

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 18. September 2013

1043. Kantonaler Richtplan, Ergänzung Kapitel 4.3 öffentlicher Verkehr (Linienführung Erweiterung Glattalbahn) und Kapitel 6 öffentliche Bauten und Anlagen (nationaler Innovationspark, Gebietsplanung Hubstandort Dübendorf); Ermächtigung zur Durchführung der öffentlichen Auflage

A. Ausgangslage

Der kantonale Richtplan ist das behördlichen verbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten (Art. 6 Raumplanungsgesetz, RPG, SR 700). Gemäss Art. 9 Abs. 2 RPG sind kantonale Richtpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Am 14. Dezember 2012 haben die eidgenössischen Räte das totalrevidierte Bundesgesetz über die Forschungs- und Innovationsförderung (FIFG, SR 420.1) verabschiedet. Das FIFG regelt als Aufgaben- und Organisationsgesetz die Zuständigkeiten und die Subventionstatbestände in der Forschungs- und Innovationsförderung. Das FIFG sieht neu die Errichtung eines schweizerischen Innovationsparks als Instrument zur Innovationsförderung vor. Er soll als ausserordentliche Massnahme geeignete Areale für ein innovationsförderndes Zusammentreffen von öffentlicher und privater Forschung schaffen. Der Innovationspark soll die ordentlichen Fördermassnahmen des Bundes im Bereich von Forschung und Innovation sinnvoll ergänzen. Er dient einem übergeordneten nationalen Interesse, der Wettbewerbsfähigkeit, Ressourceneffizienz und nachhaltigen Entwicklung der Schweiz (Art. 32 Abs. 1a FIFG). Er soll zur Wahrung des Gleichgewichts zwischen den Regionen auf mehrere regionale Standorte verteilt werden, die untereinander vernetzt sind, und mit den Hochschulen zusammenarbeiten (Art. 32 Abs. 1b FIFG).

Gemäss dem Plenarentscheid der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz (VDK) vom 20. Juni 2013 sollen zwei sogenannte Hubstandorte im Umfeld der beiden Eidgenössischen Technischen Hochschulen in Lausanne (EPFL) und Zürich (ETH) die Zentren des nationalen Innovationsparks bilden. Diese beiden Hubstandorte sollen im Sinne eines gesamtschweizerischen Netzwerks durch weitere sogenannte Netzwerkstandorte ergänzt werden. Für den Hubstandort Zürich bietet sich das Areal des Flugplatzes Dübendorf in idealer Weise an.

Auf Stufe des operativen Vollzugs der Bundesunterstützung ist im FIFG unter anderem das Kriterium festgesetzt worden, dass zum Zeitpunkt eines Bundesbeschlusses über die Abgabe von Flächen die «raum- und zonenplanerischen» Voraussetzungen erfüllt sein müssen (Art. 33 Abs. 2 FIFG). Darunter ist das Schaffen planungs- und baurechtlicher Rahmenbedingungen zu verstehen. Ein Innovationspark ist bisher nicht im kantonalen Richtplan enthalten. Mit der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans sollen die behörderverbindlichen Rahmenbedingungen für die Verwirklichung eines Hubs des nationalen Innovationsparks auf dem Flugplatzareal Dübendorf geschaffen werden. Zudem soll die Linienführung für die Erweiterung der Glattalbahn zwischen den Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon aufgrund neuer Erkenntnisse zur besseren Erschliessung des geplanten Innovationsparks und der Industriegebiete in Dietlikon angepasst werden. Soll der kantonale Richtplan angepasst werden, setzt dies vorgängig eine Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger sowie eine öffentliche Auflage zur Mitwirkung der Bevölkerung voraus (§ 7 Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1). Die Durchführung der öffentlichen Auflage bedingt eine entsprechende Ermächtigung des Regierungsrates.

Gestützt auf die Richtplanteilrevision, soll dann ein kantonaler Gestaltungsplan gemäss § 84 Abs. 2 PBG festgesetzt werden.

B. Ein Hubstandort des nationalen Innovationsparks auf dem Flugplatzareal Dübendorf

Grobkonzept für einen nationalen Innovationspark

Ein Innovationspark bezweckt die konzentrierte räumliche Verbindung von Forschung und Wirtschaft an einem Ort und schafft mithilfe spezifischer Infrastrukturen ideale Voraussetzungen für den Innovationsprozess. Das Ziel eines Innovationsparks ist somit, Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander zu vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse überzuführen.

Ein zukunftsweisender Innovationspark zeichnet sich durch die räumliche Nähe von Wissenschaft, Forschung und Produktion zu Freizeit-, Erholungs- und Wohnfunktionen aus. Für die nachhaltige Entwicklung eines solchen Standorts ist ein Areal im Umfang von bis zu 70 Hektaren erforderlich. Diese Entwicklungsfläche soll zusammenhängend sein, schrittweise entwickelt werden können und flexible Strukturen aufweisen, um auch den im Laufe der Zeit sich verändernden Ansprüchen zu genügen.

Der Grossraum Zürich kennt bereits verschiedene Strukturen zur Unterstützung von innovativen Unternehmen (Technoparks, Inkubatoren, Science City der ETH usw.). Was bisher fehlt, sind kurzfristig verfügbare Flächen für nationale und internationale Unternehmen, die sich im Kanton Zürich mit Forschungs- und Entwicklungsabteilungen ansiedeln wollen, um die Nähe zu den weltweit führenden Wissensinfrastrukturen für Innovationen zu nutzen. Für die ansässigen Forschungseinrichtungen bedeutet dies, dass der Technologietransfer heute mitunter nicht stattfindet. Diese Lücke soll ein Innovationspark schliessen.

Insbesondere aufgrund der Nähe zur ETH, zur Universität Zürich und zu den ansässigen Fachhochschulen soll ein Hub des nationalen Innovationsparks auf dem Flugplatzareal in Dübendorf angesiedelt werden. Die Inanspruchnahme einer langfristig bis zu 70 Hektaren umfassenden Fläche ist dabei zu etappen.

Flugplatzareal Dübendorf als strategische Landreserve

Das Flugplatzareal Dübendorf ist aufgrund seiner Lage, seiner Grösse sowie seiner Grundeigentümerstruktur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich von strategischer Bedeutung. Um die Optionen und Alternativen möglicher künftiger Nutzungen des Flugplatzareals zu kennen, beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion im Januar 2008, das Projekt «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» durchzuführen. In Zusammenarbeit mit dem Bund, der Region Glattal sowie den drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen wurde daraufhin im Rahmen einer kantonalen Testplanung eine vorurteilsfreie Auslegeordnung bezüglich möglicher künftiger Nutzungen des Flugplatzareals vorgenommen (vgl. RRB Nrn. 24/2008, 857/2009 und 751/2010). Mit Beschluss vom 19. Mai 2010 beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion, gestützt auf diese Ergebnisse die Festlegungen des kantonalen Richtplans zu konkretisieren und in die Vorlage zur Gesamtüberprüfung (Vorlage 4882) einzuarbeiten. Dies betraf einerseits den Auftrag, beim Bund auf eine Aufgabe der Aviatik hinzuwirken. Diese Zielsetzung wurde mit der Streichung der bisherigen Richtplanfestlegungen zu Flughafenperimeter und Piste bekräftigt. Damit bliebe der Betrieb eines Heliports auf dem Flugplatzareal weiterhin möglich und eine Stationierung der Rega auf dem Flugplatzareal Dübendorf wäre nicht ausgeschlossen. Der Standort wäre aber zu verlagern. Andererseits sollte festgelegt werden, dass das Flugplatzareal angesichts seiner Grösse und Lage als strategische Landreserve für Sondernutzungen mit grossem Flächenbedarf und mit kantonaler oder nationaler Bedeutung freizuhalten sei. Der Bund machte in seinem zweiten Vorprüfungsbericht zum kantonalen Richtplan vom 11. Mai 2011 geltend, dass diese Festlegungen mit den Sachplänen Militär und Infrastruktur der Luftfahrt

abzustimmen seien und der Verzicht auf einen künftigen Flugbetrieb unter dem Vorbehalt eines endgültigen Beschlusses zum Rückzug der Luftwaffe stehe. An den beabsichtigten Festlegungen wurde trotz dieser Einwände des Bundes festgehalten. Der Regierungsrat spricht sich somit nach wie vor gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf aus.

Die Vorlage 4882 wird derzeit in den Kommissionen des Kantonsrates vorberaten und voraussichtlich im März 2014 durch den Kantonsrat festgesetzt werden. Soweit im anschliessenden Genehmigungsverfahren ein Vorbehalt des Bundes bestehen bliebe, bedürfte dieser eines Beschlusses des Gesamtbundesrates (vgl. Art. 11 RPG).

Stellenwert des Flugplatzareals Dübendorf für den Bund

Der Militärflugplatz Dübendorf wird gemäss Stationierungskonzept der Armee vom Juni 2005 von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Im Hinblick auf die langfristige Verteilung der Flugbewegungen überprüft das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) derzeit das Stationierungskonzept der Luftwaffe. Es wird dabei auch geprüft, ob der Militärflugplatz Dübendorf als Standort für eine Helikopter- und Luftransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge auch über 2014 hinaus genutzt werden soll. In diesem Zusammenhang hat das VBS in Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) 2012 im Rahmen einer Studie eine militärisch-zivilaviatische Nutzung in Dübendorf geprüft (operationelle Machbarkeit, betriebs- und volkswirtschaftliche Auswirkungen). Im Rahmen einer Medienmitteilung zur Publikation der Studie liess der Bundesrat verlauten, dass aus grundsätzlichen Überlegungen vorderhand an einer fliegerischen Nutzung der Piste des Militärflugplatzes Dübendorf festgehalten werden soll. Er hat deshalb das UVEK beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem VBS ein öffentliches Einladungsverfahren durchzuführen, damit mögliche Interessenten eine Offerte als Betreiber des Flugplatzes für einen Zeitraum von 20 Jahren einreichen können. Das UVEK soll dem Bundesrat bis spätestens Mitte 2014 über die Ergebnisse der Ausschreibung Bericht erstatten.

Auch wenn der endgültige Entscheid des Bundes über die weitere Verwendung des Flugplatzareals Dübendorf noch nicht gefallen ist, hat der Bund der Aufnahme von Planungsarbeiten für einen Innovationspark im Kopfbereich des Flugplatzareals zugestimmt. Aufgrund der Grösse des Gesamtareals könnten die Bauten und Anlagen für die Luftfahrt im Falle einer weiteren aviatischen Nutzung räumlich von den Bauten und Anlagen für einen Innovationspark getrennt werden. Es würde zu keiner Überlappung des Perimeters für den Innovationspark mit dem im

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festzulegenden Flugplatzperimeter kommen. Hingegen wäre bei einer weiteren aviatischen Nutzung aufgrund der Lärmbelastung und der Hindernisbegrenzung mit Auswirkungen auf die Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten des Innovationsparks zu rechnen.

Derzeit noch unbeantwortet bleibt die Frage, was mit den Flächen letztlich geschieht, auf die sich das Ausschreibungsverfahren des UVEK bezieht. Sofern sich der Bundesrat der Haltung des Regierungsrates anschliessen sollte und gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf entscheiden würde, wären für die freiwerdenden Flächen in einem ergänzenden kantonalen Richtplanverfahren ebenfalls Eckwerte für deren künftige Nutzung festzulegen.

Schaffen von planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen

Das Schaffen von planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen für neue Nutzungen auf dem Flugplatzareal Dübendorf wird einige Zeit in Anspruch nehmen. In der Zwischenzeit sollen die heute ansässigen zivilen Unternehmen im heutigen Umfang am Standort verbleiben können. Die bis 2014 befristeten Mietverträge können deshalb durch den Bund bei Bedarf um längstens zwei Jahre bis Ende 2016 verlängert werden. Auf die Schaffung neuer Untermietverhältnisse soll verzichtet und das Unterlaufen der Mietverträge durch Gebrauchsleihe soll unterbunden werden. Für die Ansiedlung zusätzlicher Tätigkeiten bestehender Betriebe oder gänzlich neuer Unternehmen fehlen die Voraussetzungen.

Die planungs- und baurechtlichen Vorgaben für die künftige Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf sind auf allen Planungsebenen in jedem Fall noch zu schaffen. Dies betrifft auf Bundesebene insbesondere die Sachpläne Militär und Infrastruktur der Luftfahrt (bei einer Beibehaltung einer aviatischen Nutzung) sowie auf kantonaler Ebene den Richtplan sowie einen kantonalen Gestaltungsplan. Auf regionaler Ebene sind weitere Präzisierungen im Sinne des Gegenstromprinzips denkbar. Auf kommunaler Ebene sind die Nutzungspläne entsprechend anzupassen.

Mit der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans sollen die behördenverbindlichen Rahmenbedingungen für die Verwirklichung eines Hubs des nationalen Innovationsparks auf dem Flugplatzareal Dübendorf geschaffen werden. Diese Festlegungen werden dann auf der Grundlage eines Masterplans durch einen kantonalen Gestaltungsplan (vgl. § 84 Abs. 2 PBG) grundeigentümerverbindlich zu konkretisieren sein.

Auf kommunaler Ebene sind Grundlagenarbeiten im Gang, um die nutzungsplanerischen Vorkehrungen im Umfeld des Flugplatzareals Dübendorf zu schaffen. Auf Antrag der Stadt Dübendorf hat die Baudirektion für das Gebiet Wangenstrasse am 25. Mai 2012 eine Planungszone

für die Dauer von drei Jahren festgesetzt. Auslöser für diese Festsetzung waren verschiedene offene Fragen zur städtebaulichen Entwicklung und zur Trasseesicherung für die Fortsetzung der Glattalbahn. Nun besteht die Möglichkeit, unter Federführung der Stadt Dübendorf auch die zukünftige städtebauliche Entwicklung der flugplatznahen Quartiere in einem breit abgestützten Prozess zu diskutieren. Dies betrifft auch den heute schon in der Bauzone liegenden Rand des Flugplatzareals. Dieser soll mit den bestehenden markanten Bauten zu einem städtebaulich prägnanten Übergangsbereich gestaltet werden, der das Siedlungsgebiet von Dübendorf mit dem Flugplatzareal vernetzt. Diese Arbeiten sind mit den Bestrebungen auf kantonaler Ebene abgestimmt. Die laufende Koordination zwischen kantonaler und kommunaler Ebene wird durch das etablierte Gebietsmanagement für das Flugplatzareal Dübendorf und den Einsatz kantonaler Fachleute in die Projektorganisation der kommunalen Testplanung sichergestellt.

C. Festlegungen im kantonalen Richtplan

Eckwerte für die Gebietsplanung Hubstandort Dübendorf

Landwirtschaftsgebiet kann für öffentliche Aufgaben und andere besondere Nutzungen durch Festlegungen in überkommunalen Richtplänen «durchstossen» werden. Der Kanton gewährleistet dabei, dass im Rahmen der Genehmigung solcher Planungsmassnahmen hohe Anforderungen an die Interessensabwägung gestellt werden. So ist darzulegen, weshalb die betreffenden Nutzungen nicht zweckmäßig innerhalb des Siedlungsgebietes untergebracht werden können. Werden Fruchtfolgeflächen beansprucht, so sind diese zu kompensieren.

Das Flugplatzareal Dübendorf liegt heute praktisch vollständig im Landwirtschaftsgebiet. Nur die grösstenteils denkmalgeschützten Bauten und Anlagen im Randbereich befinden sich in einer kommunalen Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Fruchtfolgeflächen werden vom Perimeter der Gebietsplanung nicht erfasst. Bevor ein Innovationspark auf dem Gelände des Flugplatzareals im Rahmen einer Durchstossung angrenzend an die heutige Zone für öffentliche Bauten und Anlagen verwirklicht werden kann, sind mit einem kantonalen Gestaltungsplan die grundeigentümerverbindlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen. Grundlage für den Erlass eines kantonalen Gestaltungsplans ist nach § 84 Abs. 2 PBG ein Eintrag im kantonalen oder im regionalen Richtplan. Für die Gebietsplanung Hubstandort Dübendorf werden deshalb gestützt auf die Testplanung Flugplatzareal Dübendorf (2008–2010), die Arbeiten des Gebietsmanagements Flugplatzareal Düben-

dorf (seit 2010) sowie die Studie des Bundes über eine militärisch-zivili-aviatische Mischnutzung des Flugplatzareals Dübendorf (2012) folgende Eckwerte im kantonalen Richtplan festgelegt:

- Der Perimeter für den Innovationspark umfasst bis zu 70 Hektaren im Kopfbereich des Flugplatzareals Dübendorf. Seine Entwicklung ist zu etappen.
- Der Kanton setzt für die Verwirklichung des Innovationsparks einen kantonalen Gestaltungsplan fest, der die zulässigen Bauten und Anlagen, deren Nutzung sowie die öffentlichen Räume festlegt, die öffentliche Nutzung der freien Flächen sichert und für die verkehrliche Erschliessung sorgt. Der Perimeter dieses Gestaltungsplans umfasst nur Flächen, die bisher noch nicht einer Bauzone zugewiesen sind.
- Zulässig sind Nutzungen, die unmittelbar dem Ziel dienen, Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander zu vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse überzuführen. Dazu gehören grundsätzlich auch Nutzungen für Freizeit und Erholung sowie Wohnnutzungen, soweit diese für im Innovationspark tätige Personen erforderlich sind.
- Zur Aufwertung der freien Flächen, zur Verbesserung der Zugänglichkeit und zur Adressbildung des Flugplatzareals Dübendorf wird ein «Park» konzipiert, der zunächst die gesamten freien Flächen des Gebietsplanungsperimeters umfasst. Er gliedert sich in einen Teil mit temporärem Charakter und einen Teil, der dauerhaft zu erhalten ist. Der Teil mit temporärem Charakter weicht schrittweise der Entwicklung des Innovationsparks. Die Sichtachse vom Eingangsgebäude des Flugplatzareals Dübendorf Richtung Säntis ist dauerhaft freizuhalten («Säntisblick»).
- Die Glattalbahn wird zwischen Bahnhof Dübendorf und Flugplatzkopf auf der Wangenstrasse geführt, danach zur optimalen Erschliessung des Innovationsparks direkt über das Flugplatzareal bis zur Sportanlage Dürrbach. Diese Achse dient als funktionales Rückgrat des Innovationsparks und ist mit hoher städtebaulicher und adressbildender Qualität zu gestalten.
- Der Randbereich des Flugplatzareals mit den bestehenden markanten und grösstenteils unter Denkmalschutz stehenden Bauten soll zu einem städtebaulich prägnanten Übergangsbereich entwickelt werden, der die Siedlungsgebiete von Dübendorf und Wangen-Brüttisellen mit dem Flugplatzareal vernetzt. Im Bereich bestehender Bauzonen schaffen die Gemeinden deshalb die nutzungsplanerischen Voraussetzungen für eine attraktive und gemischte Nutzung.
- Die etablierte Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Region Glattal und den Standortgemeinden betreffend Flugplatzareal Dübendorf wird weitergeführt.

Optimierte Linienführung Glattalbahn

Wesentlich für die Entwicklung von Teilen des Flugplatzareals Dübendorf zu einem Hubstandort des nationalen Innovationsparks ist eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Dabei kann eine Stadtbahn nur mit einer eindeutigen Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Haltestellen erfolgreich sein. Für den im kantonalen Richtplan festgelegten Abschnitt der Glattalbahn zwischen den Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon wurden in den letzten Monaten entsprechende Grundlagen erarbeitet. Daraus geht hervor, dass künftige Fahrgastpotenziale dann bestmöglich erschlossen werden können, wenn die Linienführung der Glattalbahn im südlichen Abschnitt vom Flugplatzkopf Richtung Dietlikon statt wie bisher im kantonalen Richtplan vorgesehen auf der Fortsetzung der Wangenstrasse direkt über das Flugplatzareal erfolgt. Die neue Linienführung bindet dann in der Fortsetzung auch die Gebiete Altwiesen, Aegert sowie die Industrie- und Einkaufsgebiete in Dietlikon bestmöglich mit ein.

Im März 2014 wird voraussichtlich die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans (Vorlage 4882) durch den Kantonsrat festgesetzt. Aus diesem Grund wird für die vorliegende Teilrevision des kantonalen Richtplans betreffend nationalen Innovationspark die Systematik dieser Gesamtüberprüfung übernommen.

D. Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger, öffentliche Auflage und weiteres Vorgehen

Die Ergänzung des kantonalen Richtplans mit der Festlegung nationaler Innovationspark Gebietsplanung Hubstandort Dübendorf und die Anpassung der Linienführung der Glattalbahn zwischen den Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon wird von der Baudirektion den nach- und nebengeordneten Planungsträgern zur Anhörung unterbreitet (§ 7 Abs. 1 PBG). Gleichzeitig können sich im Rahmen der öffentlichen Auflage Interessierte schriftlich zu den Inhalten der Richtplananpassung äussern (§ 7 Abs. 2 PBG). In Analogie zum Gesetzgebungsverfahren wird die öffentliche Auflage des Richtplanentwurfs bereits vor der Überweisung der Vorlage an den Kantonsrat durchgeführt. Dieses Vorgehen hat sich bewährt. Es ermöglicht dem Regierungsrat, in seiner Vorlage zuhanden des Kantonsrates Einwendungen aus der Bevölkerung zu berücksichtigen. Den Kommissionen des Kantonsrates steht zudem in den Beratungen neben dem Richtplantext und der Richtplankarte auch ein Erläuterungsbericht zu den Einwendungen zur Verfügung.

Die öffentliche Auflage wie auch die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger wird voraussichtlich bis Ende 2013 durchgeführt. Im Anschluss soll dem Regierungsrat eine überarbeitete Richt-

planvorlage unterbreitet werden, sodass die Überweisung an den Kantonsrat noch im 1. Quartal 2014 erfolgen kann. Bei günstigem Verlauf könnte die Festsetzung der Richtplanvorlage durch den Kantonsrat dann noch 2014 erwartet werden.

Dieser Beschluss ist erst zu Beginn der öffentlichen Auflage zu veröffentlichen. Er hat eine wichtige Erläuterungsfunktion und wird zusammen mit ergänzenden Materialien während des Auflageverfahrens im Internet bereitgestellt (www.richtplan.zh.ch).

Auf Antrag der Baudirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Baudirektion wird beauftragt, die öffentliche Auflage zur Ergänzung der Kapitel 4.3 öffentlicher Verkehr (Linienführung Erweiterung Glattalbahn) und Kapitel 6 öffentliche Bauten und Anlagen (nationaler Innovationspark, Gebietsplanung Hubstandort Dübendorf) des kantonalen Richtplans durchzuführen. Es wird davon Kenntnis genommen, dass die Baudirektion gleichzeitig die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger durchführt.

II. Die Baudirektion wird beauftragt, dem Regierungsrat unter Würdigung der Ergebnisse der öffentlichen Auflage und der Anhörung eine entsprechende Richtplanvorlage zur Antragstellung an den Kantonsrat zu unterbreiten.

III. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Kommissionen für Planung und Bau sowie für Energie, Verkehr und Umwelt des Kantonsrates sowie die Direktionen des Regierungsrates.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:



Husi