

# Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

## 2.1.2 *Karten*

In der Richtplankarte ist das Siedlungsgebiet abgegrenzt, schutzwürdige Ortsbilder sind

## 2.1.3 *Massnahmen*

### a) *Kanton*

Der Kanton setzt die regionalen Richtlinien gemäss §§ 32 und 89 PBG. Er sorgt dabei für die Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen.

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundzonenentwicklung, zu den vorhandenen Baudenkmäler, zur Störfallvorsorge (vgl. Plansträger aller Stufen zugänglich).

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

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

### b) *Gemeinden*

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

Die Gemeinden erarbeiten eine langfristige Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet abgestimmte Planungen mit den kommunalen Planungen der Nachbargemeinden. Sie sorgen für eine enge Zusammenarbeit, insbesondere bei der Planung grösserer öffentlicher Vorhaben.

## Erläuterungsbericht

zu den Einwendungen

## Verkehr

Glattalbahnhof

## Öffentliche Bauten und Anlagen

Nationaler Innovationspark,  
Gebietsplanung Hubstandort Dübendorf  
Heliport Wangen-Brüttisellen

5105

Antrag des Regierungsrates vom  
25. Juni 2014



## **A Einleitung**

### **1.1 Ausgangslage**

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument der Kantone, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten (vgl. Art. 6 Bundesgesetz über die Raumplanung, RPG, SR 700). Gemäss Art. 9 Abs. 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-Brüttli-sellen 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 und 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 wird. Eine Stationierung von Helikoptern der Rega, der Kantonspolizei sowie der Luftwaffe soll weiterhin möglich sein. Der Standort ist auf Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen. Piste und Flughafenperimeter werden in der Richtplankarte entsprechend dem Kantonsratsbeschluss vom 18. März 2014 weiterhin 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 kantonalen oder nationaler Bedeutung (insbesondere für einen Innovationspark) freizuhalten ist (vgl. Richtplankapitel 4.7.2.1).

### **1.2 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 FIFG 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 FIFG). 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 PBG) 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 dazu auch Ausführungen unter Pt. 1.4).

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 Perimeter der Gebietsplanung entspricht deshalb demjenigen Perimeter, der in den Ausschreibungsunterlagen des Bundes für eine zivilaviatische Nutzung für einen Innovationspark freizuhalten ist. Der Regierungsrat hat die Baudirektion daher ermächtigt, eine entsprechende, separate Richtplanteilrevision (nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf) durchzuführen.

### **1.3 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 Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1). Diese Verfahren wurden parallel vom 11. Oktober bis zum 9. Dezember 2013 durchgeführt. In Analogie zum Gesetzgebungsverfahren 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 Richtplantext und der Richtplankarte auch ein Erläuterungsbericht zu den Einwendungen zur Verfügung. Gestützt auf die Richtplanteilrevision soll dann 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. Nicht eingegangen wurde auf Eingaben, die auch nicht sinngemäss als Anträge verstanden werden können und auf solche, die offensichtlich nicht die Raumplanung bzw. den kantonalen Richtplan betreffen oder nicht Gegenstand der Richtplanvorlage sind.

### **1.4 Erläuterungen zum vorliegenden Bericht**

Der nachfolgende Bericht enthält Erläuterungen gemäss Art. 7 der Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) sowie gemäss § 7 Abs. 3 und § 20 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG). Die Einwendungen sind im Teil B dieses Berichts aufgeführt. Er ist nach derselben Gliederung strukturiert wie die Richtplanvorlage. Die Verweise in diesem Erläuterungsbericht beziehen sich auf den Text der Richtplanvorlage.

Die Gebietsplanung «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf» und die Änderung der Linienführung der Glattalbahnen 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 Luftfahrt). Ein entsprechender Hinweis wurde vom Kantonsrat im Rahmen der Richtplangesamtüberprüfung in den kantonalen Richtplan aufgenommen (vgl. auch Ausführungen unter Pt. 1.1 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 (siehe Ausführungen unter Pte. 1.1 und 1.2). Soweit sich also Einwendungen auf eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf beziehen, wird nachfolgend 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 Realisierung 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 definitiven 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 Glattalbahnen beim Bahnhof Dietlikon werden geringfügig angepasst. Die mit der Richtplangesamtüberprüfung festgesetzte Linienführung der Glattalbahnen zwischen den Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon wird durch die vorliegende Linienführung ersetzt. Der Karteneintrag unter 6.2.1 wird, 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» werden 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. Die genaue Standortfestlegung erfolgt im Rahmen der Sachplanung des Bundes.

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

## **B Einwendungen zur Richtplanteilrevision Linienführung Glattalbahnhof / Gebietsplanung Innovationspark**

### **Allgemeine Einwendungen**

#### **1 Sprachliche Präzisierung**

*Jemand beantragt, bei allen Verwendungen des Begriffs «Flugplatzareal Dübendorf», «Flugplatzareal» das Adjektiv «heutig» voranzustellen.*

Der Begriff «Flugplatzareal» ist als Ortsbezeichnung zu verstehen und nicht als Hinweis auf die künftige Nutzung.

#### **2 Entlassung Brandbach als öffentliches Gewässer unterstützen**

*Jemand beantragt, den Brandbach als öffentliches Gewässer zu entlassen.*

Der Status von Gewässern im Kanton Zürich ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Die Entlassung eines Gewässers als öffentliches Gewässer ist in einem separaten Verfahren zu bearbeiten. Ein solches ist bereits im Gang.

### **Einwendungen zum Kapitel 4. Verkehr**

#### **3 Lösungen für den zusätzlichen mobilen Individualverkehr suchen**

*Jemand beantragt, den Ausbau der Einspurstrecken Brüttisellerkreuz und der Ein-/Ausfahrten 2 und 3 der A 53 sowie allfällige andere Zubringerstrassen zum Innovationspark zu planen.*

*Jemand beantragt, für den zusätzlichen mobilen Individualverkehr Lösungen in den Richtplan aufzunehmen.*

*Jemand beantragt, die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umgebung und allfällige Massnahmen (z.B. auf der Dübendorferstrasse) aufzuzeigen.*

*Jemand beantragt, die Eckwerte der Gebietsplanung wie folgt zu ergänzen: «Die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes ist so anzupassen, dass der Innovationspark keine negativen Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr hat.»*

*Jemand beantragt, im Richtplan Aussagen zur verkehrlichen Erschliessung des Innovationsparks zu machen.*

Das Glattal ist sehr gut sowohl mit dem öffentlichen Verkehr wie auch strassenseitig erschlossen. So befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Standort des Innovationsparks der Bahnhof Dübendorf und der Anschluss Wangen der kantonalen Autobahn A53. Auch verkehrt bereits heute eine Buslinie entlang der Wangenstrasse. Der Standort des Innovationsparks ist auch mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossen.

Die Basiserschliessung des Innovationsparkstandortes kann insgesamt als sehr gut bezeichnet werden. Die zentrale Lage im Glattal, einer der am stärksten wachsenden Wirtschaftsregionen der Schweiz, bringt es jedoch mit sich, dass vor allem die Strasseninfrastrukturen zu den Spitzenverkehrszeiten an respektive über ihrer Belastungsgrenze liegen.

Der Aufbau des Innovationsparks wird schrittweise und über mehrere Jahre bzw. Jahrzehnte erfolgen. Er wird die Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen mit beeinflussen, aber nicht ausschliesslich dafür verantwortlich sein. Die weitere Entwicklung kann seitens des öffentlichen Verkehrs kurzfristig durch einen weiteren Ausbau der Buslinien und mittelfristig durch den Bau der Glattalbahnhof sichergestellt werden. Seitens der Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr ist kurzfristig geplant, die Leistungsfähigkeit mit Massnahmen zum Verkehrsmanagement zu optimieren (Regionale Verkehrssteuerung RVS). Die Erschliessung der ersten Etappe des Innovationsparks soll vom bestehenden Strassennetz aus erfolgen. Mittel- bis langfristig ist schrittweise und in Abstimmung mit dem übergeordneten grossräumigen Verkehrssystem im Glattal eine Anpassung des Hauptstrassennetzes vorzunehmen. Von zentraler Bedeutung ist auch der Bau der Glattalautobahn, mit dem die Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes wiederhergestellt wird. Damit kann das untergeordnete Strassennetz wirksam vom ortsfremden Strassenverkehr entlastet werden. Dieses Vorhaben liegt in der Verantwortung des Bundes. Dessen Notwendigkeit wurde auch im Rahmen der verschiedenen Botschaften zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz durch den Bundesrat wie auch durch die eidgenössischen Räte bestätigt.

#### **4 Querung A1**

*Jemand beantragt, im Rahmen der nachfolgenden Planungs- und Projektierungsarbeiten im Zusammenhang*



mit der Querung der Glattalbahn über die A1 für eine Abstimmung mit einem allfälligen Ausbau (Spurerweiterung) zu sorgen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist in die Planung mit einzubeziehen.

Der Hinweis bzgl. Querung der A1 ist berechtigt, allerdings aufgrund seiner geringen räumlichen Auswirkungen nicht richtplanrelevant. Die Abstimmung mit dem ASTRA wird daher in nachgelagerten Verfahren sicherzustellen sein.

## **5 Realisierungshorizont Verlängerung Glattalbahn auf «kurz- bis mittelfristig» ändern**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Realisierungshorizont des Objektes Nr. 11, Kapitel 4.3.2, Erweiterung Glattalbahn, auf «kurz- bis mittelfristig» zu ändern.*

*Jemand beantragt, in Kapitel 4.3.2, Objekt Nr. 11, Erweiterung Glattalbahn, die Verlängerung «Bahnhof Dübendorf–Dietlikon» separat auszuweisen und den Realisierungshorizont auf «kurz- bis mittelfristig» zu ändern.*

*Jemand beantragt, mit der Vorprojektierung unmittelbar nach der Festsetzung des Richtplaneintrags zu beginnen. Der Kanton Zürich soll sich zudem im Rahmen des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich - Glattal für eine Prioritätenerhöhung einsetzen.*

Die Ergebnisse verschiedener Studien zeigen, dass die allgemeine Entwicklung zwischen Bahnhof Dübendorf und Bahnhof Dietlikon keine stadtbahnwürdige Nachfrage generieren wird. Die notwendigen zusätzlichen Potenziale auf dem Flugplatzareal Dübendorf sind entscheidend. Die Realisierung der Glattalbahn auf dieser Strecke ist also abhängig von der Entwicklung eines Innovationsparks auf dem Flugplatzareal. Dabei ist zu bedenken, dass die Realisierung des Innovationsparks mehrere Jahre, wenn nicht Jahrzehnte in Anspruch nehmen wird. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 18. März 2014 im Rahmen der Richtplangesamtüberprüfung die Fristigkeit des Vorhabens von «mittel- bis langfristig» auf «mittelfristig» festgesetzt. Auch für die anderen Stadtbahnvorhaben (Limmattalbahn, Erweiterung Glattalbahn von Flughafen – Kloten-Industrie – Bassersdorf) wurden Realisierungshorizonte festgelegt. Die vorliegende Richtplanteilrevision übernimmt die entsprechenden Prioritäten.

## **6 Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) an den Innovationspark**

*Jemand beantragt, den geplanten Innovationspark auf dem Flugplatzareal Dübendorf nicht nur Richtung Glattal und Stadtzentrum mit einer guten ÖV-Anbindung zu erschliessen, sondern auch Richtung Zürcher Oberland eine entsprechende Verbindung (z. B. mit Bus) vorzusehen.*

*Jemand beantragt, die Eckwerte wie folgt zu ergänzen: «Der Innovationspark wird nebst der Glattalbahn mit einer leistungsfähigen ÖV-Achse Richtung Schwerzenbach–Volketswil–Uster erschlossen.»*

*Jemand beantragt, bei der Linienführung für die Erweiterung der Glattalbahn (Stadtbahn) im Kopfbereich des Flugplatzareals einen Abzweiger für die Verlängerung des Bahntrassees entlang der Pistenachse in Richtung Volketswil vorzusehen. Dasselbe Anliegen soll im Perimeter des kantonalen Gestaltungsplans für den Innovationspark mittels ÖV-Korridor berücksichtigt werden.*

*Jemand beantragt, die Gemeinde Meilen mittels öffentlichen Verkehrsmitteln und mittels motorisiertem Individualverkehr gut an den nationalen Innovationspark anzubinden.*

*Jemand beantragt, die Region Pfannenstil mit ihren hervorragenden Wohnstandorten besser mit dem künftigen Innovationspark zu verbinden. Neben einer besseren Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr (Umfahrung Fällanden) soll auch eine optimierte Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr geprüft werden (Buslinie Meilen–Uster).*

*Jemand beantragt, bei der Realisierung des Hubstandortes der Aufwertung der verkehrlichen Verbindungen mit den Hochschulstandorten der ETHZ (Zentrum, Hönggerberg) und UZH (Zentrum, Irchel) besondere Beachtung zu schenken.*

*Jemand beantragt, Kapitel 6.2.2, Eckwert 2, folgendermassen zu ergänzen: «... und für die verkehrliche Erschliessung sorgt. Mittels geeigneter Massnahmen ist die Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern. Der Perimeter... »*

*Jemand beantragt, im Verlauf der weiteren Planung auch den Massnahmen zur Minimierung des motorisierten Individualverkehrs besondere Beachtung zu schenken.*

Der kantonale Richtplan hält in den gesamtstrategischen Zielen des Kapitels Verkehr bereits fest, dass Ressourcen zu schonen, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr zu stärken und kurze Wege und Siedlungsqualitäten zu fördern sind.

Das Glattal ist generell sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. So befindet sich der Bahnhof Dübendorf in unmittelbarer Nähe zum Standort des Innovationsparks, auch verkehrt bereits heute eine Buslinie entlang der Wangenstrasse. Der Standort des Innovationsparks ist auch mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossen. Eine grossräumigere Anbindung des Innovationsparks an weitere Regionen, Gemeinden oder Hochschulstandorte ist schrittweise mit der Entwicklung des Innovationsparks zu prüfen.

### **7 Keine negativen Auswirkungen auf andere verkehrliche Grossprojekte im Kanton in Kauf nehmen**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass die vorgeschlagene Änderung des kantonalen Richtplans nicht zu negativen Auswirkungen auf Planung, Bau und Finanzierung anderer verkehrlicher Grossprojekte im Kanton Zürich führt.*

Aus bereits genannten Gründen (siehe «5 Realisierungshorizont Verlängerung Glattalbahn auf «kurz- bis mittelfristig» ändern») wird die Glattalbahn andere Stadtbahnprojekte, die bereits im Rahmen von Agglomerationsprojekten beim Bund eingegeben worden sind (Limmattalbahn, Erweiterung Glattalbahn von Flughafen–Kloten–Industrie–Bassersdorf und Erweiterung Glattalbahn Giessen–Bahnhof Dübendorf–Flugplatzareal Dübendorf–Bahnhof Dietlikon), nicht tangieren.

### **8 Auf Linienführung der Glattalbahn über das Flugplatzareal Dübendorf verzichten**

*Mehrere Einwendende beantragen, auf eine Linienführung durch das Flugplatzareal Dübendorf zu verzichten und an der bisherigen Linienführung ausserhalb des Flugplatzareals festzuhalten.*

*Mehrere Einwendende beantragen, auf eine Verlängerung der Glattalbahn vom Bahnhof Dübendorf zum Bahnhof Dietlikon zu verzichten.*

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 18. März 2014 die Aufhebung von Piste und Perimeter beschlossen, um Sondernutzungen innerhalb des Flugplatzareals Dübendorf zu ermöglichen. Im Übrigen wurden beide Varianten der Linienführung für die Glattalbahn im Rahmen einer Studie (Synthesebericht Vertiefungsstudie «Achse Bhf. Dübendorf–Wangenstrasse» vom 18. Dezember 2011) geprüft. Diejenige Linienführung über das Flugplatzareal hat sich aus folgendem Grund als die bessere Variante erwiesen. Die Schaffung von notwendigen Personenkapazitäten in den Einzugsbereichen der Haltestellen ist für eine wirtschaftliche Auslastung der Glattalbahn notwendig. Dies bedingt aber eine Verlegung des Stadtbahntrassees ins Flugplatzareal hinein, da beidseits der neuen Erschliessungsachse eine städtebauliche Entwicklung möglich ist.

### **9 Linienführung der Glattalbahn anpassen**

*Jemand beantragt, bei der Linienführung auf die teils historischen und geschützten Bauten Rücksicht zu nehmen.*

Der Randbereich des Flugplatzareals Dübendorf 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-Brüttsellen mit dem Flugplatzareal vernetzt. Die Aufgabe der denkmalgeschützten Bauten im Randbereich des Flugplatzareals wird es also sein, die neuen Bebauungsstrukturen auf dem Flugplatzareal mit dem bestehenden Siedlungsgefüge ausserhalb des Flugplatzperimeters zu verbinden. Aufgrund ihrer Ausstrahlung und Geschichte stellen diese Bauten auch ein zentrales Identifikationsmerkmal dar. Aus diesen Gründen wird auf die bestehenden Bauten Rücksicht genommen. Ob, in welchem Umfang und mit welchen Mitteln der unbestrittene kulturelle Wert einzelner Teile des Areals geschützt werden kann, ist im Moment noch offen.

*Jemand beantragt, die Brücke für die Überquerung des Dürrbachs so anzulegen, dass ein Hochwasser 100-jährlicher Eintretenswahrscheinlichkeit (HQ100) uneingeschränkt abfliessen kann.*

*Jemand beantragt, die Glattalbahn im Abschnitt Weidstrasse westlich der Weidstrasse zu führen um eine weitere Beeinträchtigung des Pohlgrabens zu vermeiden.*

*Jemand beantragt, im Bereich Industrie-/Pappelstrasse eine weitere Schmälerung des heutigen Gewässerraums des Altbachs zu verhindern. Falls der bestehende Strassenraum nicht genügt und trotz allem der Gewässerraum des Altbachs beansprucht werden soll, ist eine Verlegung des Altbachs vorzusehen.*

Bei der Umsetzung der Linienführung, so wie sie im kantonalen Richtplan bezeichnet ist, besteht ein Anordnungsspielraum. Die beantragten Anpassungen der Linienführung sind aufgrund ihrer geringen räumlichen Auswirkungen nicht richtplanrelevant und werden in nachgelagerten Verfahren zu prüfen bzw. beachten sein.



*Jemand beantragt, die Führung der Glattalbahn zwischen dem Flugplatzareal Dübendorf und dem Siedlungsgebiet von Dietlikon zu ändern. Die Glattalbahn soll nicht mitten durch Grünkorridor und Landwirtschaftsgebiet, sondern durch das Siedlungsgebiet Wangen-Brüttisellen geführt werden.*

Zwischen dem Flugplatzareal Dübendorf und dem Industriegebiet Dietlikon wird eine möglichst direkte Linienführung für die Glattalbahn gewählt, um mittels kürzeren Wegen kürzere Reisezeiten zwischen den beiden Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon zu gewährleisten. Zudem ist mit den heutigen Siedlungsstrukturen und den absehbaren Entwicklungen gemäss kantonalen Prognose (Horizont 2025) das Nachfragepotenzial für ein schienengebundenes Verkehrsmittel in Wangen-Brüttisellen zu klein. Aus diesen Gründen hat der Kantonsrat mit Beschluss vom 18. März 2014 eine direkte Linienführung zwischen Flugplatzareal Dübendorf und Dietlikon festgesetzt.

*Jemand beantragt, die Linienführung der Glattalbahn unabhängig von der Entwicklung des Flugplatzareals Dübendorf durch das Zentrum des Einkaufsgebietes in Dietlikon zu führen.*

Die in der vorliegenden Richtplanteilrevision vorgeschlagene geänderte Linienführung der Glattalbahn zwischen Bahnhof Dübendorf und Bahnhof Dietlikon führt durch das Zentrum des Einkaufsgebietes Dietlikon. Ohne wesentliche Entwicklung auf dem Flugplatzareal ist das Fahrgastpotenzial für eine Realisierung der Verlängerung der Glattalbahn von Bahnhof Dübendorf zum Bahnhof Dietlikon jedoch kaum gegeben. Zudem wird das Einkaufsgebiet Dietlikon auch durch die geplante Tramverlängerung Schwamendingen–Altried–Dietlikon erschlossen.

*Jemand beantragt, die Freihaltung für die Haltestelle im Gebiet «Zentrum Dietlikon Süd» im Rahmen der Vorprüfung des revidierten Gestaltungsplans entsprechend den Erwägungen zu kommentieren und das weitere Vorgehen bzw. die weiteren Vorkehrungen aufzuzeigen.*

Bei der Umsetzung der Linienführung und der geplanten Haltestellen der Glattalbahn, so wie sie im kantonalen Richtplan bezeichnet sind, besteht ein Anordnungsspielraum. Die Linienführung und die genaue Lage der Haltestellen werden in nachgelagerten Verfahren zu prüfen bzw. zu konkretisieren sein.

## **Einwendungen zum Kapitel 6. Öffentliche Bauten und Anlagen**

### **10 Auf den Eintrag «Innovationspark» auf dem Flugplatzareal Dübendorf verzichten**

*Mehrere Einwendende beantragen, auf die Eintragung des Standortes für einen Innovationspark auf dem Flugplatzareal Dübendorf zu verzichten.*

*Mehrere Einwendende beantragen, auf die Planung und Errichtung eines Innovationsparkes auf dem Gebiet des Flugplatzareals Dübendorf zu verzichten.*

Die vorliegende Richtplanteilrevision erfüllt den Auftrag, den der Kantonsrat mit Beschluss vom 18. März 2014 den Richtplankapiteln 6.1.2 und 6.3.2 (Standortfestlegung Innovationspark) festgesetzt hat.

Gemäss dem Plenarentscheid der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz (VDK) vom 20. Juni 2013 sollen die zwei sogenannten Hubstandorte des nationalen Innovationsparks im Umfeld der beiden Eidgenössischen Technischen Hochschulen in Lausanne (EPFL) und Zürich (ETH) angesiedelt werden. Insbesondere aufgrund seiner Nähe zur ETH, zur Universität Zürich, zu den Forschungsanstalten EMPA und EAWAG sowie zu den ansässigen Fachhochschulen bietet sich das Areal des Flugplatzes Dübendorf in idealer Weise an. Auch seine Lage, Grösse, Erschliessung und Grundeigentümerstruktur sprechen für dieses Areal.

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.

### **11 Alternative Standorte für einen Innovationspark suchen**

*Mehrere Einwendende beantragen, den Eintrag Nr. 12 nationaler Innovationspark Hubstandort Dübendorf zu streichen und für den Standort des Innovationsparks einen Wettbewerb auszuschreiben.*

*Mehrere Einwendende beantragen, den Innovationspark entweder in der Peripherie der ETH Hönggerberg, in*

den Industriebrachen Regensdorf oder an anderen für die Ansiedlung entsprechender Unternehmen geeigneten sowie gut erschlossenen Standorten in der Nähe der Hochschulen zu planen.

Mehrere Einwendende beantragen, eine Linienführung einer Stadtbahn von Regensdorf – als Standort eines Innovationsparkes – über den Hönggerberg zu prüfen.

Jemand beantragt, für die Errichtung eines Innovationsparkes im Kanton Zürich geeignete Standorte sorgfältig zu evaluieren.

Gemäss Entscheid der VDK sollen sich die beiden Hubstandorte des nationalen Innovationsparks in Zürich und Lausanne jeweils in der Nähe der Hochschulen befinden. Deshalb kommen im Kanton Zürich nur Standorte in der Stadt Zürich und im Glattal sowie ihren direkten Umfeldern in Frage.

Bei der Evaluation eines Standortes für den Innovationspark im Kanton Zürich wurden mehrere Areale in Betracht gezogen und mit dem Flugplatzareal Dübendorf verglichen.

Das Flugplatzareal Dübendorf verfügt über eine enorme Fläche, die nicht nur weitreichende Möglichkeiten in einer ersten Etappe eröffnet, sondern auch allfällige Erweiterungen in ferner Zukunft ermöglicht. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, dem angrenzenden Autobahnanschluss und der Nähe zum Flughafen Zürich-Kloten sind weitere Standortfaktoren, die alternativ nur noch wesentlich kleinere Standorte bieten können. Dübendorf verfügt mit dem Glattal als Technologieregion über sehr attraktive Rahmenbedingungen für nationale und internationale Firmen. Bildungs- und Forschungseinrichtungen wie die EMPA und EAWAG und die Nähe zur ETH und Universität Zürich tragen weiter zu diesem Technologie-Cluster bei. Diese Nähe zu Forschungs- und Bildungseinrichtungen können alternative Standorte zwar ebenfalls bieten, allerdings in geringerem Ausmass.

Ein hoher Anteil Fläche in Kantonsbesitz wäre ein Vorteil, denn die VDK und das Parlament verlangen, dass bis Mitte 2015 für die künftigen Standorte des nationalen Innovationsparks die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines solchen gegeben sind. Bei der Standortevaluation spielt also nicht nur eine genügend grosse Flächen eine entscheidende Rolle, sondern auch ihre Verfügbarkeit. Einen hohen Anteil Fläche im Kantonsbesitz kann mit rund 50% nur das Areal Regensdorf Riethof bieten. Das Flugplatzareal Dübendorf ist vollständig in Besitz des Bundes und deshalb auch in dieser Hinsicht aufgrund der Eigentümerstruktur geeigneter als andere Standorte.

## **12 Landreserve für künftige Generationen freihalten**

Jemand beantragt, die strategische Landreserve für künftige Generationen weitgehend frei zu halten.

Das Flugplatzareal Dübendorf umfasst insgesamt 234 ha. Für die langfristige Entwicklung eines Innovationsparks auf dem Flugplatzareal sind rund 70 ha vorgesehen. Das ist weniger als ein Drittel des gesamten Areals. Die übrigen Flächen werden für künftige Generationen frei gehalten.

## **13 Ansprüche des Militärs ausweisen**

Jemand beantragt, den vorliegenden Entwurf der Richtplanteilrevision bezüglich des Abstimmungsbedarfs mit möglichen weiteren Nutzungen auf dem Flugplatzareal Dübendorf (militärische Nutzungen, Zivillaviatik) unter Hinweis auf die notwendigen noch ausstehenden Beschlüsse des Bundes und den Abstimmungsbedarf mit den Sachplänen des Bundes zu ergänzen. Im kantonalen Richtplan soll aufgezeigt werden, dass im Falle eines Verzichts auf den zivilen Flächenflugbetrieb durch den Bund die Richtplaninhalte überprüft und ggf. angepasst werden müssen. In den Richtplanunterlagen sollen bei den Grundsätzen die Ansprüche des Militärs für eine Übergangsnutzung bestehender Infrastrukturen bis zur Inbetriebnahme des neuen Heliports ausgewiesen werden.

Ein Heliport, wie er im Stationierungskonzept der Armee vom 25.11.2013 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). Dieser liegt auch im kantonalen Interesse (Kantonspolizei und Rega) und ist mit der Entwicklung eines Innovationsparks auf demselben Areal vereinbar. Die Raumbedürfnisse der Luftwaffe finden im Rahmen der laufenden Masterplanung bezüglich der künftigen Nutzungsverteilung Berücksichtigung.

## **14 Auflagen für einen Innovationspark**

Jemand beantragt, Bauvorhaben im Bereich der Sondernutzung mit der Auflage zu versehen, dass die flugsicherheitsrelevanten Hindernis- und Freihaltezonen vollständig eingehalten sowie elektromagnetische Störungen vollständig vermieden werden.

*Jemand beantragt, den Richtstrahl zwischen dem Flugsicherungszentrum Wangen und der Radaranlage Lägern durch Hochbauten nicht zu tangieren.*

Bestehende gesetzliche Vorgaben und Aufträge (z.B. Bundesgesetz über die Luftfahrt, LFG, SR 748.0) sind in jedem Fall zu beachten und müssen im Richtplan nicht speziell hervorgehoben werden.

### **15 Karteneintrag Nr. 12 ergänzen**

*Jemand beantragt, beim Koordinationsbedarf «Freizeit» zu ergänzen.*

*Jemand beantragt, beim Koordinationsbedarf «Natur- und Landschaftsschutz» zu ergänzen.*

Grundsätzliche Anforderungen, die an die Raumnutzung gestellt werden, sind zu erfüllen. Dazu zählen auch die Festlegungen allgemeiner bzw. konkreter Natur des Richtplankapitels Landschaft. Um zu verdeutlichen, dass das Flugplatzareal Dübendorf auch für die Erholung der Bevölkerung aus dem näheren und weiteren Umfeld von Bedeutung werden soll, wird unter den Koordinationshinweisen der Gebietsplanung ein entsprechender Hinweis «Erholung» ergänzt.

### **16 Synergien zur Entwicklung der Airport-Region aufzeigen**

*Jemand beantragt, bei der Entwicklung des Innovationsparks die Synergien zur Entwicklung der Airport-Region aufzuzeigen und umzusetzen.*

Im Rahmen der Gebietsplanung Airport-Region wird auch geprüft, welche Synergien bzw. Entwicklungen kleinerer Cluster im Innovations- und Technologiebereich als Ergänzung zum Innovationspark bestehen. Der Bericht zur Gebietsplanung wird sich zu entsprechenden Umsetzungsschritten äussern und voraussichtlich im 2. Halbjahr 2014 erscheinen.

### **17 Ökologische und landschaftliche Werte sichern**

*Jemand beantragt, die Eckwerte für den Innovationspark wie folgt zu ergänzen: «Der Kanton setzt ... festlegt, die freien Flächen teils für die öffentliche Nutzung und teils als hochwertige ökologische Ausgleichs- und Ersatzflächen sichert ... »*

*Jemand beantragt, den Einbezug der natur- und landschaftsschützerischen Aspekte auch bei den Eckwerten für einen Innovationspark wie folgt zu ergänzen: «Zur Sicherung der ökologischen und landschaftlichen Werte und zur Realisierung der diesbezüglich besonderen Potenziale dieses Gebietes (Perimeter der ganzen Gebietsplanung) und in Abstimmung mit den übrigen Massnahmen werden Aufwertungsmassnahmen entwickelt und schrittweise realisiert.»*

*Jemand beantragt, die Eckwerte für den Innovationspark wie folgt zu ergänzen: «Zur Aufwertung ... und einen Teil, der dauerhaft zu erhalten ist und auch hochwertige ökologische Ausgleichs- und Ersatzflächen enthält. » Mehrere Einwendende beantragen, die Piste zu erhalten und das Pistenumfeld ökologisch aufzuwerten.*

Bei der Konkretisierung der Entwicklung des Innovationsparks im Masterplan und im darauf aufbauenden Gestaltungsplan wird diesen Aspekten Rechnung zu tragen sein. Hingegen ist nicht vorgesehen, das Flugplatzareal Dübendorf im Bereich der Gebietsplanung als Standort für ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen aus anderen Projekten vorzuhalten.

*Jemand beantragt, einen Teil des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf einem regionalen Naturerlebnispark zuzuführen.*

Das Flugplatzareal Dübendorf umfasst insgesamt 234 ha. Für die langfristige Entwicklung eines Innovationsparks auf dem Flugplatzareal sind rund 70 ha vorgesehen. Das ist weniger als ein Drittel des gesamten Areals.

Im Rahmen der Gebietsplanung, die die genannten rund 70 ha umfasst, wird zur Aufwertung des Freiraums, zur besseren Zugänglichkeit und zur Adressbildung ein öffentlicher Park geplant. Eine Teilfläche davon ist als dauerhafter «Park» zu konzipieren. Die anderen Teilflächen weisen einen temporären Charakter auf und sollen der schrittweisen Entwicklung des Innovationsparks weichen. Dieser Park soll insbesondere der Erholung der Bevölkerung dienen und einen gewissen Grad an Gestaltung aufweisen. Die Nutzung der übrigen zwei Drittel des Flugplatzareals Dübendorf ist zum heutigen Zeitpunkt offen.

### **18 Zusätzliche ökologische Verbindung festlegen**

*Jemand beantragt, im Zusammenhang mit dem Eintrag für einen Hubstandort für einen nationalen Innovationspark zu den Landschaftsverbindungen eine zusätzliche ökologische Verbindung zwischen Volketswil*

und Wangen-Brüttisellen sowie Volketswil und Dübendorf aufzunehmen. Die Realisierung dieser Landschaftsverbinding ist an die Entwicklung der Sondernutzungen auf dem Hubstandort des Innovationsparks zu koppeln.

Die Machbarkeit der im kantonalen Richtplan bezeichneten Landschaftsverbindingen (vgl. Richtplankapitel 3.9) wird derzeit überprüft. Aus den bisherigen Grundlagen (z.B. nationale Wildtierkorridore) ist derzeit keine Notwendigkeit für eine zusätzliche Landschaftsverbinding im Umfeld des Flugplatzareals ersichtlich. Ökologische Vernetzungskorridore wären ohnehin in den regionalen Richtplänen festzulegen.

### **19 Energetische und ökologische Grundsätze für die Gebietsplanung festlegen**

*Jemand beantragt, bereits bei der Gebietsplanung einen Grundsatz (z.B. gemäss Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft) nicht nur bezüglich Städtebau, sondern auch bezüglich der energetischen und ökologischen Qualitäten der Gebäude sowie der Erschliessung einzufügen.*

Die Grundsätze zur Energiepolitik legt der Regierungsrat mit dem Energieplanungsbericht dar. Im kantonalen Richtplan werden diesbezüglich nur Themen aufgegriffen, die sich räumlich manifestieren. In der Leitlinie 1 (vgl. Pt. 1.2 des kantonalen Richtplans) wird auf den sparsamen Umgang mit Energie, Wasser und weiteren Ressourcen, insbesondere dem Boden, hingewiesen. Ein Hinweis zur Förderung der Energieeffizienz bei öffentlichen Bauten und Anlagen im kantonalen Interesse findet sich zudem unter Pt. 6.1.3 a) des kantonalen Richtplans.

### **20 Gelände des Innovationsparks vor Immissionen schützen**

*Jemand beantragt, einen weiteren «Eckwert» einzufügen: «Das Gelände des Innovationsparks ist soweit möglich vor Immissionen zu schützen (v.a. Lärm und Luftschadstoffe).»*

Ziele und Grundsätze des Raumplanungsgesetzes sind in jedem Fall zu beachten und müssen nicht im Richtplan wiederholt werden. Unter Art. 3, Abs. 3 b RPG heisst es, dass Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden sollen.

### **21 Hochwertige Gestaltung verlangen**

*Mehrere Einwendende beantragen, auch beim geplanten Park auf dem Areal des Innovationshubs eine hochwertige Gestaltung zu verlangen.*

Der geplante Park muss nicht zwingend hochwertig gestaltet sein, sondern vielmehr einen hohen Nutzwert für die Bevölkerung aufweisen. Dies kann auch mit einfachen, kostengünstigen Massnahmen erreicht werden.

### **22 Wohnen auf dem Flugplatzareal Dübendorf**

*Mehrere Einwendende beantragen, auch vom Innovationspark unabhängige und preisgünstige Wohnnutzungen zuzulassen.*

*Jemand beantragt, die Wohnfunktion auf Wohnangebote zu beschränken, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Kernidee des Innovationsparks stehen und die nicht in den angrenzenden Wohngebieten der umliegenden Gemeinden und Städte vorhanden sind bzw. geschaffen werden können. Es soll möglichst viel Fläche für Forschung, Entwicklung und Produktion sowie Dienstleistungen reserviert werden.*

*Jemand beantragt, die Eckwerte für den Innovationspark so zu ergänzen, dass am Hubstandort auch studentisches Wohnen ermöglicht und gefördert werden soll.*

Gemäss Kantonsratsbeschluss vom 18. März 2014 ist das Flugplatzareal Dübendorf angesichts seiner Grösse und Lage als strategische Landreserve für künftige Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf von kantonalen oder nationaler Bedeutung (insbesondere für einen Innovationspark) freizuhalten (vgl. Richtplankapitel 4.7.2.1). Auf dem Flugplatzareal Dübendorf sollen deshalb nur Wohnnutzungen ermöglicht werden, die für im Innovationspark tätige Personen erforderlich sind (Hotel, Boarding Home). Wohnen im Allgemeinen soll ausserhalb des Flugplatzareals in den angrenzenden Quartieren stattfinden. Diese Aufgabenstellung wird u.a. in der kommunalen Testplanung Wangenstrasse/Bahnhof plus der Stadt Dübendorf derzeit bearbeitet.

*Jemand beantragt, bzgl. der angestrebten Wohnnutzungen im Innovationspark genauere Abklärungen vorzunehmen, denn diese und die möglichen aviatischen Nutzungen weisen ein grosses Konfliktpotenzial auf.*

Schon der Regierungsrat weist in seinem Beschluss vom 18. September 2013 (RRB Nr. 1043/2013) darauf hin, dass bei einer weiteren aviatischen Nutzung aufgrund der Lärmbelastung und der Hindernisbegrenzung mit Auswirkungen auf die Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten des Innovationsparks zu rechnen wäre. Bei der Erarbeitung des Masterplans für den Innovationspark werden deshalb auch zwei Szenarien parallel verfolgt: ein Nebeneinander von Innovationspark und Flugbetrieb oder ein Innovationspark und eine den Flugbetrieb ablösende öffentliche Freiraumnutzung.

### **23 Aviatische und weitere Nutzungen kombinieren**

*Mehrere Einwendende beantragen, ausschliesslich einen aviatischen Innovationspark zu realisieren.*

*Jemand beantragt, die Eckwerte für den Innovationspark wie folgt zu ergänzen: Der Innovationspark nutzt die Synergien mit der verbleibenden fliegerischen Nutzung, insbesondere von Unternehmen der Wachstumsbranche Luftfahrt.*

An den Hubstandorten des Nationalen Innovationsparks werden mehrere Schwerpunktthemen verfolgt. Sie lehnen sich an den Exzellenzen der Hoch- und Fachhochschulen sowie den vorhandenen Kompetenzen der Wirtschaft an. Der Markt bzw. die Nachfrage definieren schlussendlich die thematischen Schwerpunkte auf dem Gelände des Innovationsparks in Dübendorf.

Unter Umständen und nach Massgabe der entsprechenden Grundsatzentscheide auf Bundesebene ist auch das Einrichten eines «Aviatik Clusters» als Partnerschaft zwischen Wissenschaft und Wirtschaft auf dem Flugplatzareal Dübendorf nicht ausgeschlossen.

*Jemand beantragt, die Piste zu erhalten und in den Randbereichen des Flugplatzareals Dübendorf eine öffentliche Zone für einen neuen Standort des Universitätsspitals vorzusehen.*

Der Regierungsrat hat am 28. September 2011 beschlossen, das Universitätsspital und die medizinbezogenen Bereiche der Universität am Standort Hochschulgebiet Zürich Zentrum weiterzuentwickeln (vgl. RRB-Nr. 1181/2011). Eine Verlagerung des Standorts aus dem Stadtzentrum hinaus wird deshalb nicht weiter verfolgt.

### **24 Perimeter des Gestaltungsplans vergrössern**

*Jemand beantragt, die Einschränkung des Perimeters des Gestaltungsplanes auf bisher noch nicht der Bauzone zugewiesene Flächen aufzuheben.*

*Jemand beantragt, dass der Perimeter für den Innovationspark bis zu 100 ha im Bereich des Flugplatzareals Dübendorf umfassen soll.*

*Jemand beantragt, die Schraffur für die Gebietsplanung Innovationspark nur auf einer Seite der Piste 11/29 vorzusehen.*

Der in der vorliegenden Richtplanteilrevision festgelegte Perimeter umfasst die Flächen auf dem Flugplatzareal Dübendorf, die in Übereinstimmung mit der Ausschreibung des Bundes zur Zivilaviatik für einen Innovationspark genutzt werden sollen und heute im Landwirtschaftsgebiet liegen. Landwirtschaftsgebiet kann für öffentliche Aufgaben und andere besondere Nutzungen durch Festlegungen in überkommunalen Richtplänen «durchstossen» werden. Die grösstenteils denkmalgeschützten Bauten und Anlagen im Randbereich befinden sich in einer kommunalen Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Für sie besteht also bereits grundeigentümerverbindliches Planungsrecht. Allfällige Anpassungen müssen hier über die Bau- und Zonenordnungen der Standortgemeinden und in Übereinstimmung mit den Ergebnissen der kommunalen Testplanung Dübendorf vorgenommen werden. Bevor ein Innovationspark auf dem Gelände des Flugplatzareals Dübendorf – also im heutigen Landwirtschaftsgebiet – 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. Deshalb umfasst der Gestaltungsplanperimeter nur Flächen ausserhalb der heute rechtsgültigen Bauzonen.

Die Grösse des Perimeters ergibt sich einerseits aus den Ausschreibungsunterlagen des Bundes für eine zivilaviatische Nutzung und andererseits ist auch davon auszugehen, dass eine Fläche von rund 70 ha im Planungshorizont des kantonalen Richtplans von 20 bis 25 Jahren für die zu erwartenden Flächenbedürfnisse des Innovationsparks ausreicht.

### **25 Zwischennutzungen ermöglichen**

*Mehrere Einwendende beantragen, dass der Kanton Zürich Angebote zur Verfügung stellt, die die Zeit bis zur Realisierung des Innovationsparks in frühestens 7–8 Jahren überbrücken können.*

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.



Inwiefern in der bestehenden Zone für öffentliche Bauten und Anlagen Nutzungen, die im öffentlichen Interesse sind und den künftigen Nutzungen des Flugplatzareals Dübendorf nicht entgegenstehen, angesiedelt werden können, wird derzeit geklärt.

## **26 Weitere Infrastrukturen erstellen**

*Mehrere Einwendende beantragen, die Eckwerte für den Innovationspark so zu ergänzen, dass auch die Erstellung von Infrastrukturen zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen (u.a. in den Bereichen Kultur und Sport) vorgesehen wird.*

*Jemand beantragt, Quartierinfrastrukturnutzungen (Lebensmittelversorgung, Gesundheitswesen, Kinderbetreuung, Schulen, etc.) zuzulassen.*

In erster Linie ist vorgesehen, Infrastrukturen zu erstellen, die dem Innovationspark dienen und in direktem Zusammenhang mit diesem stehen. Dabei sollen auch Synergien mit dem direkten Umfeld genutzt werden.

## **27 Vernetzung mit bestehenden F+E-Einrichtungen gewährleisten**

*Jemand beantragt, die Vernetzung des Innovationshubs mit den bereits bestehenden Einrichtungen im Bereich Forschung und Entwicklung des Kantonsgebiets zu gewährleisten.*

Die Nutzung von Synergien und die Vernetzung geeigneter Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft ist ein vorrangiges Anliegen bei der Realisierung des Hubs des nationalen Innovationsparks.

## **28 Dezentrale Strukturen für den Innovationshub Zürich bewahren**

*Jemand beantragt, für den Innovationshub Zürich weiterhin dezentrale Strukturen zuzulassen. Der Innovationshub in Dübendorf soll nicht dazu führen, dass die mit Aufwand aufgebauten Förderungsaktivitäten im Limmattal ihre Lebensfähigkeit verlieren.*

Der Grossraum Zürich kennt bereits verschiedene Strukturen zur Unterstützung von innovativen Unternehmen (Technoparks, Inkubatoren, Science City der ETH etc.). Was fehlt, sind kurzfristig verfügbare Flächen für arrivierte, auch global agierende 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 auf dem Flugplatzareal Dübendorf schliessen. Eine Konzentration der bestehenden Forschungs- und Entwicklungsstrukturen an einen Standort ist nicht vorgesehen.

## **29 Keine Konkurrenzierung des Gebiets «Zentrum Dietlikon Süd»**

*Jemand beantragt, dass die zulässigen Nutzungen klarer zu umschreiben bzw. im Sinne des eigentlichen Zwecks als Innovationspark für öffentliche und private Forschungen zu beschränken sind. Eine Konkurrenzierung des bestehenden Gebiets «Zentrum Dietlikon Süd» durch weitere Freizeit- und Einkaufseinrichtungen soll zweckmässigerweise ausgeschlossen werden.*

Ziel ist, auf dem Flugplatzareal Dübendorf einen Ort für Forschung und Innovation zu schaffen. Ein solcher Ort wird auch über Versorgungsinfrastrukturen verfügen müssen, die aber keinen regionalen Ansprüchen entsprechen müssen. Zudem soll das Flugplatzareal Dübendorf sowohl gemäss Haltung des Regierungsrats wie auch gemäss Beschluss des Kantonsrats als strategische Landreserve für künftige Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf und kantonalen oder nationaler Bedeutung (insbesondere für einen Innovationspark) freigehalten werden (vgl. Richtplankapitel 4.7.2.1). Also Nutzungen, die aufgrund Ihrer Grösse nicht anderswo im Kanton platziert werden können. Von einer Inanspruchnahme des Flugplatzareals Dübendorf durch urbane Mischnutzungen, die ebenso gut an anderen Lagen angesiedelt werden können, ist abzusehen. Im Übrigen richten sich die Anforderungen an verkehrsentensive Einrichtungen nach Richtplankapitel 4.5.

## **30 Einrichtung Verkehrspolizeistützpunkt**

*Jemand beantragt, auf dem Areal des Militärflugplatzes Dübendorf die nötige Fläche zur Erstellung eines provisorischen Verkehrspolizeistützpunktes für die Verkehrsabteilung Zürich der Kantonspolizei vorzusehen.*

Im Rahmen einer befristeten Zwischennutzung ist ein provisorischer Standort für die Verkehrsabteilung der Kantonspolizei denkbar. Hierzu wäre ein Standort im Bereich der heute rechtskräftigen Bauzonen zu suchen. Wo innerhalb der rechtskräftigen Bauzonen ein solches Provisorium eingerichtet werden kann, wird sich aufgrund der Ergebnisse der kommunalen Testplanung Dübendorf zeigen. Aus dieser Testplanung wird hervorgehen, wo und in welchem Umfang die heute bestehende Zonierung angepasst werden soll. Die konkrete inhaltliche



Ausgestaltung des Innovationsparks erfolgt über einen Master- und einen Gestaltungsplan. Es braucht entsprechend keine Anpassung des kantonalen Richtplans, um eine solche Zwischennutzung zu ermöglichen, sofern sie mit den nutzungsplanerischen Vorgaben übereinstimmt.

### **31 Grundlagen ergänzen**

*Jemand beantragt, die Liste mit vorhandenen Inventaren und Projekten zu ergänzen:*

- *kantonale Freihaltegebiete Nr. 36 und Nr. 41*
- *Landschaftsförderungsgebiet Schwerzenbach/Dübendorf (Drumlins im Dreieck Hermikon-Gfenn-Dübendorf)*
- *Entwurf Trockenwiesen und Weiden von nationaler Bedeutung (TWW)*
- *Chrutzelried, Flachmoor von nationaler Bedeutung (Obj. Nr. 2186 mit überkommunaler SVO geschützt)*
- *Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung (Objekt ZH 896)*
- *Vernetzungsprojekt der Gemeinde Volketswil (div. Wiesenstreifen)*

Inventare des Bundes sind in jedem Fall zu beachten, wie auch bestehende gesetzliche Grundlagen. Freihaltegebiete und Landschaftsschutzgebiete sind bereits im kantonalen Richtplan festgesetzt sowie in der Richtplankarte bezeichnet (vgl. Kapitel 3.8 und 3.10) und werden deshalb nicht im Grundlagenverzeichnis eines anderen Richtplankapitels aufgeführt.

