

Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2014

5105

**Beschluss des Kantonsrates
über die Teilrevision des kantonalen Richtplans
(Kapitel 4.3 öffentlicher Verkehr, Eintrag Linienführung
Glattalbahn und Kapitel 6.6 öffentliche Bauten
und Anlagen, Einträge Gebietsplanung Nationaler
Innovationspark, Hubstandort Dübendorf und
Heliport, Wangen-Brüttisellen)**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2014,

beschliesst:

I. Die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4.3 öffentlicher Verkehr, Eintrag Linienführung Glattalbahn und Kapitel 6 öffentliche Bauten und Anlagen, Einträge Gebietsplanung Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf und Heliport, Wangen-Brüttisellen) wird festgesetzt.

II. Vom Erläuterungsbericht wird Kenntnis genommen.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

A. 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 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 nationalen Innovationsparks als Instrument zur Innovationsförderung vor. Dieser soll 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.

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-

Brüttsellen 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). Aufgrund der Ergebnisse der vorgenommenen Untersuchungen beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion, gestützt auf die Ergebnisse der Testplanung die Festlegungen des kantonalen Richtplans zu konkretisieren und in die Vorlage zur Gesamtüberprüfung einzuarbeiten (RRB Nr. 751/2010).

Die Planung der militärischen Infrastruktur der Schweiz ist Sache des Bundes (Sachplan Militär). Gemäss Entwurf des Stationierungskonzepts der Armee vom 25. November 2013 benötigt die Armee zukünftig auf dem Flugplatzareal Dübendorf neben den Kommando- und Führungseinrichtungen nur noch einen Heliport. Ein allfälliger Weiterbetrieb des Flugplatzes Dübendorf soll zivil erfolgen. Eine entsprechende Ausschreibung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) läuft derzeit. Sofern ein Betreiber gefunden wird, sind auf Bundesebene der Sachplan Militär, der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt sowie auf kantonaler Ebene der Richtplan anzupassen. Ein entsprechender Vermerk wurde vom Kantonsrat bei der Festsetzung der Richtplangesamtüberprüfung am 18. März 2014 eingefügt. In der Objektliste wird das Objekt Flugplatz Dübendorf mit dem Hinweis aufgeführt, dass die überwiegende Nutzung des Flugplatzareals sowie die Pistenbeschaffenheit und -länge im Rahmen der Sachplanung gemäss Bundesgesetzgebung zu klären sein werden. Eine Stationierung von Helikoptern der Rega, der Kantonspolizei sowie der Luftwaffe soll weiterhin möglich sein. Der Standort ist auf Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen. Piste und Flughafenumfänger werden in der Richtplankarte entsprechend dem Kantonsratsbeschluss vom 18. März 2014 nicht dargestellt. Zusätzlich sprach sich der Kantonsrat dafür aus, dass das Flugplatzareal Dübendorf angesichts seiner Grösse und Lage als strategische Landreserve für künftige Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf und von kantonaler oder nationaler Bedeutung (insbesondere für einen Innovationspark) freizuhalten ist (vgl. Richtplankapitel 4.7.2.1).

Die planungs- und baurechtlichen Vorgaben für die künftige Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf sind also 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 mit grundeigentümerverbindlichen Festlegungen. Auf regionaler Ebene sind weitere Präzisierungen im Sinne des Gegenstromprinzips denkbar. Auf kommunaler Ebene sind die Nutzungspläne entsprechend anzupassen.

Auf kommunaler Ebene sind bereits 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 im Rahmen einer Testplanung 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 den Einsitz kantonalen Fachleute in der Projektorganisation der kommunalen Testplanung sichergestellt.

B. Grobkonzept für einen nationalen Innovationspark

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

Ein zukunftsweisender Innovationspark zeichnet sich durch die räumliche Nähe von Wissenschaft, Forschung und Produktion sowie Freizeit-, Erholungs- und Wohnfunktionen aus. Für die nachhaltige Entwicklung eines solchen Standorts ist ein Areal mit langfristigem Entwicklungspotenzial 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 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 zu wenig stattfindet. Diese Lücke soll ein Innovationspark schliessen. Aufgrund der Nähe zur ETH, zur Universität Zürich und zu den ansässigen Fachhochschulen bietet sich das Flugplatzareal Dübendorf als Standort für einen Hub des nationalen Innovationsparks gemäss Beschluss der VDK an.

C. Gegenstand der Richtplanteilrevision

Der kantonale Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen und 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.

Auf Stufe des operativen Vollzugs der Bundesunterstützung ist im FIGG unter anderem das Kriterium festgehalten, dass zum Zeitpunkt eines Bundesbeschlusses über die Abgabe von Flächen die «raum- und zonenplanerischen» Voraussetzungen erfüllt sein müssen (Art. 33 Abs. 2 FIGG). Darunter ist das Schaffen planungs- und baurechtlicher Rahmenbedingungen zu verstehen. Ein Innovationspark am Standort Dübendorf ist bisher nicht im kantonalen Richtplan enthalten. Mit der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans sollen behördenverbindlich Perimeter und Rahmenbedingungen für die Verwirklichung eines Hubs des nationalen Innovationsparks auf dem Flugplatzareal Dübendorf geschaffen werden. Diese Festlegungen werden dann auf der Grundlage eines Masterplans (Erarbeitung bis Sommer 2014) durch einen kantonalen Gestaltungsplan (vgl. § 84 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz [PBG, LS 700.1]) grundeigentümerverbindlich zu konkretisieren sein (Erarbeitung bis Mitte 2015). 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. Auch werden Fragen zur Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr sowie zum Fuss- und Veloverkehr thematisiert. Die vorliegende Richtplanteilrevision erfüllt den Auftrag, den der Kantonsrat mit Beschluss vom 18. März 2014 in den Richtplankapiteln 6.1.2 und 6.3.2 (Standortfestlegung Innovationspark) festgesetzt hat. Zur Abstimmung der Planungen des Bundes und des Kantons wird im Kapitel 6.6 «Weitere öffentliche Dienstleistungen» unter den Karteneinträgen zusätzlich ein neues Vorhaben «Heliport, Wangen-Brüttisellen» in die Richtplanteilrevision aufgenommen (siehe auch D. Festlegungen im kantonalen Richtplan und E. Verfahren).

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. Der Regierungsrat hat die Baudirektion daher ermächtigt, eine entsprechende, separate Richtplanteilrevision (nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf) durchzuführen.

Der Perimeter der Gebietsplanung entspricht deshalb demjenigen Perimeter, der in den Ausschreibungsunterlagen des Bundes für eine zivilaviatische Nutzung für einen Innovationspark freizuhalten ist. 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 freierwerdenden Flächen in einem ergänzenden kantonalen Richtplanverfahren ebenfalls Eckwerte für deren künftige Nutzung festzulegen.

D. 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 Fruchtfolgefleichen 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. Fruchtfolgefleichen 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 grundeigentümergebundenen 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 Dübendorf (2010–2013) sowie die Studie des Bundes über eine militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzareals Dübendorf (2012) folgende Eckwerte im kantonalen Richtplan festgelegt:

- Der Perimeter für den Innovationspark umfasst bis zu 70 ha im Kopfbereich des Flugplatzareales Dübendorf. Seine Entwicklung ist zu etappieren.
- 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 der 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 Akteure erforderlich sind.

- Zur Aufwertung der freien Flächen, zur Verbesserung der Zugänglichkeit und zur Adressbildung des Flugplatzareals Dübendorf ein «Park» konzipiert, der zunächst die gesamten freien Flächen des Gebietsplanungssperimeters 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 bestmöglichen Erschliessung des Innovationsparks direkt über das Flugplatzareal bis zur Sportanlage Dürrbach (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 11). Diese Achse dient als funktionales Rückgrat des Innovationsparks und ist mit hoher städtebaulicher und adressbildender Qualität zu gestalten.
- Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr ist kurzfristig durch eine Optimierung des Verkehrsmanagements (regionale Verkehrssteuerung RVS) sicherzustellen. Die Erschliessung der ersten Etappe des Innovationsparks soll vom bestehenden Strassennetz aus erfolgen. Mittel- bis langfristig ist – in Abstimmung mit der Weiterentwicklung des übergeordneten Verkehrssystems – eine Anpassung des regionalen Strassennetzes zu prüfen. Von zentraler Bedeutung ist der Bau der Glattalautobahn, mit der die Funktionsfähigkeit der Hochleistungsstrassen im mittleren Glattal wiederhergestellt wird.
- Der Fuss- und Veloverkehr soll grundsätzlich im ganzen Glattal gestärkt werden. Im Umfeld des Innovationsparks sind zusätzliche attraktivitätssteigernde Massnahmen unter Nutzung der öffentlichen Räume vorzusehen.
- 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 Wangenbrütisellen 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.

Neues Vorhaben Heliport

Ein Heliport, wie er im Stationierungskonzept der Armee vom 25. November 2013 beschrieben wird, hat noch nicht Eingang in den Sachplan Militär gefunden. Zur vorausschauenden Abstimmung der Planungen des Bundes und des Kantons wird im kantonalen Richtplan bereits ein entsprechender Heliport auf dem Flugplatzareal Dübendorf festgelegt (neuer Karteneintrag im Kapitel 6.6 Weitere öffentliche Dienstleistungen: Nr. 6; Objekt, Gemeinde: Heliport, Wangen-Brüttisellen; Trägerschaft: Bund, Kanton Zürich, Private; Funktion S [Sicherheit]; Vorhaben: Neubau Heliport, Stationierung der Luftwaffe, der Kantonspolizei und der Rega, Standortfestlegung im Rahmen der Sachplanung des Bundes, vgl. Pt. 4.7.2). Dieser liegt auch im kantonalen Interesse (Kantonspolizei und Rega) und ist mit der Entwicklung eines Innovationsparks auf demselben Areal vereinbar. Die genaue Standortfestlegung erfolgt im Rahmen der Sachplanung des Bundes.

Optimierte Linienführung der 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.

E. Verfahren

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, PBG). Diese Verfahren wurden parallel vom 11. Oktober bis zum 9. Dezember 2013 durchgeführt. In Analogie zum Gesetzgebungsver-

fahren wurde 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 Richtplankarte und der Richtplankarte auch ein Erläuterungsbericht zu den Einwendungen zur Verfügung. Gestützt auf die Richtplanteilrevision soll dann bis Mitte 2015 ein kantonaler Gestaltungsplan gemäss § 84 Abs. 2 PBG festgesetzt werden.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage gingen rund 400 Einwendungen ein, davon 80 von Behörden und 320 von Privaten und Verbänden. Insgesamt liegen rund 1600 teilweise auch gleichlautende Anträge vor, davon entfallen rund 100 auf Behörden und 1500 auf Private und Verbände.

Soweit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen der Karte und des Textes in die Richtplanvorlage eingeflossen. Erläuterungen zu den Einwendungen sind gemäss § 7 Abs. 3 PBG in einem entsprechenden Bericht festgehalten. Die vorliegende Antragstellung des Regierungsrates an den Kantonsrat erfolgt damit in Kenntnis der Einwendungen aus der Bevölkerung. Der Erläuterungsbericht gibt Aufschluss über die nicht berücksichtigten Einwendungen. Nicht eingegangen wurde dabei auf Eingaben, die auch nicht sinngemäss als Anträge verstanden werden können, und auf solche, die offensichtlich nicht die Raumplanung bzw. den kantonalen Richtplan betreffen oder nicht Gegenstand der Richtplanvorlage sind.

Die Gebietsplanung «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf» und die Änderung der Linienführung der Glattalbahn werden von zahlreichen Einwendenden unterstützt. Zahlreiche Einwendende sprechen sich aber auch für eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf aus. Die Planung der militärischen und der aviatischen Infrastruktur der Schweiz ist Sache des Bundes (Sachpläne Militär und Infrastruktur der Luftfahrt). Ein entsprechender Hinweis wurde vom Kantonsrat im Rahmen der Richtplangesamtüberprüfung bereits in den kantonalen Richtplan aufgenommen (vgl. auch Ausführungen unter A. Ausgangslage sowie Kapitel 4.7.2.1, 4.7.2.2 und Erläuterungsbericht der Richtplangesamtüberprüfung). Eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf ist deshalb nicht Gegenstand der laufenden Richtplanteilrevision. Soweit sich also Einwendungen auf eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf beziehen, wird im Rahmen der vorliegenden Richtplanteilrevision nicht mehr vertieft darauf eingegangen. Dies betrifft insbesondere Einwendungen

- zum Erhalt der aviatischen Infrastruktur für zivilaviatische Nutzungen
- zur Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf als Regionalflugplatz für Business-Aviation, Generalaviation und Kleinfliegerei oder als Businessairport
- zur Verwirklichung einer aviatischen Nutzung gemäss Ausschreibung des Bundes und eines Innovationsparks
- zur Unterbrechung der Schraffur für den Innovationspark am westlichen Pistenkopf
- zum Erhalt des Standorts für das Lufttransportgeschwader der Armee
- zur Entwicklung kantonaler Konzepte für die Luftfahrtinfrastrukturen im Kanton Zürich
- zur endgültigen Aufgabe des aviatischen Betriebs (ausser Helikopterbasis).

Gestützt auf die in der öffentlichen Auflage eingegangenen Einwendungen wurde die Richtplanvorlage überarbeitet. Linienführung und Lage der Haltestelle der Glattalbahn beim Bahnhof Dietlikon wurden geringfügig angepasst. Der Karteneintrag Nr. 12 unter 6.2.1 wurde, um zu verdeutlichen, dass das Flugplatzareal Dübendorf auch für die Erholung der Bevölkerung aus dem näheren und weiteren Umfeld von Bedeutung werden soll, mit dem Koordinationsbedarf Erholung ergänzt. Die Eckwerte der Gebietsplanung «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf» wurden mit weiteren Punkten zur Verkehrserschliessung ergänzt. Zur Abstimmung der Planungen des Bundes und des Kantons wird im Kapitel 6.6 Weitere öffentliche Dienstleistungen unter den Karteneinträgen ein neues Vorhaben aufgenommen. So soll ein Heliport auf dem Flugplatzareal Dübendorf festgesetzt werden. Ein solcher liegt nicht nur im Interesse des Bundes (Luftwaffe), sondern auch im kantonalen Interesse (Kantonspolizei und Rega) und ist mit der Entwicklung eines Innovationsparks auf demselben Areal vereinbar.

Der Bund weist in seinem Vorprüfungsbericht darauf hin, dass mit der Genehmigung der vorliegenden Richtplananpassung die Entscheide des Bundes für die Unterstützung eines nationalen Innovationsparks und zu den Sachplänen Militär und allenfalls Infrastruktur Luftfahrt noch nicht erfolgt sein werden und vorbehalten bleiben müssen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Richtplanteilrevision (Kapitel 4.3 öffentlicher Verkehr, Eintrag Linienführung Glattalbahn und Kapitel 6 öffentliche Bauten und Anlagen, Einträge Gebietsplanung Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf und Heliport, Wangen-Brüttisellen) festzusetzen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Der Staatschreiber:
Aeppli Husi