



Axioma 2018-235

Behördendienst Dübendorf

Eingang 16. Feb. 2024

zur Kenntnis an:	zum Antrag an:
zur Erledigung an:	Frist:

SR
LPI

Stadtrat Dübendorf
Herr André Ingold
Stadtpräsident
Usterstrasse 2
8600 Dübendorf

Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung
Raumplanung

Team West

Julia Wienecke
Teamleiterin West
Stampfenbachstrasse 12
8090 Zürich
Telefon +41 43 259 43 11
julia.wienecke@bd.zh.ch
www.zh.ch/are

Referenz-Nr.:
KS ARE 23-0914

14. Februar 2024

Dübendorf. Gesamtrevision Richtplanung - zweite Vorprüfung

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident,
sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 6. Dezember 2023 haben Sie uns die Revision der Richtplanung Dübendorf zur zweiten Vorprüfung eingereicht. Wir haben das Amt für Mobilität (AFM) der Volkswirtschaftsdirektion, das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), das Amt für Landschaft und Natur (ALN), das Strasseninspektorat, die Abteilung Planen & Steuern sowie die Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamts (TBA), die Fachstelle Landschaft des Amtes für Raumentwicklung (ARE/FS LA) sowie die Abteilung Archäologie und Denkmalpflege des Amtes für Raumentwicklung (ARE/A&D) der Baudirektion zum Mitbericht eingeladen. Deren Stellungnahmen sind in die Vorprüfung eingeflossen. Gerne nehmen wir zur Vorlage wie folgt Stellung:

1. Ausgangslage

Der kommunale Richtplan der Stadt Dübendorf stammt aus dem Jahr 1996. Für den Bereich Verkehr hat die Stadt Dübendorf mit dem Gesamtverkehrskonzept einen konzeptionellen Rahmen geschaffen. Für die Raumentwicklung fehlte bisher ein solcher. Daher hat der Planungsausschuss der Stadt Dübendorf am 28. August 2018 beschlossen, die Richt- und Nutzungsplanung gesamthaft zu revidieren. Hierfür wurde im ersten Schritt die bestehende Situation analysiert. Anschliessend wurde ein Raumentwicklungskonzept (REK) erarbeitet, mit dem Ziel aufzuzeigen, wie sich die Stadt in den nächsten zwanzig Jahre entwickeln soll. Mit der vorliegenden Planung sollen die Ziele und Handlungsansätze des REK in die kommunale Richtplanung überführt und behördenverbindlich gesichert werden. Die Prüfung der Gesamtrevision der BZO erfolgt parallel in einem separaten Geschäft.

Die Vorlage umfasst folgende Bestandteile:

- Richtplantext vom 23. November 2023
- Kommunalen Richtplan: Siedlung und Landschaft / öffentliche Bauten und Anlagen vom 15. November 2023
- Kommunalen Richtplan Verkehr: Teilrichtplan Strassenverkehr / Öffentlicher Verkehr vom 30. Oktober 2023
- Kommunalen Richtplan Verkehr: Teilrichtplan Veloverkehr vom 30. Oktober 2023

- Kommunalen Richtplan Verkehr: Teilrichtplan Fussverkehr vom 8. November 2023
- Planungsbericht nach Art 47 RPV vom 11. November 2023

2. Gesamtbeurteilung

Planungsrechtlicher Kontext

Zum planungsrechtlichen Kontext verweisen wir auf die Ausführungen der ersten Vorprüfung vom 6. April 2022.

Würdigung

Die Gesamtrevision der Richtplanung wird grundsätzlich positiv beurteilt. Die Planung wurde entsprechend den Anträgen und Hinweise aus der ersten Vorprüfung überarbeitet. Damit hat die Vorlage in vielen Bereichen noch an Klarheit gewonnen. Gleichwohl sind für eine genehmigungsfähige Vorlage noch einzelne Punkte anzupassen bzw. Themen zu ergänzen. So sind in den Richtplankarten die übergeordneten Vorgaben im Plan und Legende vollständig abzubilden. Nur so kann das Zusammenspiel der Festlegungen über die verschiedenen Planungsstufen beurteilt und die kommunalen Festlegungen sachgerecht geprüft werden. Auch ist das Thema Störfallvorsorge aufgrund der neuen bundesrechtlichen Vorgaben zu überarbeiten. Des Weiteren sind die Parkieranlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets, die Vorgaben zum Fil Jaune sowie der Standort des Busdepots zu überprüfen. Im Kapitel Verkehr ist die Gesamtverkehrsstrategie aufzuzeigen und darzulegen, wie die kommunalen Stossrichtungen die übergeordneten Strategien unterstützen.

Damit sich die vorliegende Revision als rechtmässig, zweckmässig und angemessen gemäss § 5 PBG erweist, ist sie entsprechend den Auflagen und Anmerkungen im Vorprüfungsbericht zu überarbeiten und zu einer dritten Vorprüfung einzureichen.

3. Beurteilung im Einzelnen

Vorbemerkung

Die Verortung der einzelnen Festlegungen des Richtplantexts innerhalb des Gemeindegebiets ist mit den vorliegenden Unterlagen erschwert. Wir empfehlen, entweder im Richtplantext pro Abschnitt die Lage der jeweiligen Festlegungen mit Nummerierungen in einer Karte übersichtlich darzustellen oder alternativ in den Teilrichtplankarten die Festlegungen des Richtplantexts mit Nummerierungen räumlich verortet abzubilden.

Richtplankarte Siedlung und Landschaft / öffentliche Bauten und Anlagen

Die Richtplankarte Siedlung / Landschaft ist mit ihren kommunalen Festlegungen gut lesbar und nachvollziehbar. Das räumliche Zusammenspiel der einzelnen kommunalen Festlegungen ist schlüssig dargestellt. In der visuellen Darstellung zu hinterfragen ist jedoch die Farbwahl der flächigen Festlegungen Mischgebiet (hier in blau) bzw. Arbeitsplatzgebiet (hier in pink). Auf regionaler Stufe ist die Farbzuzuweisung genau umgekehrt: Mischgebiet in pink und Arbeitsplatzgebiet in blaulila. Da es aufgrund der gewählten Farbgebung zu Missverständnissen kommen könnte, empfehlen wir, die Farbgebung auf kommunaler Stufe der Farbgebung der regionalen Stufe anzugleichen.

Ausserdem enthält die Karte zweimal die Überschrift «Informationsinhalte».

Übergeordnete Vorgaben unvollständig

In der Richtplankarte sind die übergeordneten Vorgaben aus dem Bereich Siedlung und Landschaft nicht bzw. unvollständig dargestellt. Im Gemeindegebiet Dübendorf weisen sowohl der kantonale als auch der regionale Richtplan verschiedene Festlegungen auf. So ist z.B. das kantonale Zentrumsgebiet nicht in der kommunalen Richtplankarte abgebildet. Die kantonalen Gewässerrevitalisierungen (geplant) sind ebenfalls nicht in der Karte abgebildet. Auch fehlt die Abbildung der regionalen Nutzungsvorgaben (Mischgebiet, Arbeitsplatzgebiete etc.) und der vier regionalen Erholungsgebiete im Gemeindegebiet von Dübendorf (Nrn. 3 Sportanlage Heerenschürli, 4 Sportanlage Dürrbach, 5 Dübendorf, Glatt-
raum [Ring- / Überlandstrasse] und 7 Sportanlage im Chreis). Diese sind weder in der Legende noch in der Richtplankarte eingetragen. Auch das regionale Landschaftsförderungsgebiet sowie die regionalen Vernetzungskorridore und regionalen Naturschutzgebiete sind in der kommunalen Richtplankarte nicht abgebildet. Ob die kommunal festgelegten Landschaftsverbindungen in einem schlüssigen Zusammenhang mit den übergeordneten Festlegungen stehen, kann so nicht geprüft werden. Auch wenn der kommunale Richtplan in einzelnen der von übergeordneten Vorgaben betroffenen Gebieten kommunale Festlegungen trifft (wie z.B. im Gebiet Sportanlage Chreis), sind die übergeordneten Festlegungen in geeigneter Weise abzubilden. Die Richtplanung dient der Abstimmung und Koordination von Einträgen aller Planungsstufen. Um dieses Ziel gewährleisten zu können, kann es sinnvoll sein, die Vorgaben aller Stufen vollständig darzustellen.

- ➔ Die übergeordneten Festlegungen sind vollständig im Plan und Legende abzubilden bzw. es ist darzulegen, warum welche Auswahl getroffen wurde.

Fehlende Legendeneinträge

In der Richtplankarte sind drei gestrichelte Figuren (blau, rot und schwarz) eingezeichnet. In der Legende finden sich keine korrespondierenden Signaturen. Vermutlich handelt es sich um die Abbildung der Flächenabgrenzung der drei regionalen Nutzungsvorgaben: kantonales, regionales Zentrumsgebiet und regionales Mischgebiet. Ohne Erläuterungen machen die Einträge keinen Sinn.

- ➔ In der Legende sind die korrekten Signaturen für die drei (blau, rot und schwarz gestrichelten) Richtplaneinträge aufzunehmen. Oder die drei gestrichelten Figuren sind aus der Richtplankarte zu streichen.

Siedlungsreserve

In der Richtplankarte sind die Flächen in den Gebieten Auen / Schöna, Weier / Usterstrasse und Högler / Werlen jeweils als «Siedlungsreserve» festgelegt. Gemäss kantonalem Richtplan befinden sich diese Flächen im kantonalen Siedlungsgebiet. Im kommunalen Richtplantext finden sich hierzu keine Festlegungen und keine Erläuterungen. Es ist unklar, was damit bezweckt werden soll. Die Wirkung dieser kommunalen Richtplaneinträge ist somit völlig unklar. Wir empfehlen, die Einträge «Siedlungsreserve» aus der Richtplankarte zu streichen. Nur wenn plausibel begründet werden kann, für welche Nutzungen diese Flächen zweckmässig reserviert werden sollen und dies im Richtplantext festgelegt wird, sind die Karteneinträge genehmigungsfähig.

- ➔ Ohne eine plausible Begründung der Festlegung «Siedlungsreserve» und Aufnahme im Richtplantext sind die Festlegungen in der Richtplankarte zu streichen.

Busdepot («Busgarage», siehe Antrag zwecks Bezeichnung des Objekts unten)

Die Richtplankarte legt im Gebiet «Siedlungsreserve» Auen / Schönau neu den Eintrag «Busdepot, geplant» fest (dieser war in der Vorlage der ersten Vorprüfung nicht enthalten). Im Richtplantext, Kap. 3.4 öffentlicher Verkehr, ist dieser Eintrag als «Busdepot VBZ mit Abstellbedarf für 20 Busse mit Übernacht-Lademöglichkeit geplant» bzw. im Kap. 4.1 Weitere öffentliche Dienstleistungen als «Busdepot VBZ Erstellung Busdepot geplant» festgelegt. Im Planungsbericht ist dargelegt, dass das geplante Bus-Depot an der Gockhauserstrasse bereits im rechtskräftigen Richtplan eingetragen war. Am Standort ist bereits eine Halle der VBZ für historische Busse bewilligt. Den eingereichten Unterlagen ist nicht zu entnehmen, warum diese Nutzung nicht innerhalb der Bauzone angeordnet werden kann. Es liegen keine Standortevaluation und keine Interessenabwägung für diese Nutzung an diesem Ort vor. Ohne eine umfassende Interessenabwägung inklusive Standortevaluation ist dieser Eintrag nicht genehmigungsfähig und aus der Richtplankarte zu streichen.

- ➔ In der Richtplankarte sowie im Richtplantext sind die Einträge zum «Busdepot VBZ» zu streichen, sofern nicht eine vollständige Interessenabwägung zugunsten dieses Standorts nachgewiesen werden kann.

Herrenschürli

Im regionalen Richtplan Glattal ist das Gebiet Herrenschürli als regionales Erholungsgebiet Nr. 3 Sportanlage Heerenschürli mit dem Ziel der «regionsübergreifende Versorgung mit der Stadt Zürich» eingetragen. Die vorliegende Richtplankarte weist das Gebiet hingegen als Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen aus. Diese Festlegung widerspricht den übergeordneten Vorgaben und kann so nicht genehmigt werden. Gemäss rechtskräftiger BZO ist das Gebiet als Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ausgewiesen.

- ➔ Das Gebiet Heerenschürli ist entsprechend den übergeordneten Vorgaben als Freihalte- und Erholungsgebiete auszuscheiden.
- ➔ Sofern die Flächen für die Realisierung konkreter öffentlicher Bauten und Anlagen genutzt werden sollen, ist auf der regionalen Stufe eine Anpassung der Gebietszuweisung zu beantragen.

Teilrichtplankarte Strassenverkehr / öffentlicher Verkehr

Siedlungsgebiet

In den drei Teilrichtplankarten Verkehr sind acht Gebiete fälschlicherweise als Siedlungsgebiet dargestellt. Dazu zählen u.a. die Gebiete Eglishölzli, Weier / Schoss, Chlostergraben, südlich des Fachswegs, Schlossstrasse / Alterszentrum, Werlen, Auen, um den Weiler Stettbach und im Brand (Liste ist ggf. nicht abschliessend). Die Darstellung des Siedlungsgebiets ist in diesen Karten nicht korrekt, der kantonale Richtplan weist hier kein Siedlungsgebiet aus.

- ➔ Die drei Teilrichtplankarten Verkehr sind so anzupassen, dass sie das Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan korrekt abbilden.

Luftseilbahn Stettbach – Zoo Zürich

Im Teilrichtplan «öffentlicher Verkehr / Strassenverkehr» ist die im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragene Luftseilbahn Stettbach – Zoo Zürich nicht als übergeordnete Festle-

gung abgebildet. Die kommunale Richtplanung dient der Abstimmung und Koordination sämtlicher Elemente / Objekte. Die übergeordneten Vorgaben sind in der vorliegenden Planung somit nicht vollständig dargelegt.

- ➔ In den drei Teilrichtplankarten Verkehr sind die übergeordneten Festlegungen vollständig, d.h. auch die Luftseilbahn Stettbach – Zoo Zürich, in Plan und Legende einzutragen.

Glattalbahn-Haltestelle

In der Teilrichtplankarte Strassenverkehr / öffentlicher Verkehr entspricht die eingezeichnete Lage der Glattalbahn-Haltestelle beim Knoten Dübendorfstrasse / Wangenstrasse / Weidstrasse nicht dem aktuellen Planungsstand der Koordination im Rahmen der Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf (GEFD).

- ➔ Die Lage ist gemäss den Unterlagen GEFD innerhalb des Innovationsparks einzutragen.

Eintrag Buslinie 754

Bereits heute verkehren während der Hauptverkehrszeiten Busse der Linie 754 durch die Leepüntstrasse. Der Eintrag der Busführung als bestehend fehlt jedoch in der Teilrichtplankarte.

- ➔ Die Busführung durch die Leepüntstrasse ist als «bestehend» in der Karte einzutragen.

Parkierungsanlage

In der Richtplankarte sind die vier Parkierungslagen Looren, Schönau, Schützenhaus und Sportplatz als bestehende kommunale Parkierungsanlagen eingetragen. Alle vier Standorten liegen ausserhalb des Siedlungsgebiets bzw. der Bauzone. Wie bereits in der ersten Vorprüfung dargelegt, führt die Tatsache, dass eine Parkierungsanlage ausserhalb des Siedlungsgebiets vorhanden ist, nicht automatisch zu einer Legitimation für einen Eintrag im kommunalen Richtplan Verkehr. Auch wenn es sich um bestehende Einträge handelt, ist im Rahmen einer Gesamtrevision der Richtplanung die Zweckmässigkeit, Rechtmässigkeit und Angemessenheit bestehender Einträge zu überprüfen.

Der Verkehrsplan dient nicht als Parkplatzverzeichnis. Vielmehr soll eine Auseinandersetzung stattfinden, welchen Zweck und welchen Stellenwert den einzelnen Anlagen zukommen soll und wie die funktionale Einbettung in das Verkehrsnetz aussieht. Die diesbezügliche Auseinandersetzung (u.a. Standortevaluation) ist vorliegend auch nach der ersten Vorprüfung nicht ersichtlich. Es werden auch keine Angaben gemacht, welchen Bewilligungsstatus die einzelnen Parkierungsanlagen aufweisen. Die Richtplaneinträge sollen zu keiner nachträglichen Legalisierung führen und möglicherweise spätere Ausbaubegehren sowie eine neue Zonierung ermöglichen.

Während für die zwei Parkierungsanlagen Schützenhaus und Sportplatz entsprechende Bauten bzw. Anlagen vorliegen und ein standortgebundener Bedarf für die Parkierung hergeleitet werden kann, ist das an den zwei Standorten Looren und Schönau nicht der Fall. Ohne eine plausible Darlegung / Standortevaluation können die beiden Parkierungsanlagen Looren und Schönau nicht genehmigt werden.

- ➔ Sofern nicht plausibel dargelegt werden kann, wie die zwei Standorte begründet werden, sind für eine genehmigungsfähige Vorlage die Parkieranlagen Looren und Schönau aus der Teilrichtplankarte zu streichen.

Richtplantext

Fil Jaune, Kap. 2.1.2

Der Richtplantext führt für die Festlegung Fil Jaune, der in der Richtplankarte als schmales Band den Siedlungskörper von Süden nach Norden verbindet, folgende Massnahmen auf: «Festlegung einer Gestaltungsplanpflicht für das Gebiet in der BZO.»

Diese Massnahme wird als nicht zweckmässig beurteilt. Der Fil Jaune wird im Situationsplan in Analogie zum Fil Bleu als schematischer linienförmiger Eintrag festgelegt. Gleichwohl er im Richtplan eine geschätzte Breite von vielleicht 100 m Breite aufweist, zieht er sich als schmales Band von Süden nach Norden durch den Siedlungskörper. Er durchschneidet dabei unzählige Grundstücke. Eine plausible Abgrenzung unter Berücksichtigung des Anordnungsspielraums, welche Parzellen einer Gestaltungsplanpflicht auf Stufe Nutzungsplanung zuzuweisen wären, kann hieraus nicht abgeleitet werden. Auch liegen in diesen Bereich bereits rechtskräftige Gestaltungspläne, wie z.B. auf dem Flugplatzareal vor. Die Absicht, für das gesamte Fläche des Fil Jaune eine Gestaltungsplanpflicht festzulegen, erachten wir weder verhältnismässig noch zweckmässig. Es ist fraglich, ob die im Richtplantext definierten Entwicklungsziele des Fil Jaune das wesentliche öffentliche Interesse an einer eigentumsbeschränkenden Festlegung, wie der Gestaltungsplanpflicht, ausreichend zu begründen vermögen. Mit diesem Eintrag kann auch keine koordinierte Entwicklung gesichert werden, da nicht gewährleistet werden kann, dass sich private Gestaltungspläne aufeinander abstimmen. Bestenfalls kann auf kommunaler Richtplanstufe ein Prüfauftrag formuliert werden, wo auf Stufe Nutzungsplanung eine Gestaltungsplanpflicht im Bereich des Fil Jaune auszuschneiden wäre.

Um auf Stufe Nutzungsplanung für die Flächen des Fil Jaune Gestaltungsvorgaben setzen zu können, empfehlen wir, das Gesamtkonzept Fil Jaune in einen behördenverbindlichen Teilrichtplan zu überführen. Oder alternativ sind auch weitere Planungsinstrumente, wie z.B. der Ergänzungsplan, zu prüfen.

- ➔ Die Massnahme, wonach eine Gestaltungsplanpflicht für das Gebiet des Fil Jaune in der BZO festzulegen ist, ist zu streichen. Alternativ ist ein entsprechender Prüfauftrag zu formulieren.

Weiterentwickeln / Verdichtung, Kap. 2.2.

Im Richtplantextkapitel «kommunale Entwicklungsstrategien» wird zwischen den drei Strategien Umstrukturieren, Weiterentwickeln und Bewahren unterschieden. Im Kap. 2.2.2 wird die Strategie sodann als Weiterentwickeln / Verdichtung betitelt. Der Richtplantext macht (mit Ausnahme zum Gebiet Hochbord) keine Aussagen zum Thema Verdichtung, sondern fokussiert auf die Weiterentwicklungsziele in den drei ausgeschiedenen Gebieten (W 1 bis W3). In der Richtplankarte wird die korrespondierende Festlegung jedoch nur als Verdichtung (vertikal liniert) bezeichnet.

- ➔ Die Begrifflichkeiten für die vorliegende Entwicklungsstrategie sind in Plan und Text begrifflich und inhaltlich aufeinander abzustimmen.

Störfallvorsorge im Allgemeinen und Ergänzungen der Kap. 2.3, Gebiete mit Nutzungsvorgaben bzgl. Störfallvorsorge

Die erste Vorprüfung hat 2021 stattgefunden. In der Zwischenzeit haben sich die Grundlagen für die Koordination und das Vorgehen im Bereich der Störfallvorsorge geändert. Aufgrund der neuen Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE (2022) muss neu auch bei Richtplanänderungen die Risikorelevanz der Festlegungen im Konsultationsbereich geklärt werden und allenfalls eine Risikoabschätzung gemacht werden sowie eine Stellungnahme involvierter Bundesstellen eingefordert werden.

Wie bereits im Rahmen der ersten Vorprüfung für die Nutzungs- und Sondernutzungsplanung gefordert, sind die zukünftigen Störfallrisiken zu ermitteln und es ist eine Koordination mit der Störfallvorsorge notwendig. Als erster Schritt ist gemäss der Planungshilfe die Risikorelevanz der betroffenen Festlegungen anhand des zukünftigen Personenaufkommens und der geplanten Nutzung zu klären (vgl. Planungshilfe, Kapitel 3.2.3 sowie Anhänge 1 und 2). Im Falle einer risikorelevanten Planung sind in einem zweiten Schritt einfache Schutzmassnahmen zur Minimierung der Störfallrisiken zu evaluieren. Zeigt die Überprüfung der Risikorelevanz eine Überschreitung des Referenzwerts für die Nationalstrasse A1 (680 Personen / 4 Hektaren, Anhang 2 der Planungshilfe), für den westlichen Teil der Überlandstrasse bis zur Kreuzung mit der Ringstrasse eine Überschreitung (210 Personen / 1.0 Hektaren) oder für die Firma Collini AG (163 Personen / 5.3 Hektaren), ist in diesem Schritt zusätzlich eine Risikoabschätzung durchzuführen. Die Risikoabschätzung muss auf dem zukünftigen Personenaufkommen basiert werden (vgl. Planungshilfe, Kapitel 3.2.4).

Bei einer Risikoabschätzung im Einflussbereich der Nationalstrasse A1 ist eine Stellungnahme des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Abteilung Strasseninfrastruktur, 3003 Bern als zuständige Vollzugsbehörde der Störfallverordnung zur Tragbarkeit der Störfallrisiken einzuholen. Wir empfehlen, bereits für die Durchführung der Risikoabschätzung mit dem zuständigen Bundesamt Kontakt aufzunehmen.

Die Resultate der Relevanzabklärung und der Massnahmenevaluation sowie der allenfalls erforderlichen Risikoabschätzung sind zu dokumentieren und die Stellungnahme des zuständigen Bundesamtes ist in die Dokumentation zu integrieren. Weiter ist für die allfälligen Schutzmassnahmen die stufengerechte Festsetzung zu regeln.

Im Falle einer nicht risikorelevanten Planung sind lediglich die Resultate der Relevanzabklärung geeignet zu dokumentieren. Die Evaluation von Schutzmassnahmen, die Durchführung einer Risikoabschätzung und das Einholen einer Stellungnahme beim zuständigen Bundesamt sind in diesem Fall nicht erforderlich.

Die im Rahmen der ersten Vorprüfung geforderten Koordinationshinweise für Z.3 «Nebenzentrum Hochbord» (Kap. 2.1.1 Zentrumsgebiet), T1 «Ringwiesen / Birchlen / Neuguét» (Kap. 2.2.1 Umstrukturieren / Transformationsgebiete), W3 «Hochbord» (Kap. 2.2.2 Weiterentwickeln / Verdichtung) und M1 «Hochbord» bis M2 «Giessen» (Kap. 2.3.1 Mischgebiet) sowie zusätzlich für das neu aufgenommene Gebiet T6 «Giessen / Givaudan» (Kap. 2.2.1 Zentrumsgebiet), wurden in den Richtplantext integriert. Die Gebiete W4 «Giessen / gierdan» und W5 «Neuguét» (Kap. 2.2.2 Weiterentwickeln / Verdichtung) wurden gelöscht.

Im Kap. 2.3.1 (Mischgebiet) und im Kapitel 2.3.2 (Arbeitsplatzgebiete) wurden Massnahmen definiert und gefordert, dass auf Stufe Baugesuch Schutzmassnahmen festzulegen sind. Mangels einer gesetzlichen Grundlage ist dies so nicht möglich, im Rahmen einer Sondernutzungsplanung jedoch schon. Aus diesem Grund ist es notwendig, schon auf Stufe Richtplanung die stufengerechte Festsetzung von allfälligen Schutzmassnahmen festzulegen (z.B. auch eine Gestaltungsplanpflicht).

In der vorliegenden Planung wurde die Störfallvorsorge insbesondere aufgrund der in der Zwischenzeit geänderten Grundlagen noch nicht ausreichend berücksichtigt. Das Planungsvorhaben ist entsprechend zu ergänzen.

- ➔ Die Risikorelevanz der Richtplanrevision ist gemäss der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE zu klären und geeignet zu dokumentieren.
- ➔ Im Kap. 2.3.1 (Mischgebiet) und im Kap. 2.3.2 (Arbeitsplatzgebiete) ist zumindest der Satzteil «oder auf der Stufe Baugesuch» zu löschen.
- ➔ Sofern die Richtplanrevision risikorelevant ist, ist basierend auf dem zukünftigen Personenaufkommen eine Risikoabschätzung durchzuführen und es sind einfache Schutzmassnahmen zu evaluieren. Die Resultate der Risikoabschätzung und Massnahmenevaluation sind geeignet zu dokumentieren.
- ➔ Für die umsetzbaren Schutzmassnahmen ist die stufengerechte Festsetzung zu regeln.
- ➔ Die Stellungnahme des Bundesamtes für Strassen ASTRA ist in die Dokumentation zu integrieren. Allfällige Abweichungen sind im Rahmen der Interessenabwägung zu begründen.

Freiraumentwicklung, Kap. 2.5 und Landschaftsverbindung, Kap. 2.6

Die Ergänzungen zur Schaffung und Vernetzung ökologischer Freiräume werden aus Sicht des Landschaftsschutzes begrüsst.

Die im Kap. 2.5.1 Freihalte- und Erholungsgebiete und Kap. 2.6 Landschaftsverbindung aufgeführten Massnahmen zur Entwicklung und Förderung der Freihalte- und Erholungsgebiete beziehungsweise Förderung der Landschaftsverbindungen entsprechen dem Leitbild der kantonalen Fachstelle Landschaft.

Die Bezeichnung im Richtplantext, Kap. 2.5.1 Freihalte- und Erholungsgebiete, weicht von der Bezeichnung in der Richtplankarte Siedlung und Landschaft / öffentliche Bauten ab. In der Karte werden die Gebiete in der Legende «Freiräume mit besonderer Erholungsfunktion» benannt.

- ➔ Die Begrifflichkeiten in Richtplankarte und Richtplantext sind aufeinander abzustimmen und zu vereinheitlichen.

Kaltluftschneise, Kap. 2.10.1

Die Festlegung von sogenannten Kaltluftschneisen im Richtplan wird begrüsst. Es werden jedoch verschiedene Begrifflichkeiten in Richtplantext, Richtplankarte und Planungsbericht verwendet: Die Differenzierung nach Kaltluftschneisen, Kaltluftbahnen und Kaltluftströmen

ist nicht nachvollziehbar und in den Dokumenten zu erläutern, zu ordnen bzw. zu bereinigen.

- ➔ Die Begrifflichkeiten sind in Richtplankarte (Kaltluftbahnen) und Richtplantext (Kaltluftschneisen) noch aufeinander abzustimmen und zu vereinheitlichen.

Verkehr, Kap. 3

Die Richtplanung ist das strategische Führungsinstrument des Kantons, der Regionen sowie der Städte und Gemeinden für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung. Auf der kommunalen Ebene ist nur die Erstellung des Richtplans Verkehr gesetzlich verankert. Er konkretisiert die Vorgaben des kantonalen und regionalen Richtplans. In diesem Sinne folgt er im Aufbau der Logik der übergeordneten Richtpläne. Im Ergebnis ist er das zentrale Instrument für die Belange des Verkehrs in den nachgelagerten Planungen und Verfahren wie Nutzungs- und Sondernutzungsplanung, Baubewilligungen, Strassen-, Velo- und Fusswegnetzplanungen etc. Diesem Umstand ist sowohl im Richtplantext wie auch insbesondere im Planungsbericht nach Art. 47 RPV Rechnung zu tragen.

In diesem Sinne legen wir einen hohen Wert darauf, dass der Richtplan Verkehr neben den vorhandenen und geplanten Infrastrukturelementen den angestrebten Zielzustand des Gesamtverkehrssystems sowie die Mobilitätsstrategie der nächsten 15 Jahre behördenverbindlich darlegt und die dazugehörigen Massnahmen darauf ausgerichtet sind. Auch aus der vorliegenden Fassung geht dies leider noch nicht hervor. Dem Antrag der ersten Vorprüfung wurde nicht Rechnung getragen. Damit lassen sich die eingetragenen Massnahmen auch nicht auf ihre Wirksamkeit, Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit bezogen auf die angestrebten Ziele hin überprüfen.

Die Stadt Dübendorf hat im Jahr 2015 ein Gesamtverkehrskonzept sowie im Jahr 2019 ein Langsamverkehrskonzept verabschiedet, welchem dem revidierten Richtplan Verkehr zugrunde liegen, was wir ausdrücklich begrüssen. Beide Konzepte stellen eine wertvolle Grundlage dar, fokussieren jedoch ebenfalls auf Stossrichtungen und Massnahmen auf Seiten der Verkehrs- und Infrastrukturangebote. Es fehlen hingegen insbesondere Aussagen dazu, wie die Mobilität in Dübendorf ausgestaltet sein soll und wie auf die Verkehrsnachfrage sowie die Verkehrsmittelwahl darauf bezogen Einfluss genommen wird.

Das Amt für Mobilität stellt den Städten und Gemeinden ein Merkblatt «Kommunaler Richtplan Verkehr» als Arbeits- und Orientierungshilfe bei (Teil-)Revisionen zur Verfügung, das unter folgendem Link abgerufen werden kann: <http://www.zh.ch/kommverkehr>. Es konkretisiert nicht nur das Thema Abstimmung von Siedlung und Verkehr, sondern weist auch auf diejenigen Themen hin, die bei den Vorprüfungen und der Genehmigung kommunaler Richtpläne Verkehr durch die kantonalen Fachstellen und -ämter besondere Beachtung finden. Insbesondere sind für den kommunalen Richtplan der Stadt Dübendorf die Abschnitte «Abstimmung mit übergeordneten Planungen» sowie «Gesamtverkehrsstrategie» des Merkblatts zu beachten. Gerne unterstützen wir Sie bei der Überarbeitung der Planung. Für eine zielgerichtete Klärung der offenen Punkte ist eine gemeinsame Sitzung mit der zuständigen Gebietsbetreuerin des AFM anzusetzen.

- ➔ Im Kapitel Verkehr sind Aussagen zur Gesamtverkehrsstrategie der Stadt zu ergänzen. Es ist darzulegen, auf welchen Stossrichtungen und Massnahmen diese basieren.

- ➔ Im Erläuternden Bericht ist dazulegen, wie der Richtplan Verkehr die übergeordneten Planungen (kantonaler/regionaler Richtplan, GVK2018) und darin enthaltene strategische Vorgaben im Verkehr grundsätzlich unterstützt.
- ➔ Die offenen Punkte sind vor der nächsten Überarbeitung an einer gemeinsamen Sitzung mit der zuständigen Gebietsbetreuerin des AFM zu besprechen.

Fuss- und Wanderwege, kommunale Festlegungen, Kap. 3.2.2

Nach Art. 18 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG) ist durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope) und andere geeignete Massnahmen dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten entgegenzuwirken. Besonders zu schützen sind Uferbereiche, Riedgebiete und Moore, seltene Waldgesellschaften, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen (Art. 18 Abs. 1bis NHG). Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonsten für angemessenen Ersatz zu sorgen (Art. 18 Abs. 1ter NHG).

In der ersten Vorprüfung wurde zum kommunalen Fussweg Eintrag Nr. 10 «Breitbach / Ringwiesenstrasse und Rietwiesenstrasse» ein Antrag gestellt, der in der Überarbeitung jedoch nicht berücksichtigt wurde. «Der Breitbach ist gemäss kantonomer Revitalisierungsplanung im Abschnitt zwischen der Ringwiesenstrasse und der Rietwiesenstrasse (entlang Parzelle Kat.-Nr. 12507 und weiteren) und erneut im Abschnitt zwischen Herrenweg und Zipartenstrasse (entlang Parzelle Kat.-Nr. 14719 und weiteren) als zu revitalisierender Abschnitt (Erste Priorität) bezeichnet. Der Fussweg muss in diesen beiden Abschnitten mit der geplanten Revitalisierung koordiniert werden.»

- ➔ Eintrag Nr. 10 ist mit folgendem Koordinationshinweis zu ergänzen: «Der Bau des Fusswegs zwischen Herrenweg und Zipartenstrasse (entlang Parzelle Kat.-Nr. 14719 und weiteren) ist mit der geplanten Revitalisierung des Breitbachs (Erste Priorität) zu koordinieren.»

Fuss- und Wanderwege, Kap. 3.2.2 und Velowege, Kap. 3.3.2

In der ersten Vorprüfung wurden die Gebiete Eichstock und Buen planerisch als bestehendes Siedlungsgebiet dargestellt (u.a. in Teilrichtpläne Fussverkehr und Veloverkehr vom 19.08.2021). Von der Fachstelle Bodenschutz werden lediglich Festlegungen ausserhalb des Siedlungsgebietes geprüft. In den revidierten Plänen zur zweiten Vorprüfung liegen diese Gebiete nun ausserhalb des Siedlungsgebietes. Daher wird erst jetzt im Rahmen der zweiten Vorprüfung zu den dort geplanten Festlegungen aus Sicht Bodenschutz Stellung genommen.

Gemäss § 18 PBG soll die Richtplanung u.a. räumliche Voraussetzungen für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen. Boden ist dabei sparsam zu beanspruchen und vor Beeinträchtigungen zu schützen: Gemäss Art. 2 Raumplanungsverordnung (RPV) ist insbesondere auch zu prüfen, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen und welche Möglichkeiten bestehen, den Boden haushälterisch und umweltschonend zu nutzen. Bodenverändernde Nutzungen sind möglichst auf Flächen ohne Boden (Flächenrecyc-

ling) oder auf in ihrem Aufbau bereits massgeblich anthropogen veränderten Böden zu lokalisieren. Fruchtfolgeflächen (FFF) dürfen nur in Anspruch genommen werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt. Gemäss dem Sachplan Fruchtfolgeflächen geht «... einem allfälligen Verbrauch [...] eine Interessenabwägung inkl. einer Prüfung von Standortalternativen voraus» (Grundsatz G1).

Die Revisionsunterlagen enthalten keine Angaben zur Schutzgutbetroffenheit von Böden und Fruchtfolgeflächen. Gegenwärtig beurteilen wir die Revision soweit uns ersichtlich ist wie folgt:

Kommunaler Veloweg im Gebiet *Eichstock / Buen* (neu geplante Verbindung zwischen den Sportplätzen und dem Schwimmbad): Betroffen sind Fruchtfolgeflächen (Querung von Landwirtschaftsland, Länge rund 500 m); keine Hinweise auf massgebliche anthropogene Veränderungen des Bodens.

Kommunaler Fuss- und Wanderweg Nr. 5 im Gebiet *Eichstock / Buen*: Betroffen ist überwiegend Fruchtfolgefläche (Querung von Landwirtschaftsland, Länge rund 250 m); keine Hinweise auf massgebliche anthropogene Veränderungen des Bodens. Wir gehen davon aus, dass ein Fuss- und Wanderweg in dieser Lage grundsätzlich so genutzt werden kann, dass die Schutzgüter erhalten bleiben.

Da keine Interessenabwägung vorliegt, kann der kommunale Einträge Veloweg im Gebiet Eichstock / Buen nicht beurteilt werden.

- ➔ Der Eintrag des kommunalen Fuss- und Wanderwegs Nr. 5 Eichstock / Buen ist um folgende Bedingung zu ergänzen: «Der Weg ist so zu nutzen, dass Böden und Fruchtfolgefläche erhalten bleiben.»
- ➔ Der Eintrag des kommunalen Velowegs im Gebiet Eichstock / Buen kann erst nach Vorliegen einer Interessenabwägung beurteilt werden. Ohne Interessenabwägung ist der Eintrag aus der Teilrichtplankarte Veloverkehr und dem Richtplantext zu streichen.

Öffentlicher Verkehr, übergeordnete Festlegungen, Kap. 3.4.1

Die Bemerkungen bezüglich Buspriorisierung entsprechen nicht dem aktuellen Stand aus der Zusammenarbeit Tiefbauamt (TBA), Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Im Folgenden sind sämtliche Änderungsanträge für die tabellarischen Auflistung (S. 30 f) notiert: (Wegfallende Abschnitte sind durchgestrichen / neue Abschnitte in kursiver Schrift dargestellt).

Knoten Gockhauser- / Ring- / Zürichstrasse: Vorhaben: ~~Massnahmen zur Buspriorisierung —noch zu definieren.~~ *Dosierungsstelle Gfenn und elektronische Busspur zwischen Dübendorf und Fällanden, Vorstudie vorliegend. Weitere Massnahmen zur Buspriorisierung sind noch zu definieren.*

Zürich- / Höglerstrasse / Fällandenstrasse: Vorhaben: ~~innerhalb Siedlungsgebiet: Umgestaltung Strassenraum, kein Ausbau, kein separates Bustrassee ausserhalb des Siedlungsgebiets: Bustrassee als Option.~~ *Dosierstelle Fällandenstrasse inkl. Busspur in Planung.*

Öffentlicher Verkehr, kommunale Festlegungen, Kap. 3.4.2

Im Abschnitt öffentlicher Verkehr, kommunale Festlegungen sind die Buslinienführungen, Haltestellen und ein Busdepot festgelegt. Hierzu haben wir folgende Hinweise:

- ➔ Generell ist in diesem Abschnitt der Begriff «Busgarage» anstatt «Busdepot» zu verwenden.
- ➔ In der Tabelle ist beim Eintrag Busdepot VBZ die bestehende Formulierung anzupassen: «Abstellung von 20 Bussen mit Übernacht-Lademöglichkeit geplant» anstatt «Abstellbedarf für 20 Busse mit Übernacht-Lademöglichkeit geplant».

Weitere öffentliche Dienstleistungen, Kap. 4.1.4

Auch hier ist der anstelle des verwendeten Begriffs «Busdepot» die Bezeichnung «Busgarage» zu verwenden.

Planungsbericht

Grundlagen, Kap. 1.4

Unter den wichtigsten Rechtsgrundlagen ist auch die Verordnung über die Kleinsiedlungen ausserhalb der Bauzone aufgeführt. Wir machen darauf aufmerksam, dass diese noch nicht in Rechtskraft erwachsen ist.

Kantonaler und regionaler Richtplan, Kap. 2.2

Die Ausführungen zu den Inhalten der übergeordneten Richtpläne ist knapp und unvollständig. Die Anpassungen im kantonalen Richtplan im Bereich des Flugplatzes Dübendorf blieben gänzlich unerwähnt. Auch wenn diese Inhalte nicht im Rahmen der vorliegenden Gesamtrevision auf kommunale Stufe konkretisiert werden sollen, sind die wesentlichen übergeordneten Vorgaben vollständig darzulegen.

Die Abbildung 4: Hochbord auf Seite 11 ist auf Aktualität zu überprüfen.

- ➔ Die übergeordneten Vorgaben der kantonalen und regionalen Richtplanung sind zu ergänzen. Die zentralen Inhalte sind textlich auszuführen.

Flugplatz Dübendorf (Innovationspark/Aviatik), Kap. 2.3

Die Ausführungen zum Flugplatz Dübendorf sind auch recht knappgehalten. Gleichwohl darauf verwiesen wird, dass das Flugplatzareal erst in einer separaten, späteren Teilrevision umgesetzt werden soll, sind die Grundlagen vollständig darzulegen. Im Text ist insbesondere die überkommunal erarbeitete Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf (GEFD) Synthesebericht abzuhandeln und Bezug auf die Abbildung zu machen. Auch ist das im Titel enthaltene Thema Aviatik aufzugreifen.

- ➔ Die Grundlagen zum Flugplatzareal sind vollständig darzulegen.

4. Hinweise für nachfolgende Verfahren

Grundwasser

In der Stellungnahme des AWEL vom 8. Dezember 2021 anlässlich der ersten Vorprüfung der Gesamtrevision des Richtplans von Dübendorf wurde darauf hingewiesen, dass für den Innovationspark (Etappe A) ein kantonaler Gestaltungsplan entwickelt wurde, der aber zum Zeitpunkt der Stellungnahme noch durch einen Entscheid des Verwaltungsgerichts ge-



bremst war. Zum aktuellen Stand ist festzuhalten, dass der kantonale Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich mit Forschungs-, Test- und Werkflugplatz Dübendorf» (Etappe B) vom 15. Dezember 2023 bis zum 1. März 2024 öffentlich aufliegt. Es kann aus Sicht Grundwasserschutz davon ausgegangen werden, dass die Auflagen für Neubauten im Grundwasserschwankungsbereich die gleichen sein werden, die für alle Bauten im Gewässerschutzbereich Au gelten. Der kantonale Gestaltungsplan ist online auf zh.ch/raumplanung unter der Navigation «Öffentliche Planaufgabe» verfügbar.

5. Formelle Hinweise

Einreichung von Unterlagen zur Genehmigung

Für die Genehmigung sind die Unterlagen (Richtplankarten, Richtplankarte, Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV) im Minimum siebenfach einzureichen, wovon je zwei Exemplare das Amt für Raumentwicklung, zwei das Baurekursgericht und eines das Verwaltungsgericht erhalten. Zusätzlich sind die Unterlagen in elektronischer Form gemäss Checkliste «Unterlagen für die Vorprüfungs- und Genehmigungsverfahren von Richt- und Nutzungsplänen sowie Quartierplänen» einzureichen. Diese kann unter www.are.zh.ch (→ Raumplanung → Nutzungspläne → Merkblätter) heruntergeladen werden. Weiter sind das Beschlusssdokument des Grossen Gemeinderats inkl. einer Bescheinigung des Ablaufs der Referendumsfrist und eine Publikationsbestätigung sowie eine Rechtskraftbescheinigung betreffend den Rekurs in Stimmrechtssachen beizulegen. Der Erläuternde Bericht nach Art. 47 RPV muss Angaben zur Vorprüfung, Mitwirkung und Festsetzung sowie den Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen beinhalten.

Publikation

Die Planfestsetzung und der Genehmigungsentscheid der Baudirektion werden durch die Gemeinde gleichzeitig eröffnet (vgl. § 5 Abs. 3 PBG). Am Tag nach der Eröffnung beginnt für die Festsetzung und die Genehmigung die 30-tägige Rekursfrist zu laufen, innert der beide Akte gemeinsam beim Baurekursgericht (BRG) angefochten werden können. Sofern keine Rekurse eingegangen sind, haben die Gemeinden das Inkrafttreten nach eingeholter Bescheinigung zu publizieren. Erst am Tag nach der Publikation bzw. an dem von der Gemeinde individuell festgelegten Datum ist die Revision der Richtplanung rechtskräftig.

6. Weiteres Vorgehen

Wir empfehlen, die Revision der Richtplanung zu einer weiteren kantonalen Vorprüfung einzureichen. Damit kann sichergestellt werden, dass unter Berücksichtigung der oben erwähnten Auflagen einer Genehmigung nichts entgegensteht.

Wir hoffen, Ihnen mit den Hinweisen aus der Vorprüfung bei der Weiterbearbeitung der Vorlage behilflich zu sein. Bei Rückfragen können Sie uns gerne kontaktieren.

Freundliche Grüsse

Julia Wienecke

