirkungsbericht ist gleich strukturiert wie die Richtplanvorlage. Die Verweise darin beziehen sich auf den Text der Richtplanvorlage bzw. den Erläuterungsbericht.

C.2 Umgang mit den Einwendungen

Die Gliederung der eingegangenen Einwendungen orientiert sich an der Struktur des Richtplantexts. Zum Schluss sind die Einwendungen zu nicht aufgelegten Kapiteln aufgeführt sowie allgemeine Einwendungen, die keinem Kapitel zugeordnet werden konnten.

Kapitel 2 «Siedlung»

2.2 Siedlungsgebiet

1 Erläuterungsbericht – Nichtbauzone

Jemand fordert, dass im Erläuterungsbericht, Kap. 2.2, zu präzisieren sei, dass der Gewässerraum des Chrebschüsselibachs einer Nichtbauzone zuzuweisen sei.

Die Festlegung des Gewässerraums schränkt die Nutzbarkeit im Sinne der Bundesgesetzgebung ein. Eine Festlegung als Nichtbauzone im Gewässerraum ist keine gesetzliche Pflicht und eine Bauzone per se stellt auch keinen Widerspruch zur Bundesgesetzgebung dar. Zudem sind Flächen offener Gewässer und zugleich auch der Gewässerraum der massgeblichen Grundstücksfläche zuzuordnen (vgl. § 259 PBG) und generieren Ausnützung, die ausserhalb des Gewässerraums konsumiert werden darf. Zudem wurde am 15. Januar 2022 der kantonale Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» rechtskräftig. Die Fragestellung im Teilgebiet A betreffend die Zuweisung des Gewässerraums zu einer Nichtbauzone ist somit untergeordneter Natur. Entsprechend wird dem Antrag nicht stattgegeben.

2 Festlegung Siedlungsgebiet

Jemand fordert, dass kein zusätzliches Siedlungsgebiet in der Landwirtschaftszone auszuscheiden sei. Sollte es trotzdem zu einer Ausdehnung des Siedlungsgebiets im Bereich des Flugplatzareals Dübendorf kommen, dann müsste vorgängig durch eine Fachperson eine Neukartierung des Bodens im Flugplatzperimeter vorgenommen werden. Dabei müsste für das ganze Flugplatzareal Dübendorf die Nutzungseignung, die Bodenqualität und die Eignung für Fruchtfolgeflächen (FFF) festgestellt werden. Sollte in dieser Untersuchung festgestellt werden, dass die Ausscheidung des Siedlungsgebiets FFF tangiert, müssten diese vor der Umzonung kompensiert werden, ansonsten würde die Anpassung weiterhin abgelehnt werden.

Die Anpassung des Siedlungsgebiets entspricht dem Bundesgerichtsurteil vom 12. November 2021 betreffend den rechtskräftigen kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich». Darin wird der Perimeter aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort als weitgehend überbaut und daher als für die im Raumplanungs-

gesetz genannten Zwecke des Landwirtschaftsgebiets als nicht geeignet bewertet (vgl. Art. 16 RPG). Daher wird die gegenwärtige Zuweisung zum Landwirtschaftsgebiet als fragwürdig beurteilt.

Das Areal des Flugplatzes Dübendorf ist in der landwirtschaftlichen Bodenkarte nicht aufgeführt, weil der Flugplatz zum Zeitpunkt der Kartierung in den 1990er Jahren nicht der Landwirtschaftszone zugewiesen war. Anlässlich der FFF-Revision im Jahr 2009 wurde das Gebiet hinsichtlich der Bodenqualität untersucht und beurteilt. Die beauftragten Bodenkundler fanden im östlichen Teil des Flugfeldes Flächen, die den FFF-Kriterien entsprechen. Der ganze innere Bereich westlich davon besteht jedoch vor allem aus schlechten Auffüllungen von ehemaligen Nassböden mit sehr wenig pflanzennutzbarer Gründigkeit, welche die FFF-Anforderungen nicht erfüllen. Eine Neukartierung der betreffenden Flächen ist daher nicht erforderlich.

Kapitel 4 «Verkehr»

4.7.2 Weitere Flugplätze

3 Grundsätzliche Vorbehalte gegenüber der zukünftigen aviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf

Jemand beantragt, die Flugpiste sei zurückzubauen, die Subventionierung eines Flugbetriebs durch die Gemeinden sei zu verhindern, die Biodiversität auf dem ganzen Gebiet sei zu verbessern und ein grosser Teil der Fläche sei im Richtplan als Zone für Natur und Biodiversität zu sichern.

Das im Synthesebericht zur Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf vom 31. August 2021 dargelegte Zielbild stellt eine von Kanton, Standortgemeinden und Bund gemeinsam getragene Vision für die zukünftige Nutzung des Flugplatzareals dar, die auch in Zukunft ein ausgewogenes Nebeneinander verschiedener Nutzungen erlaubt. Die Festlegungen unter Pt. 4.7.2 bilden dieses Zielbild ab und sind als Interessensbekundungen des Kantons im Hinblick auf das noch zu erarbeitende Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) zu verstehen. An diesen Zielsetzungen wird daher festgehalten. Hinsichtlich der ökologischen Aufwertung der Flächen des Flugfeldes wird auf die Gebietsplanung «Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen» (Pt. 6.2.2) verwiesen.

4 Einwendungen zur Ausgestaltung des Flugbetriebs

Mehrere Einwendende beantragen, der Flugbetrieb sei so auszugestalten, dass er der wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons diene und die Siedlungsentwicklung der Standortgemeinden nicht beeinträchtige.

Mehrere Einwendende beantragen, bezüglich der zukünftigen aviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf keine allzu einschränkenden Vorgaben zu machen.

Jemand beantragt, die Einführung der Geschäftsfliegerei in Dübendorf sei erneut zu prüfen.

Mehrere Einwendende beantragen, auf die Festlegung von Betriebszeiten sei zu verzichten.

Das im Synthesebericht dargelegte Zielbild stellt eine von allen am Prozess beteiligten Partnern gemeinsam getragene Vision für die zukünftige Nutzung des Flugplatzareals dar, die ein ausgewogenes Nebeneinander verschiedener Nutzungen erlaubt. Die Festlegungen unter Pt. 4.7.2 bilden dieses Zielbild ab und sind als Interessensbekundungen des Kantons im Hinblick auf das noch zu erarbeitende SIL-Objektblatt zu verstehen. An diesen Zielsetzungen wird daher festgehalten.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Luftfahrt nach Art. 87 der Bundesverfassung (BV) in den Kompetenzbereich des Bundes fällt. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt (vgl. Art. 13 RPG). Er bestimmt gemäss Art. 3a der Verordnung über die Infrastruktur Luftfahrt (VIL) die einzelnen, dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen, insbesondere deren Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb. Das im weiteren Prozess zu erarbeitende SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf wird die verbindliche Grundlage für zukünftige Betriebsreglemente und Anpassungen an den Flugplatzinfrastrukturanlagen bilden (vgl. Art. 37 Abs. 5 Luftfahrtgesetz, LFG).

5 Terminologie

Mehrere Einwendende fordern, dass unter Pt. 4.7.2 des Richtplantextes die gesetzlich definierte Terminologie der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) für die vorgesehene Umnutzung des Militärflugplatzes zu verwenden sei. Daher sei an mehreren Stellen der Begriff «ziviler Flugplatz Dübendorf» anstelle von «Forschungs- und Werkflugplatz» zu verwenden.

Die Formulierung im Richtplantext ist als Willensbekundung des Kantons und der Standortgemeinden zu verstehen und stützt sich ab auf das Bekenntnis mit den weiteren Beteiligten im Synthesebericht zur Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf vom 31. August 2021, nach welchem die zukünftige Entwicklung auf dem Flugplatz Dübendorf im Hinblick auf das noch zu erarbeitende SIL-Objektblatt angestrebt wird. Dabei entspricht es dem ausdrücklichen Anliegen des Kantons und der Standortgemeinden, dass der heutige Militärflugplatz mit ziviler Mitbenutzung in einen zivilen Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung umgenutzt werden soll. Es ist jedoch auch in diesem Zusammenhang nochmals zu betonen, dass der verbindliche Rahmen für die zukünftige zivile Nutzung des Flugplatzes im SIL-Objektblatt festgelegt wird.

6 Begriff der «Dreifachnutzung»

Jemand beantragt, den Begriff der «militärischen Mitbenutzung» dahingehend zu hinterfragen, ob er der Dreifachnutzung wirklich gerecht werde, da die militärische Nutzung in Zukunft nur noch einen geringen Anteil ausmachen werde.

Gemäss Synthesebericht vom August 2021 ist der Flugbetrieb auf 20 000 Flugbewegungen pro Jahr ausgelegt, wobei von je rund 10 000 zivilen und militärischen Flugbewegungen ausgegangen wird. Die militärische und die zivilaviatische Nutzung sind somit gleichbedeutend. Am Begriff wird daher festgehalten.

7 Einwendungen zur Festlegung eines Bewegungspfadonds

Mehrere Einwendende beantragen, es sei an der expliziten Festlegung von 20 000 Flugbewegungen pro Jahr festzuhalten.

Mehrere Einwendende beantragen, auf die Festlegung einer genauen Anzahl von Flugbewegungen sei zu verzichten.

Jemand beantragt, auf die Festlegung einer fixen Anzahl Flugbewegungen sei zu verzichten und stattdessen sei darauf hinzuweisen, dass sich die Anzahl Flugbewegungen aus dem im SIL-Objektblatt festgelegten Gebiet mit Lärmauswirkungen ergeben wird.

Jemand weist darauf hin, dass die abschliessende, verbindliche Vorgabe zum Zweck und zur Nutzung der Flugplätze der Sachplanung des Bundes vorbehalten bleibe.

Das im Synthesebericht dargelegte Zielbild stellt eine von allen am Prozess beteiligten Partnern gemeinsam getragene Vision für die zukünftige Nutzung des Flugplatzareals dar, die ein ausgewogenes Nebeneinander verschiedener Nutzungen erlaubt. Die Festlegungen unter Pt. 4.7.2 des kantonalen Richtplans sind als Interessensbekundungen des Kantons im Hinblick auf das noch zu erarbeitende SIL-Objektblatt zu verstehen. An diesen Zielsetzungen wird daher festgehalten.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Luftfahrt nach Art. 87 der Bundesverfassung (BV) in den Kompetenzbereich des Bundes fällt. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt (vgl. Art. 13 RPG). Er bestimmt gemäss Art. 3a der Verordnung über die Infrastruktur Luftfahrt (VIL) die einzelnen dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen, insbesondere deren Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb. Das im weiteren Prozess zu erarbeitende SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf wird die verbindliche Grundlage für zukünftige Betriebsreglemente und Anpassungen an den Flugplatzinfrastrukturanlagen bilden (vgl. Art. 37 Abs. 5 LFG). Dazu gehört auch die Festlegung des so genannten Gebiets mit Lärmauswirkungen und Hindernisbegrenzungen. Das SIL-Objektblatt bildet somit den verbindlichen Rahmen für ein zu genehmigendes Betriebsreglement sowie die zu erteilenden Plangenehmigungen für die notwendigen Flugplatzinfrastrukturanlagen.

8 Einwendungen zur Festlegung der Piste in Richtplankarte und -karte

Jemand beantragt, auf die in der Richtplankarte dargestellte Kürzung des Pistenbauwerks sei zu verzichten.

Mehrere Einwendende beantragen, die in der Richtplankarte dargestellte Pistenlänge habe der heute genutzten Länge der Piste zu entsprechen.

Mehrere Einwendende beantragen, auf die Festlegung der Piste oder deren Länge im Richtplankarte bzw. in der Richtplankarte sei zu verzichten.

Da der kantonale Richtplan aus Gründen der Kompetenzordnung grundsätzlich keine Festlegungen zur Pistenkonfiguration oder Pistenlänge treffen kann, wird in der überarbeiteten Fassung der Vorlage auf die Nennung einer Pistenlänge verzichtet. Die Festlegungen in Kapitel 4.7.2 sowie die Darstellungen in der Richtplan-

karte zur zukünftigen aviatischen Nutzung sind als Interessensbekundungen des Kantons im Hinblick auf das noch zu erarbeitende SIL-Objektblatt zu verstehen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Luftfahrt nach Art. 87 der Bundesverfassung (BV) in den Kompetenzbereich des Bundes fällt. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt (vgl. Art. 13 RPG). Er bestimmt gemäss Art. 3a der Verordnung über die Infrastruktur Luftfahrt (VIL) die einzelnen dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen, insbesondere deren Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb. Das im weiteren Prozess zu erarbeitende SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf wird die verbindliche Grundlage für zukünftige Betriebsreglemente und Anpassungen an den Flugplatzinfrastrukturanlagen bilden (vgl. Art. 37 Abs. 5 LFG). Dazu gehört auch die Festlegung der Pistenkonfiguration.

9 Einwendungen zum Flugplatzperimeter

Jemand kritisiert, dass der Flugplatzperimeter falsch eingezeichnet sei. Das Gelände des Flugsicherungszentrums solle nicht mehr im Perimeter des künftigen zivilen Flugplatzes liegen.

Die planungsrechtliche Grundlage für das Flugsicherungszentrum der Skyguide AG bildet ein privater Gestaltungsplan aus dem Jahr 2002. Der Gestaltungsplanperimeter befindet sich in der Landwirtschaftszone und durchstösst dieses. An Durchstossungen werden hohe Anforderungen gestellt (vgl. kantonaler Richtplan, Pte. 2.2 und 3.2). Es ist darzulegen, weshalb die betreffenden Nutzungen nicht zweckmässig innerhalb des Siedlungsgebietes untergebracht werden können. Da das Flugsicherungszentrum sowohl der zivilen wie militärischen Flugsicherung diene, konnte aufgrund der Standortgebundenheit der Nutzung mit dem Gestaltungsplan das Landwirtschaftsgebiet durchstossen werden.

Momentan kann nicht abschliessend definiert werden, ob diese Standortgebundenheit auch in Zukunft gegeben sein wird und ob das Flugsicherungszentrum der Flugsicherung des Forschungs-, Test- und Werkflugplatzes dienen wird. In Nachachtung dessen wird mit der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans das Siedlungsgebiet erweitert, um eine langfristige Planungssicherheit für das Flugsicherungszentrum zu schaffen.

Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass die Luftfahrt nach Art. 87 der Bundesverfassung (BV) in den Kompetenzbereich des Bundes fällt. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt (vgl. Art. 13 RPG). Er bestimmt gemäss Art. 3a der Verordnung über die Infrastruktur Luftfahrt (VIL) die einzelnen dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen, insbesondere deren Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb. Das im weiteren Prozess zu erarbeitende SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf wird die verbindliche Grundlage für zukünftige Betriebsreglemente und Anpassungen an den Flugplatzinfrastrukturanlagen bilden (vgl. Art. 37 Abs. 5 Luftfahrtgesetz, LFG). Dazu gehört auch die Festlegung des Flugplatzperimeters im SIL-Objektblatt.

10 Einwendungen Biodiversität

Mehrere Einwendende beantragen, dass auf dem Flugplatzareal eine besonders hohe Biodiversität anzustreben sei.

Jemand fordert, im Richtplantext seien Festlegungen zur Freiraumnutzung, zur Biodiversität und zur ökologischen Vernetzung zu treffen.

Jemand beantragt, auf dem Areal sei ein ruhiges Naturerlebnis anzustreben.

Die Festlegungen zur Natur- und Landschaftskonzeption sowie zur phasenweisen Gestaltung und Aufwertung der Naturflächen wurden gegenüber dem Entwurf der öffentlichen Auflage ergänzt. Sie werden unter Pt. 6.2.2 getroffen. Die Festlegungen unter Pt. 4.7.2 betreffen die angestrebte zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes und basieren auf dem gemeinsam erarbeitenden Zielbild von Kanton, Standortgemeinden und Bund. Sie sind als Interessensbekundung des Kantons im Hinblick auf das zu erarbeitende SIL-Objektblatt zu verstehen. Die konkrete Ausgestaltung der Flugplatzinfrastruktur und des Flugbetriebs wird sich sodann nach den Vorgaben des SIL-Objektblatts sowie den internationalen Vorgaben zur Sicherheit des Flugbetriebs richten.

11 Gebietsmanagement

Jemand beantragt, der zweite Satz unter Pt. 4.7.2.3 a) sei folgendermassen anzupassen: «Dieses [das Gebietsmanagement] bezieht die entscheidenden Gremien, «Interessen» [anstelle von Nutzer] und die Öffentlichkeit in geeigneter Weise ein.»

Unter Pt. 4.7.2 a) werden die Anspruchsgruppen genannt, die in das Gebietsmanagement einzubeziehen sind, damit deren Interessen angemessen berücksichtigt werden können. Entsprechend wird dem Anliegen des

Antrags bereits nachgekommen. Das Anliegen leitet sich aus der Umsetzungsagenda des Syntheseberichts zur Gebietsentwicklung vom 31. August 2021 ab. Auch unter Pt. 6.2.2 und an anderen Stellen des Richtplans wurden solche Festlegungen getroffen.

4.9 Grundlagen

12 **Aufzuführende Grundlage**

Jemand beantragt, es sei das Konzept «Natur, Landschaft und Armee (NLA) Militärflugplatz und Waffenplatz Dübendorf» vom November 2015 bei den Grundlagen aufzuführen.

Das NLA ist ein Hilfsmittel der Luftwaffe, um die Natur- und Landschaftswerte des Areals zu erfassen sowie einen Plan aufzustellen, mithilfe dessen die Pflege der Natur- und Landschaftswerte gewährleistet wird. Es dient zudem als Grundlage für das Pachtverhältnis zwischen Grundeigentümerin und Pachtenden. Für die Festlegungen im Kapitel Verkehr bildet das NLA jedoch keine Grundlage.

13 **Aktualisierung des Grundlagenverzeichnisses**

Jemand beantragt, die Liste der Grundlagen sei in einigen Punkten zu aktualisieren.

Dem Antrag wurde insofern entsprochen, als das Grundlagenverzeichnis hinsichtlich der Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf aktualisiert und auf den neusten Stand gebracht wurde. Auf eine Aktualisierung anderer Grundlagen, namentlich das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich, wurde hingegen verzichtet. Im kantonalen Richtplan werden jene Grundlagen aufgeführt, die zum Zeitpunkt der Festsetzung berücksichtigt werden konnten. Allfällige spätere Aktualisierungen von Grundlagen werden nicht nachgeführt.

Kapitel 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen»

6.1 Gesamtstrategie

6.1.2 Karteneinträge

14 **Koordinationsbedarf Naturschutz, Naturwerte und Biodiversität**

Mehrere Einwendende fordern, dass der Tabelleneintrag Nr. 10 mit dem Koordinationshinweis «Naturschutz» bzw. «Naturwert/Förderung Biodiversität» zu ergänzen sei.

Den Anliegen Naturschutz, Naturwerte und Förderung der Biodiversität wird mit den Grundsätzen und Eckwerten zur Gebietsplanung unter Pt. 6.2.2 Rechnung getragen. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

15 **Terminologie**

Mehrere Einwendende fordern, dass die Terminologie im Tabelleneintrag Nr. 10 zu ändern sei. Es solle nicht von einem Forschungs- und Werkflugplatz gesprochen werden, sondern von einem «zivilen Flugplatz Dübendorf».

Dem Antrag wird insofern entgegengekommen, als in der überarbeiteten Fassung der Vorlage von einem «zivilen Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung» die Rede ist. Die Formulierung stützt sich auf das von Kanton, Standortgemeinden und Bund erarbeitete Zielbild des Syntheseprozesses ab. Die gewählte Wortwahl entspricht dem Anliegen, dass der heutige Militärflugplatz mit ziviler Mitbenutzung in einen zivilen Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung umgenutzt werden soll. Die Formulierung ist als Interessensbekundung des Kantons im Hinblick auf das zu erarbeitende SIL-Objektblatt zu verstehen, in dem die zukünftige aviatische Nutzung abschliessend festgelegt wird.

16 **Pistenlänge**

Jemand fordert, dass der Eintrag zur Pistenlänge unverändert aus der Revision 2018 übernommen werden soll.

Da der kantonale Richtplan aus Gründen der Kompetenzordnung grundsätzlich keine Festlegungen zur Pistenkonfiguration oder Pistenlänge treffen kann, wird in der überarbeiteten Fassung des Richtplantextes auf die Nennung einer Pistenlänge verzichtet.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Luftfahrt nach Art. 87 der Bundesverfassung (BV) in den Kompetenzbereich des Bundes fällt. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt (vgl. Art. 13 RPG). Er bestimmt gemäss Art. 3a der Verordnung über die Infrastruktur Luftfahrt (VIL) die einzelnen dem zivilen Betrieb von Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen, insbesondere deren Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die

Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb. Das im weiteren Prozess zu erarbeitende SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf wird die verbindliche Grundlage für zukünftige Betriebsreglemente und Anpassungen an den Flugplatzinfrastrukturanlagen bilden (vgl. Art. 37 Abs. 5 LFG). Dazu gehört auch die Festlegung der Pistenkonfiguration.

6.2 Gebietsplanung

6.2.2 Nationaler Innovationspark Standort Zürich, Forschungs- und Werkflugplatz Dübendorf, Bundeseinrichtungen

17 Terminologie Forschungs- und Werkflugplatz

Mehrere Einwendende fordern, dass die Terminologie von «Forschungs- und Werkflugplatz» in «ziviler Flugplatz Dübendorf» zu ändern sei.

Dem Antrag wird insofern entgegengekommen, als in der überarbeiteten Fassung der Vorlage von einem «zivilen Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung» die Rede ist. Die Formulierung stützt sich auf das von Kanton, Standortgemeinden und Bund erarbeitete Zielbild des Syntheseprozesses ab. Die gewählte Wortwahl entspricht dem Anliegen, dass der heutige Militärflugplatz mit ziviler Mitbenutzung in einen zivilen Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung umgenutzt werden soll. Die Formulierung ist als Interessensbekundung des Kantons im Hinblick auf das zu erarbeitende SIL-Objektblatt zu verstehen, in dem die zukünftige aviatische Nutzung abschliessend festgelegt wird.

18 Fuss- und Veloverkehr

Mehrere Einwendende fordern Ergänzungen zum Fuss- und Veloverkehr. Es sei aufzuführen, dass insbesondere die Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Bahnhof Dübendorf und Wangen aufgewertet werden sollte. Zudem wird gefordert, dass die Fuss- und Veloverbindung durch den Innovationspark und über die Autobahn nach Wangen in der Abbildung 6.2.2 sowie in der Richtplankarte einzutragen ist.

Das kantonale Velowegnetz ist im kantonalen Velonetzplan festgehalten. Es wird in den regionalen Richtplänen abgebildet und um regionale Freizeitverbindungen ergänzt. Zusätzlich sind auf Stufe der regionalen Richtplanung Fusswegverbindungen festgelegt. Ausgehend von der Umsetzungsagenda des Syntheseberichts zur Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf vom 31. August 2021 fällt es in die Zuständigkeit der Region Glattal, den Flugplatzrundweg im regionalen Richtplan Glattal zu sichern, welcher als Bestandteil der geforderten Verbindung zu betrachten ist. Einträge in den Richtplänen aller Stufen haben eine behördenverbindliche Wirkung. Somit ist es nicht notwendig und wäre auch nicht stufengerecht, diese Verbindungen im kantonalen Richtplan festzulegen. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

19 Gebietsmanagement

Jemand fordert, dass der folgende Absatz gestrichen werden soll: «Für die Entwicklung von Innovationspark sowie Forschungs- und Werkflugplatz mit militärischer Mitbenutzung wird eine Umsetzungsorganisation im Sinne eines Gebietsmanagements durch die beteiligten Partner etabliert. Sie bezieht die entscheidenden Gremien, Nutzer und die Öffentlichkeit in geeigneter Weise ein, koordiniert die Planungsprozesse, initiiert Planungen und Projekte und begleitet die Umsetzung».

Der Absatz leitet sich aus der Umsetzungsagenda des Syntheseberichts zur Gebietsentwicklung vom 31. August 2021 ab. Es werden die Anspruchsgruppen genannt, die in das Gebietsmanagement einzubeziehen sind, damit deren Interessen angemessen berücksichtigt werden können. Auch in Pt. 4.7.2.3 a) und bei anderen Gebietsplanungen des Richtplans wurden solche Festlegungen getroffen. Dem Antrag wird nicht stattgegeben.

20 Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen

Jemand fordert, dass der siebte Aufzählungspunkt («Mit den nachgelagerten Planungsinstrumenten sind stufengerecht festzulegen») um folgenden Unterpunkt ergänzt werde: «- die erforderlichen ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, innerhalb und/oder ausserhalb des Flugplatzareals Dübendorf».

Diesem Anliegen ist bereits mit der Formulierung des sechsten Unterpunktes «- die naturnahe Gestaltung freier Flächen» hinreichend Rechnung getragen. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

21 Nachhaltigkeitsstandards

Jemand fordert, dass der siebte Aufzählungspunkt («Mit den nachgelagerten Planungsinstrumenten sind stufengerecht festzulegen») im vierten Unterpunkt («- dem innovativen Standort angemessene Nachhaltigkeits-

standards») durch folgende Formulierung ersetzt werde: «- herausragenden Nachhaltigkeitsstandards in sämtlichen Bereichen des Bauens, Arbeitens, Wohnens und der Mobilität».

Die Formulierung der Fassung der öffentlichen Auflage legt das Anliegen im Sinne der Stufengerechtigkeit hinreichend fest. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

22 Wohn- und Hotelnutzungen

Jemand fordert, dass auf weitere Dienstleistungsnutzungen wie Wohnen und Hotelnutzung zu verzichten sei.

Die beschriebene Wohn- und Hotelnutzung ist zweckgebunden und hat überwiegend den im Innovationspark und dem angrenzenden Flugplatz tätigen Akteuren zu dienen. Damit wird ermöglicht, dass beispielsweise der Familienzug von vor Ort tätigen Akteuren nicht ausgeschlossen wird. Die Wohnnutzung ist daher wichtiger Bestandteil des vorgesehenen Nutzungskonzeptes. Neben dem Wohnen sind für die Funktion des Innovationsparks weitere ergänzende Dienstleistungen zweckmässig. Diese sollen zudem der allgemeinen Bevölkerung zur Verfügung stehen, um das Areal in den öffentlich zugänglichen Bereichen zusätzlich zu beleben. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

23 Nutzungsvorgaben allgemein

Jemand fordert, dass die Formulierungen betreffend Akteure und Nutzungen stärker einzuschränken seien.

Der Detaillierungsgrad der Formulierungen ist stufengerecht. Die Nutzungen sind für die grundeigentümergebundene Umsetzung zu präzisieren. Der vorgesehene Nutzungsmix soll dazu beitragen, einen funktionierenden und belebten Innovationspark zu etablieren. Einerseits sollen durch den Einbezug von Akteuren aus Forschung, Entwicklung sowie der Produkt- und Dienstleistungserzeugung die erwünschte Schnittstelle zwischen Forschung und Wirtschaft realisiert werden, so dass beispielsweise Testserien aus der Prototypenphase in eine Produktionsphase überführt werden können. Zudem wird festgelegt, dass weitere Nutzungen überwiegend den im Innovationspark oder dem angrenzenden Flugplatz tätigen Akteuren dienen sollen. Damit wird ermöglicht, dass beispielsweise der Familienzug von vor Ort tätigen Akteuren nicht ausgeschlossen wird. Ein allgemeiner Industrie- und Dienstleistungspark wird somit nicht entstehen. Dem Antrag wird nicht stattgegeben.

24 Flächenangaben

Jemand kritisiert, dass gemäss Erläuterungsbericht das Flugplatzareal 230 ha umfasst. Im ersten Spiegelpunkt wird hingegen nur eine Flächenbelegung von 205 ha ausgewiesen.

Die Flächenangaben unter Pt. 6.2.2 dienen der Orientierung und dem Verständnis der Grössenverhältnisse. Der Richtplaneintrag generalisiert das Zielbildes 2050 bzw. den Perimeter gemäss Synthesebericht zur Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf vom 31. August 2021.

25 Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung

Mehrere Einwendende fordern, dass die Formulierung «Produkt- und Dienstleistungserzeugung» im dritten Aufzählungspunkt grundsätzlich zu hinterfragen sei.

Die Nutzungsvorgaben beschreiben die für den Innovationspark Schweiz verlangte und erwünschte Schnittstelle zwischen Forschung und Wirtschaft, so dass beispielsweise Testserien aus der Prototypenphase in eine Produktionsphase überführt werden können. Für die Funktion des Innovationsparks sind ergänzende Dienstleistungen erforderlich. Diese sollen zudem der allgemeinen Bevölkerung zur Verfügung stehen, um das Areal in den öffentlich zugänglichen Bereichen zusätzlich zu beleben. Ein allgemeiner Industrie- und Dienstleistungspark wird somit nicht entstehen. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

26 Förderung von preisgünstigem Wohnraum

Jemand fordert, dass der vierte Aufzählungspunkt wie folgt zu ergänzen sei: «Dabei sind die Erfordernisse einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung zu beachten und sowohl soziale Aspekte als auch die Förderung von preisgünstigem Wohnraum bei der Umsetzung zu berücksichtigen. Eine sozialräumliche Durchmischung ist anzustreben.»

Jemand fordert, dass der siebte Aufzählungspunkt («Mit den nachgelagerten Planungsinstrumenten sind stufengerecht festzulegen») um folgenden Unterpunkt ergänzt werden soll: «- Anteil preisgünstiger Wohnraum».

Der Innovationspark ist kein gewöhnliches Entwicklungs- oder Siedlungsgebiet. Im Sinne der Bundesbeschlüsse und der Statuten des Innovationsparks Schweiz sind nur zweckgebundene Wohnnutzung und keine allgemeine Wohnnutzung zulässig. Der Wohnraum im Innovationspark steht in erster Linie den dort tätigen Akteuren so-

wie deren Angehörigen zur Verfügung. Da kein unmittelbarer Bezug zur Förderung preisgünstigen Wohnraums vorhanden ist, wird dem Antrag nicht stattgegeben.

27 Geschwindigkeitsregime Tempo 30

Jemand fordert, dass der neunte Aufzählungspunkt («Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr ist kurzfristig durch eine Optimierung des Verkehrsmanagements (regionale Verkehrssteuerung RVS) sicherzustellen») um die «Einführung von Tempo 30» ergänzt werden soll.

Die Vorgabe eines Geschwindigkeitsregimes wie Tempo 30 ist keine Aufgabe des kantonalen Richtplans und somit nicht stufengerecht. Das Anliegen wird allenfalls in den späteren Planungsschritten berücksichtigt. Dem Antrag kann daher nicht stattgegeben werden.

28 Städtebauliche Qualität

Jemand fordert, dass die Qualität der Bauten in erster Linie der noch zu definierenden Nutzung zu dienen habe. Daher sei die geforderte hohe städtebauliche Qualität im Teilgebiet A als Bedingung für Bauten in diesem Bereich zu streichen.

Jemand fordert, dass die Formulierung im zwölften Aufzählungspunkt («mit hoher städtebaulicher und adressbildender Qualität») grundsätzlich zu hinterfragen sei, da eine statische städtebauliche Vorgabe dem Anspruch einer für einen Innovationspark notwendigen flexiblen Infrastruktur widerspreche. Zudem seien im Teilgebiet A die aviatische Nutzung und deren Auswirkungen zu berücksichtigen.

Der Innovationspark ist ein Projekt von Bundesinteresse und hat aufgrund seiner nationalen und internationalen Ausstrahlungskraft einen hohen Qualitätsanspruch zu erfüllen. Die Forderung nach einer hohen städtebaulichen Qualität wird zudem bereits mit dem rechtskräftigen kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» gesichert. Die nutzungsorientierte Konzeption der einzelnen Bauten lässt sich sehr gut mit einer hohen städtebaulichen Qualität vereinbaren. Zudem gibt die städtebauliche Struktur einen Rahmen vor, der hinreichenden Spielraum für eine etappierte und flexible Entwicklung des Innovationsparks bietet. Die Auswirkungen der aviatischen Nutzung werden in nachgelagerten Planungsstufen berücksichtigt. Den Anträgen wird somit nicht stattgegeben.

29 Titel der Gebietsplanung

Mehrere Einwendende fordern, dass der Titel der Gebietsplanung um den Zusatz «Natur- und Erholungsraum» zu ergänzen sei.

Die angestrebte Öffnung und die naturräumliche Prägung des Areals werden in den Zielsetzungen und Eckwerten festgehalten. Die beantragte Ergänzung des Titels ist dazu nicht notwendig. Als Vergleich sei hier der Flughafen Zürich erwähnt, der ebenfalls in weiten Bereichen ein Naturraum ist, aber in erster Linie eine Infrastrukturanlage für den Luftverkehr. Dieses gleichzeitige Nebeneinander von Flugplatzinfrastruktur und Naturraum ist in der Bezeichnung «Landesflughafen Zürich» ebenfalls nicht ersichtlich.

30 Gesamthaftes Freiraumkonzept

Jemand fordert, dass die Tabelle mit den Vorhabenbeschreibungen wie folgt zu ergänzen sei: «Freiraumkonzept als Grundvoraussetzung für eine innovative, nachhaltige Entwicklung – Entwickeln eines umfassenden Freiraumentwicklungskonzepts mit Einbezug der angrenzenden Siedlungsgebiete als Leitbild und zentrale Vorgabe für die zukünftige Entwicklung.»

Bereits in der Fassung der öffentlichen Auflage wurde dem Anliegen hinreichend Rechnung getragen. Im sechsten Aufzählungspunkt wird festgelegt, dass im arealbestimmenden Flugfeld ausgehend von einer gesamthaften Natur- und Landschaftskonzeption eine Gestaltung und Aufwertung der Flächen vorzunehmen ist. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt. Die Eckwerte zur Gebietsplanung wurden jedoch um einige sinngemässe Punkte ergänzt.

31 Naturnaher Freiraum

Mehrere Einwendende fordern, dass der Eintrag D1 in der Vorhabentabelle zu ergänzen sei. Der «Flugfeldpark» solle nicht nur eine attraktive und öffentlich zugängliche, sondern auch eine naturnahe Parkanlage sein.

Mehrere Einwendende fordern, dass der Eintrag D2 in der Vorhabentabelle zu ergänzen sei. Es seien auch ein ruhiges Naturerlebnis sowie der Rückbau nicht mehr benötigter Infrastruktur anzustreben.

Naturnahe Aussenräume sind nicht in allen Belangen mit den Sicherheitsanforderungen der Aviatik vereinbar. Der verträgliche Rahmen und das Ausmass naturräumlicher Gestaltung ist wie auch die Gestaltung zugunsten des Freiraumerlebnisses mit der gesamthaften Natur- und Landschaftskonzeption gemäss sechstem Aufzählungspunkt zu ermitteln. Die bestehenden Infrastrukturen sollen zumindest vorderhand erhalten bleiben, um dem momentan nicht absehbaren Bedarf für Test- und Forschungsnutzungen zur Verfügung zu stehen. Die Anträge werden daher nicht berücksichtigt.

32 Etablierte Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Region und Gemeinden

Mehrere Einwendende fordern, dass der vierzehnte Aufzählungspunkt zur etablierten Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Region Glattal und den Standortgemeinden zu streichen sei.

Dieser Aufzählungspunkt stützt das Bekenntnis und die gemeinsame Vision der genannten Planungsträger. Dies steht nicht im Widerspruch zu ohnehin von Rechts wegen gesicherten Beteiligungen an den entsprechenden Verfahren. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

33 Grundwasser

Jemand fordert, dass der Richtplantext zur Gebietsplanung mit einem Grundsatz zum Grundwasserschutz und zu Schutzansprüchen der Trinkwassernutzung zu ergänzen sei.

Die Grundwasserschutzzonen sowie der Grundwasserschutzbereich Au sind rechtskräftig und grundeigentümergebunden und damit hinreichend gesichert. Demzufolge sind bei allen Vorhaben auf dem Flugplatzareal entsprechenden Vorgaben oder Auflagen im Bewilligungsverfahren zu berücksichtigen. Ein zusätzlicher Eintrag im kantonalen Richtplan wäre nicht stufengerecht. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

Allgemeine Einwendungen

34 Eisenbahngesetz und Bauvorhaben

Jemand fordert, dass allfällige aus der Teilrevision des kantonalen Richtplans entstehende Bauvorhaben der SBB zur Prüfung nach dem Eisenbahngesetz Art. 18m zuzustellen seien.

Die Einwendung betrifft keine Thematik, die im Richtplan abzuhandeln ist. Das Anliegen ist Gegenstand nachgelagerter Verfahren (bspw. Baubewilligungsverfahren) und wird gegebenenfalls beim entsprechenden Verfahrensschritt berücksichtigt.

35 Finanzierung

Jemand fordert, dass die erwarteten finanziellen Auswirkungen auf den Kanton und die Gemeinden in der Richtplanvorlage zumindest grob dargestellt werden könnten. Dabei wäre beispielsweise aufzuzeigen, ob die Umnutzungs- und Betriebskosten des Forschungs- und Werkflugplatzes vom Kanton zu tragen seien und wie die militärische Nutzung durch den Bund abzugelten sei.

Im Richtplan werden keine Regelungen zur Finanzierung sowie allfällige Kostenauswirkungen abgebildet. Richtplaneinträge dienen der raumplanerischen Koordination und der planungsrechtlichen Sicherung von raumwirksamen Vorhaben. Auf die im Richtplan festgesetzten Grundlagen stützen sich Vertiefungen in entsprechenden Folgeprozessen ab, wozu auch die Abklärung der Finanzierung gehört. Der Antrag wird deshalb nicht berücksichtigt.

36 Verkehr, Lärm und weitere Auswirkungen

Jemand fordert, dass die Lärmauswirkungen namentlich der Aviatik und die weiteren Emissionen der Gebietsentwicklung abzuklären und in der Planung angemessen zu berücksichtigen seien.

Jemand fordert, dass sämtliche relevanten Auswirkungen der geplanten Gebietsentwicklung auf die Bevölkerung in Bezug auf die Lärmemissionen sowie der Verkehrserschliessung umfassend abzuklären und in der Planung zu berücksichtigen seien. Anschliessend daran sei eine nachhaltige Richtplanrevision vorzunehmen, die den Interessen der Gebietsentwicklung als auch der umliegenden Wohngebiete gerecht werde.

Die Richtplanvorlage setzt das von Bund, Kanton, Region und Standortgemeinden unterstützte Ergebnis der Gesamtbetrachtung gemäss Syntheseprozess stufengerecht um. Die beantragten zusätzlichen Abklärungen wären nicht stufengerecht, diese sind in den nachgelagerten Planungsschritten zu behandeln. Die verkehrliche

Erschliessung des Flugplatzes wird im kantonalen Richtplan stufengerecht berücksichtigt. Eine Vertiefung erfolgt in den nachgelagerten Planungsschritten. In diesem Zusammenhang wird auf den rechtskräftigen kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» verwiesen. Dort erfolgten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung u.a. auch die erforderlichen Abklärungen zu den verkehrlichen Auswirkungen. In der weiteren Entwicklung der Gebietsplanung werden gegebenenfalls analoge Prüfungen durchgeführt. Die aviatischen Lärmemissionen wurden in den bisherigen Planungsschritten gemäss bestehendem Kenntnisstand berücksichtigt und sind im Rahmen der Sachplanverfahren des Bundes abschliessend zu prüfen. Dem Antrag kann daher nicht stattgegeben werden.

37 Verfahren

Jemand möchte wissen, warum die Vernehmlassung einem weiten Adressatenkreis bekanntgemacht wurde, jedoch keine aviatischen Verbände zur Stellungnahme eingeladen wurden. Das sei ein eklatanter Mangel.

Im Adressatenkreis des Einladungsschreibens der Baudirektion vom 3. September 2021 waren keine aviatischen Verbände aufgeführt, da der für Teilrevisionen des kantonalen Richtplans übliche Verteiler verwendet wurde. Die Vorlage und die Möglichkeit der Mitwirkung stand jedoch der Öffentlichkeit und somit allen interessierten Personen und Institutionen uneingeschränkt zur Verfügung. Die öffentliche Auflage wurde zudem ordentlich bekanntgemacht.

38 Richtplanvorlage gesamt

Jemand fordert, dass die vorgesehene Teilrevision abzulehnen und der altrechtliche Zustand zu erstellen sei.

Die Richtplanvorlage spiegelt das Ergebnis des Syntheseprozesses wider, welches ein Bekenntnis der zuständigen Stellen von Bund, Kanton, Region und Standortgemeinden sowie weiterer Partner darstellt und gemeinsam mit diesen erarbeitet wurde. Die aktuelle Vorlage schreibt die Planungsabsichten und Zielsetzungen fort, welche bereits im rechtskräftigen kantonalen Richtplan mit dem Eintrag Gebietsplanung «6.2.2 Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf» enthalten sind. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

39 Altrechtlicher Perimeter

Jemand fordert, dass der Flugplatz Dübendorf in seinem altrechtlichen Perimeter vom 30. Juni 1972 vollständig zu erhalten sowie ausschliesslich der aviatischen Nutzung zuzuführen sei.

Der aktuell geltende aviatische Perimeter, der zukünftige Umfang der militärischen Nutzung sowie der Rahmen einer zivilen Nutzung sind im SPM, Objektblatt Flugplatz Dübendorf, vom 31. August 2016 festgelegt. Damit hat der Bundesrat den Umfang der benötigten Flächen sowie die Art der Nutzung definiert. Zudem hat der Bundesrat mit seinem Beschluss vom 14. Oktober 2020 das SIL-Verfahren zur zivilaviatischen Nutzung eingestellt, um sich in die Gesamtbetrachtung zur Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf unter Federführung des Kantons einzubringen. Die Nutzungs- und groben Flächenbedürfnisse auf dem Areal wurden daraufhin seitens der zuständigen Stellen vom Bund in die Gesamtbetrachtung eingebracht und präzisiert. Alle beteiligten Stellen von Bund, Kanton, Region und Gemeinden sowie weiterer Partner bekannten sich zu der vorgesehenen Nutzung des Areals. Der Antrag wird daher nicht berücksichtigt.

40 Aviatische Masterplanung gefordert

Jemand fordert, dass eine aviatische Masterplanung für die gesamte Metropolregion Zürich zur proaktiven Behebung der aktuellen Engpasssituationen der Schweizer Luftfahrt im Allgemeinen sowie zur zeitnahen und sachgerechten Behebung der enormen planerischen Defizite zur Gewährleistung der Planung, Erstellung und des Betriebes von nachfragegerechten Luftfahrtinfrastrukturen im Besonderen zu erstellen sei.

Eine dem Antrag entsprechende Planung obliegt nicht der Kompetenz des Kantons, sondern ist der Sachplanung des Bundes vorbehalten. Dieser erlässt dafür die nationalen Sachplanungen Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und Militär (SPM).

41 Raumplanungsaufgaben

Jemand fordert, dass die Raumplanung des Kantons derart zu überarbeiten sei, dass diese die raumplanerischen Vorsorgepflichten betreffend Erhalt und nachfragegerechter Ausbauten der Luftfahrtinfrastrukturen für die nächsten Jahrzehnte erfülle.

Die Raumplanung im Kanton kommt den raumplanerischen Zielsetzungen in Abstimmung mit den Sachplanungen des Bundes (SIL und SPM) und deren Konkretisierung im Rahmen ihrer Kompetenzen nach.

Einwendungen zu nicht aufgelegten Kapiteln

42 Flächenbedarf Wohnen pro Person

Jemand fordert, dass im Kapitel Siedlung unter Pt. 2.1.1 b) zu ergänzen sei, dass in Bezug auf die bestehende Bausubstanz der Flächenbedarf pro Person limitiert werden solle.

Die Siedlungsentwicklung nach innen ist erklärtes Ziel der Raumplanung (vgl. Art. 1 Abs. 2 lit. a^{bis} und lit. b RPG). Damit einhergehend ist auch die Förderung einer höheren Nutzerdichte. Auch die Mobilisierung brachliegender Nutzungsreserven ist ein Ziel der Raumplanung (vgl. Art. 3 Abs. 3 lit. a^{bis} RPG). Der Kanton Zürich kommt diesen bundesrechtlichen Anforderungen bereits heute nach. Für eine Limitierung des Flächenbedarfs pro Person fehlt die gesetzliche Grundlage. Dem Antrag wird nicht stattgegeben.

43 Förderung von preisgünstigem Wohnraum und sozialer Durchmischung

Jemand fordert, dass im Kapitel Siedlung unter Pt. 2.1.1 b) der anlässlich der Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplans neu eingefügte Satz zu ergänzen sei. Neben den Erfordernissen einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung seien zudem auch soziale Aspekte und die Förderung von preisgünstigem Wohnraum zu berücksichtigen. Zudem sei auf eine sozialräumliche Durchmischung zu achten.

Jemand fordert, dass im Kapitel Siedlung unter Pt. 2.1.2 c) zu ergänzen sei, dass die Siedlungsentwicklung auch unter Berücksichtigung sozialer Aspekte als auch der Förderung preisgünstigen Wohnraums zu erfolgen habe.

Jemand fordert, dass im Kapitel Siedlung unter Pt. 2.2.3 die Förderung preisgünstigen Wohnraums und der sozialen Durchmischung an unterschiedlichen Stellen einzufügen sei.

Jemand fordert, dass im Kapitel Siedlung unter Pt. 2.3.1 festzulegen sei, dass bei allen erhöhten Ausnutzungsmöglichkeiten einen Mindestanteil preisgünstigen Wohnraums zu schaffen sei.

Die Förderung einer sozialen Durchmischung wird bereits heute in der Richtplanung berücksichtigt (vgl. Pt. 1.3). Zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum wurde § 49 b ins Planungs- und Baugesetz (PBG) aufgenommen und die Verordnung über den preisgünstigen Wohnraum (PWV) erlassen. Es besteht somit kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

