



Sitzungsvorlage zur öffentlichen Sitzung		Drucksache Nr	DSPA 17/21-Ö
des Planungsausschusses am	19.10.21	Aktenzeichen	50.341

Zu Tagesordnungspunkt: 7)

Stellungnahmen zu kantonalen Richtplänen

a) Teilrevision kantonalen Richtplan Thurgau 2020/2021

b) Kantonaler Richtplan Zürich, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf

- beschließend

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

a) Der Planungsausschuss stimmt der von der Verbandsverwaltung des Regionalverbandes unter Vorbehalt abgegebenen Stellungnahme (Anlage 2) zur Teilrevision des kantonalen Richtplans Thurgau 2020/2021 zu.

b) Der Planungsausschuss stimmt dem Entwurf der Stellungnahme (Anlage 4) zur Teilrevision des kantonalen Richtplans Zürich, Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf zu.

Erläuterung zum Tagesordnungspunkt:

a) Teilrevision kantonalen Richtplan Thurgau 2020/2021

Mit Schreiben vom 16. Juni 2021 hat das Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau den Regionalverband Hochrhein-Bodensee zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung der Teilrevision kantonalen Richtplan Thurgau 2020/2021 gebeten. Das Anhörungsverfahren lief bis einschließlich 18.09.2021.

Im Rahmen der ordentlichen Überprüfung und Aktualisierung des kantonalen Richtplans alle zwei Jahre, werden in der vorliegenden Revision des Kantons Thurgau diverse kleinere Anpassungen in den Bereichen Wirtschaft, Landwirtschaftsgebiete, Boden, Motorisierter Individual-, Öffentlicher sowie Langsamverkehr, Wasser, Stein- und Erdmaterial sowie Abfall vorgenommen. Ursache für die Anpassungen sind hierbei in der Regel neue Planungsstände oder veränderte Ausgangslagen.

In dem begleitenden Bericht zur öffentlichen Bekanntmachung (**Anlage 1**) werden die vorgesehenen Änderungen gesamthaft vorgestellt. Die gesamten Unterlagen zur Teilrevision können unter <https://raumentwicklung.tg.ch/themen/kantonaler-richtplan/teilrevision-20202021.html/12178> eingesehen werden.

Durch die Teilrevision sind keine Beeinträchtigungen auf die Region Hochrhein-Bodensee zu erwarten, sodass seitens der Verbandsverwaltung eine zustimmende Stellungnahme abgegeben wurde. Die formulierten Anregungen sind der Stellungnahme (**Anlage 2**) zu entnehmen und werden im Rahmen der Sitzung erläutert.



Hinweis:

Gemäß § 5 Abs. 3 der Hauptsatzung des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee beschließt der Planungsausschuss des Regionalverbands über die Stellungnahmen zu Richtplänen. Zur Fristwahrung wurde die Stellungnahme unter Vorbehalt der Zustimmung des Planungsausschusses abgegeben.

b) Kantonaler Richtplan Zürich, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf

Der Kanton Zürich hat den Regionalverband über die Anhörung informiert und dazu eingeladen sich bis spätestens 5. November 2021 zu beteiligen.

Gegenstand der Teilrevision

Das weitläufige Flugplatzareal Dübendorf stellt für die Entwicklung des Kantons Zürich eine strategische Landreserve dar. Das Areal umfasst rund 230 ha und stößt direkt an die Siedlungsgebiete der Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil. Der Schweizer Bund, der im Besitz des Areals ist, beschloss für das Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf eine Dreifachnutzung mit Innovationspark, militärischer Bundesbasis und zivilem Flugfeld. Gegenstand der vorliegenden Teilrevision ist die Gebietsentwicklung für das Flugplatzareal in Dübendorf.

Gemäß den Unterlagen wird das Vorhaben wie folgt umschrieben:

Der Planungssperimeter umfasst für die Entwicklung des Innovationsparks sowie des Forschungs- und Werkflugplatzes bis voraussichtlich ca. 2050 bis zu 51 Hektar, das eigentliche Flugfeld des Flugplatzareals ca. 135 Hektar sowie zum Zweck der räumlichen Koordination (Areale der strategischen Bundesinteressen) ca. 19 Hektar.

Der Flugplatz Dübendorf soll zu einem zivilen Forschungs- und Werkflugplatz mit militärischer Mitbenutzung umgenutzt werden und die aviatische Infrastruktur als strategische Landreserve erhalten bleiben. Der Flugbetrieb ist so auszugestalten, dass die Siedlungsentwicklung der Standortgemeinden nicht beeinträchtigt wird. Die Betriebszeiten sind gemäß heutigem Stand zu sichern. Der Flugbetrieb ist auf 20.000 Flugbewegungen ausgelegt.

Die Entwicklung des Innovationsparks sowie des Forschungs- und Werkflugplatzes soll schrittweise erfolgen können und ausreichend flexible Strukturen aufweisen, um den im Laufe der Zeit verändernden Ansprüchen zu genügen und – soweit betrieblich zweckmäßig – zusammenhängend sein.

Die Teilrevision basiert auf den Vorgaben des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des Schweizer Bundes. Zulässig im Rahmen der Innovationsparknutzung sollen gewinn- und nicht gewinnorientierte Nutzungen sein, die dem Ziel dienen, Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander zu vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse zu überführen bzw. in die Praxis umzusetzen. Ebenfalls zulässig sind Dienstleistungsnutzungen aller Art, wie insbesondere Nutzungen für Freizeit, Betreuung, Sport und Erholung, sowie Hotel- und Wohnnutzungen, soweit diese überwiegend den im Innovationspark oder Forschungs- und Werkflugplatz tätigen Akteuren dienen. Mittelfristig wird die Umnutzung des Militärflugplatzes in einen Forschungs- und Werkflugplatz mit militärischer Mitbenutzung angestrebt.

Im arealbestimmenden Flugfeld ist ausgehend von einer gesamthaften Natur- und Landschaftskonzeption eine phasenweise Gestaltung und Aufwertung der Flächen vorzusehen. In diesen sind neben den erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgrund der



Entwicklung auf dem Flugplatzareal öffentlich zugängliche Aufenthalts- und Erholungsangebote zu sichern. Zudem sind innerhalb des Flugfeldes die Voraussetzungen zu sichern, um Forschungsnutzungen und aviatische Nutzungen koordiniert zu betreiben.

Die mittelfristig geplante Verlängerung der Glattalbahn wird zur optimalen Erschließung des Innovationsparks durch das Flugplatzareal geführt. Der Fuß- und Veloverkehr soll grundsätzlich im ganzen Glattal gestärkt werden.

Neben dem Vorfeld des historischen Flugplatzrandes im Norden dient die urbane Entwicklungsachse als weiteres Rückgrat des Innovationsparks und ist mit hoher städtebaulicher und adressbildender Qualität zu gestalten. Der Randbereich des Flugplatzareals mit den bestehenden markanten und größtenteils unter Denkmalschutz stehenden Bauten soll zu einem städtebaulich prägnanten Übergangsbereich entwickelt werden, der die Siedlungsgebiete von Dübendorf und Wangen-Brüttisellen mit dem Flugplatzareal vernetzt.

Die etablierte Zusammenarbeit zwischen Bund, Kanton, Region Glattal und den Standortgemeinden betreffend das Flugplatzareal Dübendorf wird weitergeführt. Für die Entwicklung von Innovationspark sowie Forschungs- und Werkflugplatz mit militärischer Mitbenutzung wird eine Umsetzungsorganisation im Sinne eines Gebietsmanagements durch die beteiligten Partner etabliert. Sie bezieht die entscheidenden Gremien, Nutzer und die Öffentlichkeit in geeigneter Weise ein, koordiniert die Planungsprozesse, initiiert Planungen und Projekte und begleitet die Umsetzung.

Weitere Details sind dem Erläuterungsbericht (**Anlage 3**) zu entnehmen. Die gesamten Unterlagen stehen <https://www.zh.ch/de/planen-bauen/raumplanung/richtplaene/kantonaler-richtplan/laufende-erfahren/oeffentliche-auflage-teilrevision-duebendorf.html> zum Download zur Verfügung.

Beurteilung aus Sicht der Verbandsverwaltung

Die inhaltliche Beurteilung erfolgte in Rücksprache mit dem Landratsamt Waldshut. Die Verbandsverwaltung geht davon aus, dass durch die vorliegende Teilrevision „Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf“ keine negativen Auswirkungen auf die Region Hochrhein-Bodensee zu erwarten sind. Aus diesem Grunde werden im Entwurf der Stellungnahme (**Anlage 4**) keine Anregungen vorgetragen.

Amt für Raumentwicklung



Teilrevision kantonaler Richtplan 2020/2021

Begleitender Bericht zur „Öffentlichen Bekanntmachung“

Mai 2021

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	4
2. Teilrevision kantonaler Richtplan 2020/2021	4
2.1. Rückblick und Ausblick (Mitwirkung)	4
2.2. Gegenstand der Teilrevision des kantonalen Richtplans 2020/2021	4
2.3. Erläuterungen zu den einzelnen Richtplananpassungen	5
2.3.1. Unterkapitel „1.6 Wirtschaft“	5
2.3.2. Unterkapitel „2.2 Landwirtschaftsgebiete“	5
2.3.3. Unterkapitel „2.8 Boden“	8
2.3.4. Unterkapitel „3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)“	9
2.3.5. Unterkapitel „3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)“	9
2.3.6. Unterkapitel „3.4 Langsamverkehr (LV)“	10
2.3.7. Unterkapitel „4.1 Wasser“	11
2.3.8. Unterkapitel „4.3 Stein- und Erdmaterial“	11
2.3.9. Unterkapitel „4.4 Abfall“	12
2.3.10. Anhang „A2 Gebiete mit zu prüfender Nutzung“	13
2.3.11. Anhang „A8 Abkürzungsverzeichnis“	13
2.3.12. Richtplankarte 1:50'000	13

Abkürzungsverzeichnis

ARE TG	Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau
AWA	Amt für Wirtschaft und Arbeit des Kantons Thurgau
BAV	Bundesamt für Verkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgeflächen
GIS	Geoinformationssystem
KRP	Kantonaler Richtplan Thurgau
KWVP	Koordinierte Trinkwasserversorgungsplanung von regionaler und überregionaler Bedeutung im Kanton Thurgau
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OLS	Oberlandstrasse
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (SR 700)
RPV	Raumplanungsverordnung (SR 700.1)
RRB	Regierungsratsbeschluss
SP FFF	Sachplan Fruchtfolgeflächen
SSV	Signalisationsverordnung (SR 741.21)
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bund
VVEA	Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (SR 814.600)

1. Ausgangslage

Der kantonale Richtplan (KRP) ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons. Mit dem KRP kann die räumliche Entwicklung langfristig gelenkt und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg gewährleistet werden. Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) muss der KRP überprüft und nötigenfalls angepasst werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Angesichts der wachsenden und sich schnell wandelnden Ansprüche an den Raum wird der KRP im Kanton Thurgau in einem Zweijahresrhythmus überprüft und bei Bedarf angepasst. Damit besteht die Möglichkeit, zeitgerecht auf neue Entwicklungen zu reagieren. Ein nächstes solches Änderungspaket wird in den Jahren 2020/2021 erarbeitet. Parallel zu der vorliegend zur Diskussion stehenden Teilrevision des KRP 2020/2021 wird der KRP aktuell auch im Bereich der Kleinsiedlungen in einem separaten Änderungspaket überarbeitet.

2. Teilrevision kantonaler Richtplan 2020/2021

2.1. Rückblick und Ausblick (Mitwirkung)

Im Frühsommer 2020 hat das Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau (ARE TG) bei den raumwirksam tätigen kantonalen Fachämtern eine Umfrage zur Ermittlung des KRP-Anpassungsbedarfs im Rahmen der geplanten Teilrevision 2020/2021 durchgeführt. Währenddem die erhaltenen ersten Rückmeldungen in der Regel ausschliesslich Aussagen dazu machten, welche Richtplaninhalte aus welchen Gründen anzupassen sind, galt es in den folgenden Monaten die konkreten Richtplanänderungstexte (Entwürfe) in enger Absprache mit den Fachstellen auszuarbeiten. Im Zeitraum von Ende Januar bis Mitte März 2021 wurde der auf der Basis der Rückmeldungen der Fachstellen erarbeitete Richtplanentwurf (Stand: Januar 2021) einer verwaltungsinternen Vernehmlassung („Technische Vernehmlassung“) unterzogen. Ebenfalls zur Diskussion gestellt wurde der Richtplanentwurf (Stand: Januar 2021) den Verbänden und Organisationen sowie den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland. Aufgrund der erhaltenen Rückmeldungen wurde der Entwurf nochmals überarbeitet und angepasst. Der vorliegende Richtplanentwurf (Stand: Mai 2021) wird nun im Zeitraum vom 21. Juni bis 18. September 2021 einer breiten Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt. Gleichzeitig wird der Richtplanentwurf (Stand: Mai 2021) auch dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Vorprüfung eingereicht. Gemäss der aktuellen Zeitplanung kann die Teilrevision des KRP 2020/2021 voraussichtlich Anfang 2022 dem Grossen Rat und anschliessend dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt werden.

2.2. Gegenstand der Teilrevision des kantonalen Richtplans 2020/2021

Einen Überblick über die Richtplankapitel bzw. Richtplanunterkapitel, welche im Rahmen der Teilrevision 2020/2021 überarbeitet bzw. angepasst werden sollen, liefert der Anhang dieses Berichts. Die konkreten Änderungen können den einzelnen Richtplan-

entwürfen (Stand: Mai 2021) sowie den entsprechenden Korrekturversionen entnommen werden. Die Erläuterungen zu den einzelnen Richtplananpassungen sind im Kapitel 2.3 dieses Berichts aufgeführt.

2.3. Erläuterungen zu den einzelnen Richtplananpassungen

2.3.1. Unterkapitel „1.6 Wirtschaft“

Unter der Federführung des Amtes für Wirtschaft und Arbeit (AWA) und in Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau (ARE TG) wurde das Konzept „Arbeitszonenbewirtschaftung Kanton Thurgau“ und das Merkblatt „Einzonung von Arbeitszonen“ erarbeitet. Mit RRB Nr. 189 vom 5. März 2019 hat der Regierungsrat diese beiden Dokumente zur Kenntnis genommen und das in der Angelegenheit federführende AWA beauftragt, das Konzept „Arbeitszonenbewirtschaftung Kanton Thurgau“ zusammen mit dem ARE TG umzusetzen. Der Planungsauftrag 1.6 A und die dazugehörigen Erläuterungen werden entsprechend angepasst.

Zudem wird der Abschnitt „Tourismus“ aufgrund der aktualisierten Tourismusstrategie (2020) angepasst. Das entsprechende Dokument kann auf der Homepage der Wirtschaftsförderung des Kantons Thurgau eingesehen werden (<https://wifoe.tg.ch>).

2.3.2. Unterkapitel „2.2 Landwirtschaftsgebiete“

Auslöser für die Anpassungen

Kantone ohne verlässliche Datengrundlage (Bodeninformationen) müssen eine Kompensationsregelung im KRP einführen. Dies fordert der revidierte Sachplan Fruchtfolgeflächen (SP FFF), welcher der Bundesrat am 8. Mai 2020 zusammen mit dem Erläuterungsbericht gutgeheissen hat. Von dieser Forderung betroffen ist auch der Kanton Thurgau. Der KRP muss künftig aufzeigen, *in welchen Fällen* verbrauchte, im Inventar verzeichnete FFF kompensiert werden müssen. Die Regelung soll den kantonalen Mindestumfang an FFF langfristig sicherstellen (Kanton Thurgau: 30'000 Hektaren). Ansonsten sind die Kantone bei der Festlegung der Kompensationsregelung frei.

Die aktuell rechtskräftige Bestimmung im KRP (Stand: Juni 2017) genügt den Anforderungen des revidierten SP FFF noch nicht: Wenn zurzeit FFF beansprucht werden, ist lediglich *zu prüfen*, ob eine Kompensation geleistet werden kann (Planungsgrundsatz 2.2 D). Der KRP muss folglich gestützt auf den revidierten SP FFF angepasst werden.

Projektauftrag „Kompensation von Fruchtfolgeflächen im Kanton Thurgau“

Im Hinblick auf die geforderte Einführung einer Kompensationsregelung im KRP hat der Regierungsrat mit RRB Nr. 664 vom 17. November 2020 den Projektauftrag „Kompensation von FFF im Kanton Thurgau“ genehmigt. Ziel dieses Projektauftrags ist u.a. die Überarbeitung des Richtplanunterkapitels „2.2 Landwirtschaftsgebiete“ bzw. die Aufnahme einer Kompensationsregelung in den KRP. Ein entsprechender Richtplanentwurf (Stand: Mai 2021) wurde in der ersten Projektphase erarbeitet und wird als Bestandteil

der Teilrevision des KRP 2020/2021 öffentlich bekanntgemacht. In der zweiten Projektphase wird bis Ende 2021 eine Vollzugshilfe zum Thema „Kompensation von FFF“ erarbeitet.

Der Projektauftrag befasst sich ausschliesslich mit dem Thema „Kompensation von FFF“. Die anstehende Überarbeitung des FFF-Inventars gemäss Planungsauftrag 2.2 A des aktuell rechtskräftigen KRP (Stand: Juni 2017) ist demgegenüber nicht Bestandteil dieses Projekts. Das Thema wird inskünftig in einem separaten Projekt behandelt. Weil die Überarbeitung des FFF-Inventars aus heutiger Sicht aber deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen wird als ursprünglich vorgesehen, wird im entsprechenden Planungsauftrag (neu: Planungsauftrag 2.2 D) der Termin von 2025 auf 2035 angepasst.

Projektorganisation

Der Entwurf des Richtplanunterkapitels „2.2 Landwirtschaftsgebiete“ (Stand: Mai 2021) wurde in den vergangenen 6 Monaten in einer breit abgestützten Projektorganisation erarbeitet (vgl. Abb. 1).

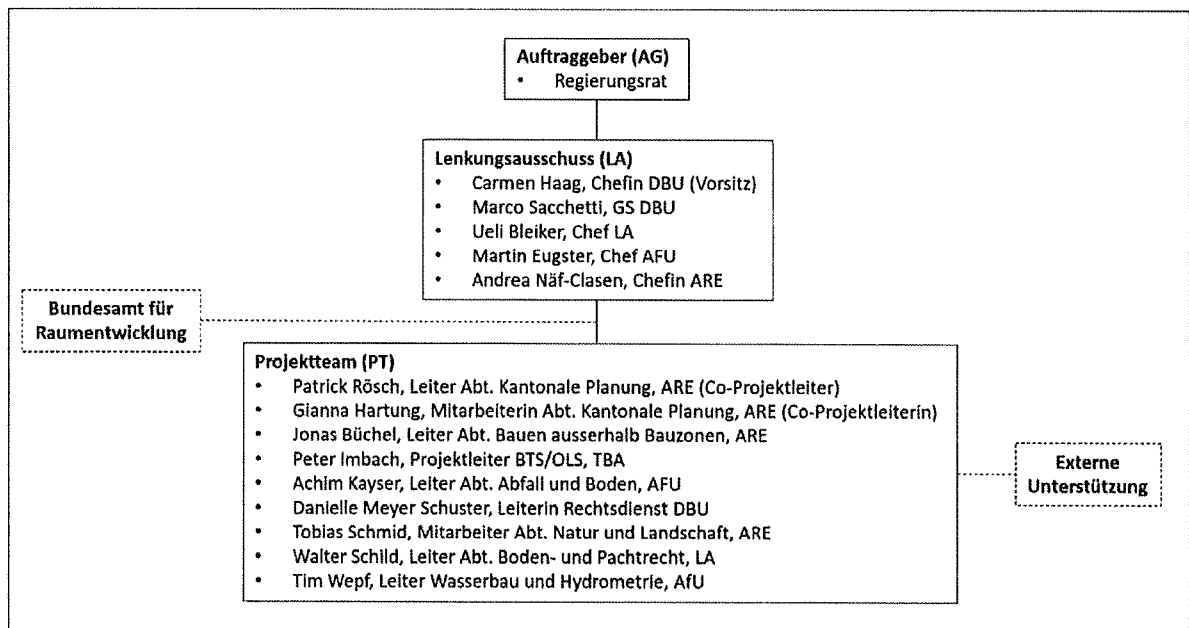


Abb. 1: Projektorganisation

Herleitung der Kompensationsregelung

Im Vorfeld der Überarbeitung des Richtplanunterkapitels „2.2 Landwirtschaftsgebiete“ wurden verschiedene Grundlagen erarbeitet (z.B. Kompensationsregelungen in anderen Kantonen, Abschätzungen zum FFF-Inventar, etc.). Massgebender Aspekt bei der Festlegung einer Kompensationsregelung im KRP ist dabei der voraussichtliche FFF-Verbrauch im Kanton Thurgau in den nächsten 20 Jahren. Die Tabelle 1 zeigt einen Überblick über den grob abgeschätzten FFF-Verbrauch im Kanton Thurgau bis 2040.

Bau- oder Planungsvorhaben	Auswirkungen auf FFF-Inventar (Zeithorizont: 2040)	Kompensationspflicht
Bauvorhaben ausserhalb Bauzonen	- 60 ha	Nein
Wasserbauprojekte (bauliche Massnahmen und natürliche Erosion)	- 120 ha	Nein
Strassenbauprojekte <ul style="list-style-type: none"> - Nationalstrassenprojekte (Bundesvorhaben) - Kantonale Strassenbauprojekte - Kommunale Strassenbauprojekte 	<ul style="list-style-type: none"> - 70 ha - 25 ha - 5 ha 	<ul style="list-style-type: none"> Ja (gemäss SP FFF) Ja¹ (gemäss KRP-Entwurf) Ja¹ (gemäss KRP-Entwurf)
Bahninfrastrukturprojekte (Bundesvorhaben)	- 6 ha	Ja (gemäss SP FFF)
Militärische Vorhaben (Bundesvorhaben)	- 10 ha	Ja (gemäss SP FFF)
Einzonungen (WMZ-Richtplangebiete und kantonale Kontingente gemäss Festsetzung 1.1 B)	- 465 ha	Ja ² (gemäss KRP-Entwurf)
Umzonungen von Freihaltezonen in andere Bauzonen	- 5 ha	Nein
Umzonungen von Landwirtschaftszonen in Landwirtschaftszonen für besondere Nutzungen	- 50 ha	Nein
Umzonungen von Landwirtschaftszonen in Abbau-/ Deponiezonen	- 20 ha	Nein
Total	- 836 ha	

Tabelle 1: Grobabschätzung zum FFF-Verbrauch im Kanton Thurgau bis 2040

Gemäss FFF-Inventar verfügt der Kanton Thurgau aktuell über 30'612 Hektaren FFF. Der im SP FFF geforderte kantonale Mindestumfang an FFF in der Höhe von 30'000 Hektaren wird damit eingehalten. Die grobe Abschätzung des FFF-Verbrauchs bis ins Jahr 2040 zeigt aber, dass der geforderte Mindestumfang durch den erwarteten FFF-Verbrauch bis ins Jahr 2040 (836 Hektaren) um etwas mehr als 200 Hektaren unterschritten würde. Eine Kompensationsregelung ist daher zwingend erforderlich.

Im SP FFF ist bereits geregelt, dass bei der Realisierung von Bundesvorhaben (z.B. Nationalstrassenprojekte, Bahninfrastrukturprojekte, militärische Vorhaben) sämtliche verbrauchten FFF kompensiert werden müssen. Zur langfristigen Sicherstellung des kantonalen Kontingents sieht der aktuelle Richtplanentwurf (Stand: Mai 2021) zudem vor, dass auch sämtliche Einzonungen im Bereich von FFF kompensationspflichtig sind, bei denen kumuliert mehr als 3'000 m² FFF verbraucht werden. Von dieser Bestimmung ausgenommen sind Einzonungen in kantonale Nutzungszonen für Deponien, weil bei diesen Vorhaben die FFF in aller Regel nur temporär beansprucht werden. Zudem sind gemäss dem Richtplanentwurf (Stand: Mai 2021) auch alle FFF zu kompensieren, die bei der Realisierung von kantonalen und kommunalen Strassenbauprojekten verbraucht werden. Davon ausgenommen sind Vorhaben, die dem Langsamverkehr dienen. Auch hier gilt eine Bagatellschwelle von 3'000 m².

-
- ¹ Es gilt eine Bagatellschwelle von 3'000 m². Von der Kompensationspflicht ausgenommen sind Vorhaben für den Langsamverkehr.
- ² Es gilt eine Bagatellschwelle von 3'000 m². Von der Kompensationspflicht ausgenommen sind Einzonungen für Deponien (kantonale Nutzungszonen).

Mit der nun vorliegenden Regelung müssen von 836 Hektaren FFF, die voraussichtlich bis 2040 verbraucht werden, maximal 70 Prozent oder 581 Hektaren kompensiert werden. Die effektiv zu kompensierende Fläche dürfte jedoch aufgrund der eingeführten Bagatellschwelle etwas kleiner sein als dieser Maximalwert. Von der Kompensationspflicht ausgenommen sind insbesondere die Bauvorhaben ausserhalb Bauzonen (zonenkonforme und zonenfremde Bauvorhaben), die Wasserbauprojekte sowie verschiedene Umzonungen (vgl. Tabelle 1). Bei den kompensationspflichtigen Vorhaben machen die Einzonungen den grössten Anteil aus (465 Hektare).

2.3.3. Unterkapitel „2.8 Boden“

Das Unterkapitel wird aktualisiert und an die neue Richtplan-Systematik angepasst. Im Planungsgrundsatz 2.8 B wird die Terminologie präzisiert und an die Vorgaben des Vollzugskonzeptes qualitativer Bodenschutz 2012 und der Rechtsprechung zu Art. 34 Abs. 4 lit. a der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) angepasst. Die mit der Inkraftsetzung der Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen des Bundes (VVEA, SR 814.600) im Jahr 2016 eingeführte Verwertungspflicht für rekultivierungsfähigen ausgehobenen Ober- und Unterboden wird aufgenommen und mit dem neuen Planungsgrundsatz 2.8 C umgesetzt. Für eine Verwertung in Frage kommen in erster Linie Standorte mit anthropogen veränderten und bereits degradierten Böden. Die Bedürfnisse des ökologischen Ausgleichs und der Vernetzung von Biotopen sind dabei zu berücksichtigen. Diese Böden können, sofern keine anderweitigen öffentlichen Interessen entgegenstehen, mit geeignetem Bodenmaterial und fachgerechter Ausführung nach dem Stand der Technik aufgewertet werden. Ziel ist dabei die Wiederherstellung der standorttypischen Boden-Struktur und -Fruchtbarkeit. Wenn immer möglich, sollten die Qualitätskriterien für FFF gemäss SP FFF des Bundes vom 8. Mai 2020 erfüllt und neue FFF geschaffen werden. In Frage kommende Flächen werden in einer Hinweiskarte erfasst. Damit setzt der Kanton Thurgau eine weitere Vorgabe des Bundes um. Dieser hat mit der Inkraftsetzung des SP FFF die Kantone aufgefordert, innerhalb von 3 Jahren ein Verzeichnis derjenigen Flächen zu erstellen, die für eine Aufwertung zu FFF geeignet sind.

Der Kanton Thurgau verfügt seit 2012 über die „Hinweiskarte Bodenbelastungen (HKB)“ und stellt diese via ThurGIS der Öffentlichkeit zur Verfügung. Die Karte wird fortlaufend aktualisiert und bildet die Grundlage für den kantonalen Vollzug, beispielsweise bei der Verschiebung von belastetem Bodenmaterial. Der Planungsauftrag 2.8 B wird entsprechend neu formuliert. Der Kanton Thurgau trägt damit den Vorgaben des Bundes über die Umweltberichterstattung Rechnung und schafft die Grundlagen für die Beurteilung von Planungs- und Bauvorhaben. Festsetzung 2.8 C wird an die Richtplansystematik angepasst und als Planungsauftrag 2.8 C ohne inhaltliche Änderung sprachlich neu formuliert.

2.3.4. Unterkapitel „3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)“

Das Kantons- und Gemeindestrassennetz dient nebst der Anbindung der Nachbarkantone auch der Anbindung des Landes Baden-Württemberg. Die diesbezügliche Ergänzung des Planungsgrundsatzes 3.2 A stellt zwar keine direkte Neuerung dar, präzisiert jedoch die Aufzählung der angrenzenden Kantone.

Der Erläuterungstext zum A1-Anschluss Wil West (Nr. 3.202) wird gemäss dem aktuellen Projektstand angepasst.

Die Spange Hofen in Sirnach (Nr. 3.206) wurde in Betrieb genommen und wird deshalb bei der Festsetzung 3.2 B gestrichen. Auch der dazugehörige Erläuterungstext wird aus dem KRP entfernt.

Abklärungen zur Massnahme „Entlastung Stadtzentrum Kreuzlingen“ haben gezeigt, dass diese nicht klar umrissen werden kann. Die Massnahme wird deshalb bei der Vororientierung 3.2 A gestrichen. Zudem wird der dazugehörige Erläuterungstext aus dem KRP entfernt. Eine wirksame Entlastung des Stadtzentrums Kreuzlingen wird erst mit der Inbetriebnahme der Spange Bättershausen und der OLS ermöglicht.

Der Erläuterungstext zur Stadtentlastung Frauenfeld wird gemäss dem aktuellen Projektstand minimal angepasst.

Bei der Übersichtskarte „Motorisierter Individualverkehr (MIV), Übergeordnete Strassen“ wird neu der Hauptstrassen-Bestand gemäss der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) dargestellt. Zudem wurde die Lücke zwischen dem projektierten Zubringer Weinfeld West und dem Hauptstrassennetz geschlossen. Weiter ist die bestehende Hofstrasse in Romanshorn zurzeit keine Hauptstrasse (blaue Linie). Sie wurde daher aus der Übersichtskarte entfernt. Mit dem Bau der BTS muss der Anschluss jedoch zukünftig (grüne Linie) an das Hauptstrassennetz angebunden werden.

2.3.5. Unterkapitel „3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)“

Personenfernverkehr (Fernverkehr)

Im Planungsgrundsatz 3.3 B wird die Anbindung des Kantons Thurgau an den europäischen Fernverkehr präzisiert. In Konstanz ist der Kanton Thurgau mit den bestehenden RegioExpress-Zügen direkt mit Karlsruhe verbunden.

Am 30. März 2020 wurde das Angebotskonzept für den Bahnausbau schritt 2035 vom Bundesamt für Verkehr veröffentlicht. Die darin geplanten Fernverkehrsangebotsausbauten werden als Festsetzung 3.3 B in den KRP aufgenommen (inkl. Halbstundentakt Romanshorn–Weinfeld–Zürich Flughafen–Zürich und Konstanz–Weinfeld–Zürich Flughafen–Zürich aus Zwischenergebnis 3.3 A).

Regionaler Personenverkehr

Das am 30. März 2020 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) verabschiedete Angebotskonzept des Bahnausbau schritt 2035 löst das Angebotskonzept 2025 ab. Das Konzept

„Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025-2030“ (Planungsauftrag 3.3 A) ist darauf abzustützen.

Die im Angebotskonzept des Bahnausbauschritts 2035 geplanten S-Bahn-Angebotsverbesserungen werden als Festsetzung 3.3 D in den KRP aufgenommen.

Die Buslinie Wil – Hosenruck verkehrt seit 2021 nur noch im Stundentakt. Die Übersichtskarte „Öffentlicher Verkehr, Regionalverkehr Bus, Anrufsammeltaxi“ wird diesbezüglich angepasst.

Ausbau der Bahninfrastruktur

Die Agglomeration und die Stadt Frauenfeld haben den Bau der S-Bahn-Station Frauenfeld-Ost (S-Bahnhalte Frauenfeld-Langdorf) im Rahmen des Agglomerationsprogramms sistiert. Die Haltestelle soll zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden.

Das Zwischenergebnis 3.3 D wird mit der im Bahnausbauschritt STEP 2035 beschlossenen Kurvenstreckung zwischen Rosental und Wängi ergänzt.

Die von der Agglomeration Wil im ESP Wil West geplante neue Bahnhaltestelle Wil Bild auf der Bahnlinie Weinfelden–Wil wird zur Prüfung ins Zwischenergebnis 3.3 H aufgenommen und auf der Übersichtskarte „Öffentlicher Verkehr, Regionalverkehr Bahn“ verortet.

Das Zwischenergebnis 3.3 I wird mit der im Bahnausbauschritt STEP 2035 geplanten zweiten Perronkante in Münsterlingen-Scherzigen ergänzt.

Die im Bahnausbauschritt STEP 2035 geplanten raumrelevanten Infrastrukturausbauten werden als Zwischenergebnisse 3.3 J, 3.3 K und Vororientierung 3.3 A aufgenommen.

2.3.6. Unterkapitel „3.4 Langsamverkehr (LV)“

Beim Kanton Thurgau besteht eine Fachstelle Langsamverkehr, welche für die Thematik der Wanderwege zuständig ist. Der Planungsgrundsatz 3.4 F wird diesbezüglich angepasst.

Es gibt noch keinen Netzbeschluss betreffend die kantonalen Wege. Momentan wird das Netz 1991 als offizielle Grundlage verwendet. Ein Netzbeschluss wird derzeit vorbereitet. Die Jahreszahl im Text der Ausgangslage wird diesbezüglich angepasst.

Skating hat als Sport an Bedeutung verloren. Die Skater werden daher beim Planungsgrundsatz 3.4 K gestrichen.

Die GIS-Daten von SchweizMobil (Wanderland, Veloland, Mountainbikeland) wurden aktualisiert (Stand: März 2020). Folglich werden die Übersichtskarten „Wanderwege“ und „Radwegnetz Freizeitverkehr“ aufgrund der neuen GIS-Daten angepasst.

2.3.7. Unterkapitel „4.1 Wasser“

Aufgrund der aktuellen und künftigen Herausforderungen müssen die Abschnitte „Wasserversorgung“ und „Grundwassergebiete“ des Richtplanunterkapitels „4.1 Wasser“ aktualisiert werden. Dabei wurden Aspekte wie der Klimawandel, die Raum- und Bevölkerungsentwicklung sowie der zunehmende Nutzungsdruck auf die Trinkwasserressourcen (z.B. durch Landwirtschaft oder Siedlungsentwicklung) eingebunden. Grundlage für die Überarbeitung war die koordinierte Trinkwasserversorgungsplanung von regionaler und überregionaler Bedeutung im Kanton Thurgau (KWVP).

Der Abschnitt „Abwasser“ des Unterkapitels „4.1 Wasser“ wurde vollständig aktualisiert und überarbeitet. Hierbei wurden die Reduzierung der öffentlichen Abwasserreinigungsanlagen infolge von Zusammenschlüssen, die neuen gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Spurenstoffelimination und deren Auswirkungen auf die Abwasserentsorgung im Kanton Thurgau sowie die aktualisierten Vorgaben für die Generellen Entwässerungsplanung berücksichtigt. Zudem wurde neben der zentralen auch die dezentrale Abwasserentsorgung inkl. neuer Übersichtskarte integriert.

2.3.8. Unterkapitel „4.3 Stein- und Erdmaterial“

Die einzigen im Kanton Thurgau in grösseren Mengen vorkommenden mineralischen Rohstoffe sind Kies, Sand und Ton. Davon stammen etwa 65 Prozent aus anderen Kantonen oder aus dem grenznahen Ausland. Die eigenen Vorkommen sind begrenzt und Konflikte mit anderen Nutzungen meist unvermeidlich. Der Ersatz primärer Rohstoffe durch wiederaufbereitete Baustoffe dient der Schonung der natürlichen Ressourcen und bezweckt, Stoffkreisläufe soweit wie möglich zu schliessen. Der Kanton Thurgau verfügt dazu seit 2018 über ein Baustoffrecycling-Konzept, mit dem der Einsatz von Sekundärbaustoffen in hochwertigen Anwendungen gefördert werden soll. Der Anteil von Recycling-Baustoffen beträgt derzeit etwas weniger als einen Viertel der benötigten Gesteinskörnung, stammt jedoch grossmehrheitlich von Aufbereitungsanlagen im Kanton Thurgau. Die Förderung des Baustoffrecyclings wird mit dem teilweise neu formulierten Planungsgrundsatz 4.3. A in den KRP aufgenommen.

Einen weiteren Beitrag zur Ressourcenschonung ist durch einen möglichst rationellen und vollständigen Abbau vorhandener Rohstoffvorkommen zu erwarten. Landschafts- und Umweltbelastungen sowie der Energieverbrauch können durch eine möglichst hohe Nutzungseffizienz minimiert werden. Der Planungsgrundsatz 4.3. B wird in diesem Sinne angepasst und gleichzeitig im Hinblick auf Materialtransporte technologieneutral formuliert, da die Elektromobilität in Zukunft auch im Transportbereich neue Möglichkeiten eröffnet.

Um auch die Zeitdauer der Eingriffe in Natur und Landschaft zu begrenzen und die Flächen der landwirtschaftlichen Nutzung zurückzugeben, wird im Planungsgrundsatz 4.3 D die Anforderung formuliert, dass Abbauetappen spätestens fünf Jahre nach Abschluss der letzten Abbauetappe vollständig rekultiviert sein müssen. Dies ist angesichts der grossen Menge an Aushubmaterial und der Verwertungspflicht für rekultivierungsfähigen ausgehobenen Boden möglich. Bei der Bewilligung der Wiederverfüllung

von Materialentnahmestellen mit unverschmutztem Aushubmaterial muss in Analogie zu Typ A-Deponien sichergestellt werden, dass diese für alle Anlieferer zu gleichen Konditionen zugänglich sind, beispielsweise in den Abbaubewilligungen oder den Baubewilligungen der Gemeinden (Planungsgrundsatz 4.3 E). Dadurch wird sichergestellt, dass Ablagerungsmöglichkeiten frei verfügbar sind und die Wiederauffüllung und Rekultivierung rationell erfolgt.

Im Vorranggebiet Eschenz wurde 2020 das Gebiet Eschenz West in die Nutzungsplanung überführt und es wurden entsprechende Abbaugesuche gestellt. Im Vorranggebiet Warth-Weiningen/Uesslingen-Buch/Hüttwilen haben die Gemeindeversammlungen von Uesslingen-Buch und Hüttwilen ebenfalls entsprechende Anpassungen des Zonenplans beschlossen, so dass eine Fortsetzung des Kiesabbaus im Gebiet Hinterhorben vorgesehen ist. Es wird davon ausgegangen, dass die Bewilligungen bis zum Erlass der Teilrevision des KRP 2020/2021 durch den Regierungsrat vorliegen. Die Teilgebiete Eschenz West und Hinterhorben gehören daher neu zur Ausgangslage. Die Richtplankarten werden entsprechend angepasst.

2.3.9. Unterkapitel „4.4 Abfall“

Artikel 4 der Abfallverordnung des Bundes (VVEA, SR 814.600) sowie die kantonale Abfallgesetzgebung verpflichten den Kanton, zur Sicherstellung der Entsorgungssicherheit und zur Vermeidung von Überkapazitäten eine Abfallplanung zu erstellen. Die Abfallplanung soll insbesondere auch den Bedarf an Deponievolumen und die Standorte von Deponien ausweisen (Deponieplanung). Der Regierungsrat hat mit RRB Nr. 167 vom 16. März 2021 die neue, eigenständige Deponieplanung genehmigt. Diese gliedert sich in drei Teilberichte.

Bericht I „Grundsätze der kantonalen Deponieplanung“ legt die Grundsätze der Deponieplanung fest und beschreibt Vorgehen und Rahmenbedingungen. Er wird einmalig erstellt, entsprechend den bundesrechtlichen Vorgaben alle fünf Jahre überprüft und im Bedarfsfall angepasst.

Der Bericht II „Deponiestatistik und Bedarfsanalyse“ beschreibt die Entwicklung der abgelagerten Materialmengen sowie des verfügbaren Nutzvolumens innerhalb der Thurgauer Deponielandschaft und vergleicht diese mit dem langjährigen Bedarf. Er wird künftig jährlich nachgeführt.

Der Bericht III „Handlungsbedarf und Massnahmen“ beschreibt ausgehend von den Kennzahlen der Deponiestatistik und der Bedarfsanalyse den sich allfällig ergebenden Handlungsbedarf sowie gegebenenfalls konkret erforderliche Massnahmen. Er enthält die Liste der bestehenden und geplanten Deponien oder Reservestandorte. Dieser Bericht wird jeweils bei ausgewiesenem Handlungsbedarf nachgeführt.

Der Betrachtungszeitraum der Deponieplanung liegt neu bei 20 Jahren für Deponien der Typen A und B und bei 30 Jahren für die Typen C, D und E. Die Deponieplanung 2020 hat ergeben, dass Bedarf an Deponievolumen für Standorte der Deponietypen A, B und E besteht. Während für Typ E-Material ausserkantonale Übergangslösungen zur

Verfügung stehen, besteht bei den Typen A und B Bedarf an neuen Deponiestandorten. Über den Betrachtungszeitraum von 20 Jahren wird bei Typ A mit einem Bedarf von rund 20 Mio. Kubikmetern gerechnet, wovon etwa die Hälfte in Deponien abgelagert werden muss. Beim Typ B-Material ist von einem 20-Jahresbedarf von rund 4.6 Mio. Kubikmetern auszugehen. Es wurden daher mehrere neue Standorte mit einem geschätzten Deponievolumen von 3.28 Mio. Kubikmetern bei Typ A und 0.74 Mio. Kubikmetern bei Typ B in die Deponieplanung aufgenommen. Je nach Planungsstand der einzelnen Projekte und Stand der Abstimmung mit anderen Raumnutzungen werden diese als Vororientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung in den KRP übernommen. Dies ist Voraussetzung für die späteren Bewilligungsverfahren. Der langfristige Bedarf gemäss Schwellenwertkonzept der Deponieplanung kann mit diesen Standorten noch nicht gedeckt werden, so dass weitere geeignete Standorte entwickelt werden müssen.

Die beiden Deponievorhaben Bachagger/Giessen Ost in der Gemeinde Bürglen sowie Hummelberg in der Gemeinde Hauptwil-Gottshaus und der St. Galler Gemeinde Waldkirch (beide Typ A) wurden im Jahr 2020 bewilligt und gehören neu zur Ausgangslage.

2.3.10. Anhang „A2 Gebiete mit zu prüfender Nutzung“

Die sistierte Zone beim Flugfeld in Amlikon-Bissegg wurde mittlerweile einer sachgerechten Zone zugewiesen und kann deshalb aus dem Anhang „A2 Gebiete mit zu prüfender Nutzung“ gestrichen werden.

2.3.11. Anhang „A8 Abkürzungsverzeichnis“

Das Abkürzungsverzeichnis wird aktualisiert.

2.3.12. Richtplankarte 1:50'000

Die Richtplankarte 1:50'000 wird im Wesentlichen im Zusammenhang mit den oben aufgeführten Richtplananpassungen überarbeitet und angepasst.

Übersicht Richtplankapitel

Kapitel	Art der Änderung	Stand
Übersicht		
Übersicht	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
Einleitung		
Einleitung	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
0. Raumkonzept		
0.1 Räumliche Herausforderungen	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
0.2 Räumliche Entwicklungsziele	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
0.3 Zukunftsbild Thurgau	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
0.4 Räumliche Strategien	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
0.5 Funktionale Handlungsräume	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
1. Siedlung		
1.1 Siedlungsgebiet	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
1.2 Mindestdichten	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
1.3 Siedlungsentwicklung nach innen und Siedlungs-erneuerung	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
1.4 Ein- und Umzonungen	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
1.5 Anpassung überdimensionierter Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ)	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
1.6 Wirtschaft	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
1.7 Gebiete mit zu prüfender Nutzung	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
1.8 Streusiedlungen	Inhaltlich unverändert	Februar 2011 (1. Nachtrag)
1.9 Kleinsiedlungen	Inhaltlich unverändert	Juni 2009
1.10 Kulturdenkmäler	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
1.11 Naturgefahren	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
1.12 Luft	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
2. Landschaft		
2.1 Allgemeines	Inhaltlich unverändert	Juni 2020
2.2 Landwirtschaftsgebiete	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
2.3 Gebiete mit Vorrang Landschaft	Inhaltlich unverändert	Juni 2020
2.4 Naturschutzgebiete	Inhaltlich unverändert	Juni 2020
2.5 Gebiete mit Vernetzungsfunktion	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
2.6 Ausbreitungshindernisse	Inhaltlich unverändert	Juni 2009
2.7 Wald	Inhaltlich unverändert	Oktober 2013
2.8 Boden	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
2.9 Gewässer	Inhaltlich unverändert	Juni 2020
2.10 Geotope	Überarbeitung/Anpassung	Juni 2009
3. Verkehr		
3.1 Gesamtverkehr	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
3.3 Öffentlicher Verkehr (OV)	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
3.4 Langsamverkehr (LV)	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
3.5 Güterverkehr	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
3.6 Parkierung	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
3.7 Bahnhofgebiete	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
3.8 Schifffahrt	Inhaltlich unverändert	Juni 2020
3.9 Luftverkehr	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
4. Ver- und Entsorgung		
4.1 Wasser	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
4.2 Energie	Inhaltlich unverändert	Juni 2019
4.3 Stein- und Erdmaterial	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
4.4 Abfall	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
4.5 Störfälle	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
5. Weitere Raumnutzungen		
5.1 Gebiete der Intensiverholung	Inhaltlich unverändert	Juni 2009
5.2 Bootstationierung	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
5.3 Sportanlagen	Inhaltlich unverändert	Juni 2020
5.4 Schiessanlagen	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
5.5 Bevölkerungsschutz und Armee	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
5.6 Zollanlagen	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
5.7 Telekommunikation	Inhaltlich unverändert	Juni 2009
5.8 Fahrende	Inhaltlich unverändert	Juni 2009
Anhang		
A0 Massnahmen Agglomerationsprogramme	Inhaltlich unverändert	Juni 2020
A1 Anpassungsbedarf Siedlungsgebiet	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
A2 Gebiete mit zu prüfender Nutzung	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
A3 Ortsbidschutzgebiete	Inhaltlich unverändert	Juni 2009
A4 Archäologische Fundstellen	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
A5 Naturschutzgebiete und Waldreservate	Inhaltlich unverändert	Juni 2020
A6 Ausbreitungshindernisse	Inhaltlich unverändert	Juni 2009
A7 Geotope	Überarbeitung/Anpassung	Juni 2009
A8 Abkürzungsverzeichnis	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021
A9 Gesetze und Verordnungen	Inhaltlich unverändert	Juni 2017
Richtplankarte		
Richtplankarte 1:50'000	Überarbeitung/Anpassung	Mai 2021

Kapitel/Anhang ist Gegenstand der Teilrevision 2020/2021



REGIONALVERBAND
HOCHRHEIN-BODENSEE

Regionalverband Hoahrhein-Bodensee · Postfach 1742 · 79745 Waldshut-Tiengen

Kanton Thurgau
Amt für Raumentwicklung
CH-8510 Frauenfeld



Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Im Wallgraben 50
79761 Waldshut-Tiengen

Telefon +49 (0)7751 9115-0
Telefax +49 (0)7751 9115-30

info@hoahrhein-bodensee.de
www.hoahrhein-bodensee.de

Verbandsvorsitzender
Landrat Dr. Martin Kistler

Verbandsdirektor
Dr. Sebastian Wilske

Aktenzeichen: 50.341
17.09.2021

Teilrevision kantonaler Richtplan Thurgau 2020/2021 Öffentlich Bekanntmachung vom 21.06. – 18.09.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Regionalverband Hoahrhein-Bodensee bedankt sich für die Gelegenheit zur Teilrevision des kantonalen Richtplanes Stellung nehmen zu können. Gemäß § 5 Abs. 3 der Hauptsatzung des Regionalverbands Hoahrhein-Bodensee beschließt der Planungsausschuss des Regionalverbands über die Stellungnahmen zu Richtplänen. Da die nächste Sitzung des Planungsausschusses am 19. Oktober 2021 stattfindet, wird die Stellungnahme unter Vorbehalt der Zustimmung des Planungsausschusses des Regionalverbands Hoahrhein-Bodensee abgegeben.

Zu den vorgelegten Änderungen werden folgende Anmerkungen vorgetragen:

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Planungsgrundsatz 3.2 A

Der RVHB begrüßt die im Planungsgrundsatz genannten Ausführungen zur Verbesserung der Verbindungsqualität des Straßennetzes insbesondere im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Verkehr nach Baden-Württemberg. Für die nationalen und das europäische Infrastruktursystem(e) nehmen Grenzregionen wie die Bodenseeregion eine essentielle Scharnierfunktion wahr. Insofern ist im Straßen- sowie im Schienenverkehr eine grenzüberschreitende Betrachtung fundamental.

3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Planungsgrundsatz 3.3 B

- „Der Kanton Thurgau ist an den europäischen Fernverkehr wie folgt anzubinden:
 - (...)
 - in Kreuzlingen/Konstanz nach Offenburg-Karlsruhe“

In Konstanz ist der Kanton Thurgau mit den bestehenden RegioExpress-Zügen nicht nur direkt mit dem Oberzentrum Offenburg sondern auch direkt mit dem Oberzentrum Karlsruhe verbunden. Karlsruhe ist ein wichtiger Knotenpunkt des europäischen Bahnverkehrs. Folglich ist die erfolgte Ergänzung des Planungsgrundsatzes richtig und angebracht.

Festsetzung 3.3 B

- „Im Rahmen des Bahnausbauschritts STEP 2035 sind im Fernverkehr folgende Angebotsverbesserungen geplant:
 - (...)
 - Halbstundentakt Konstanz–Weinfelden–Zürich Flughafen–Zürich“

Die o.g. Festsetzung wird begrüßt. Sie trägt zur Verbesserung der Qualität des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehrs und zu einer besseren Anbindung der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz an den Metropolitanraum Zürich bei.

Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass das Land Baden-Württemberg im Rahmen einer Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg (10/2020), der derzeit als Museumsbahn betriebenen Strecke Singen-Etzwilen ein „hohes Nachfragepotenzial“ bescheinigt hat. In der Folge wird aktuell eine Machbarkeitsstudie erstellt. Wir regen an zu prüfen, ob die Strecke berücksichtigt werden könnte, gegebenenfalls auch in einer künftigen Teilrevision des Richtplans.
(Die Potenzialstudie des Landes steht unter <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/landes-offensive-zur-reaktivierung-stillgelegter-bahnstrecken-1/> zum Download zur Verfügung).

Festsetzung 3.3 D

- „Im Rahmen des Bahnausbauschritts STEP 2035 sind auf den S-Bahnlinien folgende Angebotsverbesserungen geplant:
 - (...)
 - umsteigefreier Halbstundentakt Wil–Weinfelden–Konstanz“

Die o.g. Festsetzung wird begrüßt. Sie trägt zur Verbesserung der Qualität des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs bei.

4.3 Stein- und Erdmaterial

Erläuterungen zu Planungsgrundsatz 4.3

„Derzeit besteht im Kanton Thurgau ein jährlicher Bedarf an mineralischen Baustoffen von rund einer Million Kubikmetern. Dieser Bedarf wird zu rund 80 Prozent mit Kies und Sand gedeckt. Davon stammen etwa 65 Prozent aus anderen Kantonen oder aus dem grenznahen Ausland. (...) Kies, Sand und Ton sind endliche Rohstoffe, die soweit möglich durch Sekundärrohstoffe aus dem Baustoffrecycling zu ersetzen sind. Ihre Gewinnung muss deshalb möglichst rationell und vollständig erfolgen. Solange die Rohstoffkreisläufe nicht vollständig geschlossen werden können, ist der Abbau von Primärmaterialien weiter notwendig. Die Abbauvorhaben müssen dabei auf die Belange von Natur und Landschaft abgestimmt sein und den Anforderungen von Umwelt- und Gewässerschutz Genüge leisten. Transporte sind zu optimieren und bei großen Vorhaben soll das ökologisch effizienteste Transportmittel zum Einsatz kommen. Damit Eingriffe in den Naturhaushalt möglichst klein gehalten werden können, ist eine hohe Nutzungseffizienz anzustreben.“

Der Kanton Thurgau bezieht nach eigenen Angaben (Schreiben vom 30.10.2020) Kiesmaterial aus Süddeutschland im Umfang von zuletzt rund 360.000 m³ pro Jahr. Dies bedeutet ungefähr einen Anteil von 40 % der aus

Baden-Württemberg in den Export in die Schweiz fließenden Kies- und Sand-Menge. Ein nicht unbeträchtlicher Teil davon dürfte auf das Gebiet des Regionalverbands Hoahrhein-Bodensee entfallen

Vor diesem Hintergrund werden die Ausführungen zur Nutzung von Sekundärrohstoffen und Baustoffrecycling begrüßt und unterstützt. Die Steuerung der Nutzung oberflächennaher Rohstoffe beiderseits der Grenze sollte unter Berücksichtigung der der Belange der Umwelt- und Gewässerschutzes und der Minimierung der Eingriffe zu einer möglichst räumlich ausgewogenen Nutzungs- und Gewinnungsbilanz führen, damit die transportbedingten Wirkungen der Rohstoffnutzung gering gehalten werden können. Dies merken wir auch vor dem Hintergrund an, dass eine Exportsteuerung nach dem deutschen Außenhandelsgesetz nicht zulässig ist. Ungeachtet dessen ist der Regionalverband der Meinung, dass Kiesexporte und Kiesimporte unter dem Postulat der nachhaltigen Rohstoffsicherung einen angemessenen Rahmen nicht überschreiten sollten.

Hinweis: Eine Plattform für einen Informationsaustausch zu Stoffströmen im Bodenseeraum bietet die Internationale Bodenseekonferenz (IBK). 2019 wurde das Thema „Stoffströme“ in den Ständigen Ausschuss der IBK eingebracht. Die Datenlage zu den geologischen Vorkommen und anthropogenen Rohstofflagern sowie zu den Materialströmen in den einzelnen Anrainerstaaten bzw. Teilregionen sind bislang sehr unterschiedlich und z.T. unvollständig und nicht vergleichbar. Das Umweltministerium Baden-Württemberg hat daher im Jahr 2020 eine länderübergreifende Studie zu mineralischen Rohstoffströmen in der internationalen Bodenseeregion in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse 2021 voraussichtlich veröffentlicht werden. Die Studie soll Handlungsoptionen bzw. Optimierungspotenziale für einen nachhaltige und langfristige Rohstoffversorgung aufzeigen.

Wir wünschen der aktuellen Teilrevision des Richtplanes einen erfolgreichen Abschluss und freuen uns auf die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Sebastian Wijske
Verbandsdirektor

Kanton Zürich Richtplan

2-6

Teilrevision

Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf

2.1.2 Kartographie

In der Richtplankarte ist das Siedlungsgebiet abgegrenzt und schutzwürdige Ortsbilder

2.1.3 Massnahmen

a) Kanton

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

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen für die zonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungen, Baudenkmalen, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie für Planungsträgern aller Stufen zugänglich.

Der Kanton Zürich setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden dafür ein, dass im gesamten Wirtschaftsraum Zürich dieselbe Nutzung des Bodens angewandt werden.

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

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

**Öffentliche Auflage
und
Anhörung der nach- und nebengeordneten
Planungsträger vom
6. September bis 5. November 2021**

Entwurf für die öffentliche Auflage
Ermächtigung des Regierungsrates vom 25. August 2021 (RRB 915)

Kanton Zürich **Richtplan**

Inhalt

A	Ausgangslage	3
A.1	Einleitung	3
A.2	Vorgehen	3
B	Gegenstand der Richtplanteilrevision	5
B.1	Ausgangslage Innovationspark	5
B.2	Ausgangslage Flugplatz	6
B.3	Zweck der vorliegenden Richtplanteilrevision	6
C	Erläuterungen zu den Anpassungen	9
C.1	Übersicht	9
	Kapitel 2: Siedlung	9
	Kapitel 4: Verkehr	9
	Kapitel 6: Öffentliche Bauten und Anlagen	9
C.2	Anpassungen im Einzelnen	9
	Kapitel 2: Siedlung	9
	2.2 Siedlungsgebiet	9
	Kapitel 4: Verkehr	10
	4.7 Luftverkehr	10
	4.9 Grundlagen	10
	Kapitel 6: Öffentliche Bauten und Anlagen	10
	6.2 Gebietsplanung	10
	6.7 Grundlagen	11

A Ausgangslage

A.1 Einleitung

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. 3 RPG sind kantonale Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Dabei ist wesentlich, ob sich die Verhältnisse geändert haben, ob sich neue Aufgaben stellen und inwieweit gesamthaft bessere Lösungen möglich sind.

Der kantonale Richtplan besteht aus Karte und Text und enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er ist in die Kapitel «Raumordnungskonzept», «Siedlung», «Landschaft», «Verkehr», «Versorgung, Entsorgung» und «Öffentliche Bauten und Anlagen» gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes.

Der kantonale Richtplan ist weder parzellenscharf noch grundeigentümergebunden. 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.

Dem kantonalen Richtplan widersprechende nachfolgende Planungen sind im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. § 16 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz, PBG, LS 700.1). Es besteht jedoch je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum. Dieser ergibt sich – unter Berücksichtigung der geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom kantonalen Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (vgl. § 16 Abs. 2 PBG).

A.2 Vorgehen

Um sicherzustellen, dass mit dem kantonalen Richtplan zeitgerecht auf neue Entwicklungen reagiert werden kann, erfolgt dessen Überprüfung und Nachführung in Teilrevisionen. Diese tragen dazu bei, die Richtplanvorlagen überschaubar zu halten und das rechtzeitige Schaffen von Planungsrecht zu gewährleisten.

Die Teilrevision 2016 wurde mit Beschlüssen vom 25. März bzw. 28. Oktober 2019 durch den Kantonsrat festgesetzt. Die Teilrevision 2017 wurde mit Beschlüssen vom 22. Juni 2020, 29. März 2021 und 7. Juni 2021 durch den Kantonsrat festgesetzt. Noch nicht festgesetzte Inhalte aus den Teilrevisionen 2018 und 2020 werden im Richtplantext zur vorliegenden Teilrevision in grauer Schrift dargestellt.

Der Richtplantext zur Teilrevision «Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» umfasst nur jene Teilkapitel des kantonalen Richtplans, in denen Anpassungen vorgenommen wurden. Neue oder geänderte Textpassagen werden im Richtplantext rot dargestellt.

Die Teile B und C dieses Berichts erläutern die im Rahmen der Teilrevision vorgesehenen Anpassungen. Teil C ist gleich strukturiert wie die Richtplanvorlage. Im noch ausstehenden Teil D wird über den Umgang mit den Einwendungen berichtet.

B Gegenstand der Richtplanteilrevision

Das weitläufige Flugplatzareal Dübendorf stellt für die Entwicklung des Kantons Zürich eine strategische Landreserve und eine grosse Chance dar. Das Areal umfasst rund 230 ha und stösst direkt an die Siedlungsgebiete der Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil. Der Bund, der im Besitz des Areals ist, beschloss für das Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf eine Dreifachnutzung mit Innovationspark, militärischer Bundesbasis und zivilem Flugfeld. Gegenstand der vorliegenden Teilrevision ist die Gebietsentwicklung für das Flugplatzareal in Dübendorf.

B.1 Ausgangslage Innovationspark

Die eidgenössischen Räte haben 2012 das totalrevidierte Bundesgesetz über die Forschungs- und Innovationsförderung (FIGG, SR 420.1) verabschiedet. Es sieht die Errichtung eines nationalen Innovationsparks als Instrument zur Innovationsförderung vor. Dieser soll Areale für ein innovationsförderndes Zusammentreffen von öffentlicher und privater Forschung schaffen. Er dient übergeordneten nationalen Interessen, namentlich der Wettbewerbsfähigkeit, Ressourceneffizienz und nachhaltigen Entwicklung der Schweiz. Er soll zur Wahrung des Gleichgewichts zwischen den Regionen auf mehrere regionale Standorte verteilt werden, die untereinander vernetzt sind und mit den Hochschulen zusammenarbeiten. Gemäss dem Plenarentscheid der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz (VDK) vom 20. Juni 2013 sollen zwei Standorte im Umfeld der beiden Eidgenössischen Technischen Hochschulen in Lausanne (EPFL) und Zürich (ETH) die Zentren des nationalen Innovationsparks bilden. Für den Standort Zürich bietet sich das Areal des Flugplatzes Dübendorf in idealer Weise an.

Der Kanton Zürich veranlasste 2008 bis 2010 gemeinsam mit dem Bund, der Zürcher Planungsgruppe Glattal und den Standortgemeinden die Testplanung «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf». Die Aufgabe bestand insbesondere darin, militärische und zivilaviatische Nutzungen sowie die Nutzung für einen Innovationspark zu überprüfen. Vier Teams wurden eingeladen, um an der Testplanung teilzunehmen. Das Begleitgremium hat die Ergebnisse und Empfehlungen in seinem Schlussbericht vom 1. Dezember 2009 festgehalten.

Im Rahmen eines kooperativen Planungsverfahrens wurde in der ersten Jahreshälfte 2014 eine städtebauliche Studie erarbeitet. Diese beinhaltet einen Masterplan für die Entwicklung des Innovationsparks über 70 ha. Der Masterplan ist auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichtet und wurde von allen beteiligten Akteuren getragen.

Am 25. Juni 2014 überwies der Regierungsrat mit Vorlage 5105 eine Teilrevision des kantonalen Richtplans an den Kantonsrat. Der Kantonsrat setzte die Teilrevision des kantonalen Richtplans am 29. Juni 2015 fest. Neben der eigentlichen Gebietsplanung wurden auch die Groberschliessung des Strassenverkehrs und eine Anpassung der Linienführung der geplanten Verlängerung der Glattalbahn definiert. Zudem wurde ein Heliport mit Bundesbasis festgesetzt. Da die Richtplanteilrevision eine Durchstossung der Landwirtschaftszone mittels eines kantonalen Gestaltungsplans vorsah, wurde auf eine Anpassung des Siedlungsgebiets verzichtet. Der Bund genehmigte die Teilrevision am 31. August 2016.

Als Grundlage für die notwendigen Anpassungen der nachfolgenden Planungsinstrumente wurde ein Richtprojekt durch Hosoya Schaefer Architects erarbeitet. Das Richtprojekt veranschaulicht das Zusammenwirken von Raum und Nutzung im Innovationspark, weist einprägsame und identitätsstiftende Orte mit Ausstrahlungskraft auf und überzeugt mit einer schrittweisen Realisierbarkeit und einem attraktiven Nukleus.

Die Baudirektion setzte am 9. August 2017 den kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» fest (Verfügung Nr. 1881/16). Der Gestaltungsplan umfasst den Perimeter am nordwestlichen Kopf des Flugplatz-Areals.

Gegen den Gestaltungsplan wurde ein Rechtsmittelverfahren eröffnet. Die dagegen erhobenen Rekurse wies das Baurekursgericht mit Entscheidung vom 24. Oktober 2018 ab, soweit es darauf eintrat (BRGE III Nrn. 0145/2018 und 0146/2018). Dagegen wurde Beschwerde beim Verwaltungsgericht erhoben. Mit Urteil vom 8. Juli 2020 hiess das Verwaltungsgericht die Beschwerde gut, soweit es darauf eintrat (VB.2018.00760), und hob die Festsetzungsverfügung der Baudirektion betreffend den kantonalen Gestaltungsplan vom 9. August 2017 auf.

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 900/2020 vom 16. September 2020 festgelegt, dass er an der Dreifachnutzung des Areals weiterhin festhält. Die vorliegenden, umfangreichen Unterlagen sollen gesichtet, aufgearbeitet und in einem Synthesebericht zusammengefasst und neu ausgerichtet werden. In diesem Prozess sollen alle Stakeholder (Bund, Kanton, Gemeinden, Innovationspark, Zivillaviatik usw.) einbezogen sein.

B.2 Ausgangslage Flugplatz

Im August 2014 beschloss der Bundesrat für das Gelände des Militärflugplatzes Dübendorf eine Dreifachnutzung mit Innovationspark, militärischer Bundesbasis und zivilem Flugfeld. Im Vorfeld beauftragte der Bundesrat 2013 das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mittels Ausschreibungsverfahren Offerten für einen Betreiber des zivilen Flugplatzes einzuholen. Den Zuschlag erhielt die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG).

Ende Mai 2016 gelangten die drei Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil an den Regierungsrat und beantragten, den Ansatz «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» im Sinne eines Kompromissvorschlags für die künftige Nutzung des Flugplatzareals zu prüfen. Das Modell eines Businessflugplatzes, das zeitweilig vom Bund verfolgt wurde, lehnten sie ab. Um Investoren in das Gemeindekonzept einzubinden, wurde die WFD Werkflugplatz Dübendorf AG gegründet. Die Gesellschaft soll den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf als historischen Flugplatz mit Werkflügen bezwecken, wobei die Nutzung des Flugplatzes auf historische Flüge, Werkflüge sowie auf die militärische, polizeiliche und rettungsdienstliche Nutzung beschränkt werden soll. Bei besonderen Anlässen könnte der Flugplatz Dübendorf vorübergehend auch für zivile Geschäfts- und Regierungsflüge (inkl. Helikopterflüge) genutzt werden.

Am 31. August 2016 genehmigte der Bundesrat die Änderungen des Sachplans Militär (SPM) und des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Gleichzeitig wurde die Änderung des Richtplans des Kantons Zürich für die Umsetzung des Innovationsparks genehmigt. Damit wurde das für den Innovationspark benötigte Gelände freigegeben und die Umnutzung des jetzigen Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld ermöglicht.

Der Regierungsrat hat im Januar 2017 mit Blick auf den anstehenden SIL-Koordinationsprozess für die zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf Eckwerte definiert (RRB Nr. 37/2017). Mit der am 4. September 2017 überwiesenen Motion KR-Nr. 177/2015 betreffend Richtplan Kapitel 4.7.2, Eintrag Flugplatz Dübendorf, wurde der Regierungsrat beauftragt, eine Vorlage zur Wiederaufnahme des Flugplatzes Dübendorf in den kantonalen Richtplan vorzulegen. Mit der beantragten Anpassung des kantonalen Richtplans im Rahmen der Teilrevision 2018 kam der Regierungsrat diesem Auftrag nach (Vorlage 5598).

Der Koordinationsprozess für die Festlegung eines SIL-Objektblatts zum Flugfeld Dübendorf wurde im Februar 2017 gestartet. Der Bund stellte das Sachplanverfahren am 14. Oktober 2020 ein. Er teilte diesbezüglich mit, dass im Zusammenhang mit der Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld wichtige Fragen aufgetaucht seien, die bei der Planung des Projekts 2013 nicht berücksichtigt worden seien. Zum einen bestehe aus Sicherheitsgründen ein grösserer Koordinationsbedarf mit dem Flughafen Zürich, als ursprünglich angenommen worden sei. Zum anderen würden Grundstücke derart tief überflogen, dass die Eigentumsrechte der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer entgegen den bisherigen Planungen allenfalls beschränkt werden müssten, was ohne Konzession nur einvernehmlich möglich sei. Der Bund beendete die Zusammenarbeit mit der FDAG und beauftragte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), sich stattdessen am konzeptionellen Neustart des Planungsprozesses durch den Kanton Zürich zu beteiligen.

B.3 Zweck der vorliegenden Richtplanteilrevision

Der Regierungsrat hat sich im September 2020 dazu entschieden, das gesamte Flugplatzareal in Dübendorf einer Gesamtschau zu unterziehen und dadurch die ins Stocken geratenen Prozesse neu zu beleben (RRB Nr. 900/2020). Dabei wurden die verschiedenen Prozesse der Dreifachnutzung aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen den geplanten Nutzungen koordiniert und gesamtheitlich vorangetrieben. Bund, Kanton, Gemeinden, Stiftung Innovationspark und weitere zentrale Anspruchsgruppen sind auf allen Ebenen stufengerecht miteingebunden. Folgende Projektpartner sind beteiligt:

- Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
- Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
- Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Baudirektion Kanton Zürich
- Bildungsdirektion Kanton Zürich

- Zürcher Planungsgruppe Glattal
- Stadt Dübendorf
- Gemeinde Wangen-Brüttisellen
- Gemeinde Volketswil
- Stiftung Innovationspark
- ETH Zürich
- Universität Zürich
- Skyguide AG
- Arealentwicklung IPZ AG
- Task-Force Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

Als Grundlage der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans dienten die umfangreichen und fundierten Vorarbeiten aus den verschiedenen Planungsprozessen der vergangenen Jahre. Diese wurden gesichtet, aufgearbeitet, aktualisiert, weiterentwickelt und in einem Synthesebericht zusammengefasst.

Der Synthesebericht ist eine gemeinsame Absichtserklärung aller beteiligten Stakeholder. Mit dem allseitig unterzeichneten Synthesebericht verständigen sich die Stakeholder über den Perimeter der Gebietsentwicklung, über ein gemeinsames Zielbild, über die erforderlichen Planungsschritte sowie über die Umsetzungsagenda.

Der Synthesebericht beinhaltet das von den Stakeholdern gemeinsam erarbeitete und abgestimmte Zielbild 2050 einer zukünftigen Nutzung des gesamten Areals des Flugplatzes Dübendorf. Im Sinne einer Gesamtschau umfasst der Synthesebericht neben dem Innovationspark sowie dem Forschungs- und Werkflugplatz auch Erkenntnisse zu den übrigen Teilen des Flugplatzes, namentlich zum Flugfeld und zu den Bundeseinrichtungen der Luftwaffe und des Flugsicherungszentrums der Skyguide AG.

Die unmittelbare Nachbarschaft des Innovationsparks zum bestehenden Flugplatz stellt einen ausserordentlichen Standortvorteil dar. Der Zugang zu einem Flugfeld ermöglicht Forschungs- und Testflüge. Bereits heute werden die Aviatikinfrastrukturen (Pistensystem mit Start- und Landebahn sowie Rollwegen) für spezielle Forschungsflüge verwendet. Zukünftig sollen sie auch für die Erforschung und Erprobung neuer Formen von emissionsneutralen und automatisierten Mobilitätslösungen für die Luft und den Boden genutzt werden. Ein mittlerweile vorliegendes und im Auftrag des UVEK erstelltes Gutachten des Bundesamtes für Justiz zeigt auf, wie mit einer Konzessionierung dem Problem der fehlenden Überflugrechte begegnet werden könnte. Ebenfalls vom Bund in Auftrag gegebene Studien bestätigen zudem die Lösbarkeit der zu koordinierenden Flugverfahren.

Mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans wird das Siedlungsgebiet für die Realisierung des Innovationsparks, des Forschungs- und Werkflugplatzes und die Planungssicherheit des Flugsicherungszentrums erweitert. Zudem werden die im kantonalen Richtplan bereits enthaltenen Bestimmungen zur Gebietsplanung Innovationspark überarbeitet und ergänzt, um die Erkenntnisse und Zielsetzungen gemäss dem Syntheseprozess mit Zielbild 2050 stufengerecht im kantonalen Richtplan zu verankern (Pt. 6.2.2). Abgestimmt auf die Ergebnisse der vorgenommenen Gesamtschau werden auch die Festlegungen zum Flugplatz Dübendorf aktualisiert (Pt. 4.2.7).

Gestützt auf die Teilrevision des kantonalen Richtplans ist eine Revision des regionalen Richtplans Glattal vorgesehen. Zudem sind bei Bedarf Anpassungen der kommunalen Richtplanung sowie zwingend der Bau- und Zonenordnung der Standortgemeinden Dübendorf und Wangen-Brüttisellen vorzunehmen.

C Erläuterungen zu den Anpassungen

C.1 Übersicht

Die vorliegende Teilrevision des kantonalen Richtplans umfasst die nachstehend aufgeführten Inhalte:

Kapitel 2: Siedlung

- Pt. 2.2: Erweiterung Siedlungsgebiet der Gemeinden Dübendorf und Wangen-Brüttisellen

Kapitel 4: Verkehr

- Pt. 4.7.2: Ergänzung Festlegungen zum Flugplatz Dübendorf
- Pt. 4.9: Aktualisierung Grundlagenverzeichnis

Kapitel 6: Öffentliche Bauten und Anlagen

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

C.2 Anpassungen im Einzelnen

Kapitel 2: Siedlung

2.2 Siedlungsgebiet

Das Siedlungsgebiet ist im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt. Anpassungen können nur in gut begründeten Fällen vorgenommen werden.

Das Areal des Flugplatzes Dübendorf ist im Besitz des Bundes und bisher mehrheitlich der Landwirtschaftszone zugewiesen. Nur einige Randbereiche in der Stadt Dübendorf sind bereits dem Siedlungsgebiet und einer kommunalen Bauzone zugeteilt. In der Gemeinde Wangen-Brüttisellen ist der Standort des Flugsicherungszentrums (Skyguide AG) in einem privaten Gestaltungsplanaus dem Jahr 2002 im Landwirtschaftsgebiet («Durchstossung») planungsrechtlich gesichert.

Damit der Innovationspark auch unabhängig des kantonalen Gestaltungsplans realisiert werden kann, ist eine Erweiterung des Siedlungsgebiets vorzunehmen. Das kantonale Siedlungsgebiet ist anschliessend wegen der überkommunalen Bedeutung der Gebietsentwicklung im regionalen Richtplan Glattal zu präzisieren, um eine koordinierte Umsetzung auf Stufe der kommunalen Nutzungsplanung zu gewährleisten. Nach erfolgter Teilrevision des regionalen Richtplans können die Standortgemeinden das Gebiet einer Bauzone zuweisen, was durch Teilrevisionen der kommunalen Bau- und Zonenordnungen erfolgt.

Entsprechend ist das im kantonalen Richtplan festgelegte Siedlungsgebiet für die Realisierung des Innovationsparks und des Forschungs- und Werkflugplatzes sowie für die langfristige Planungssicherheit des Flugsicherungszentrums (Skyguide AG) zu erweitern. Insgesamt wird die Siedlungsfläche um 46,6 ha vergrössert. Für den Innovationspark sowie den Forschungs- und Werkflugplatz wird eine Siedlungsfläche von 38,5 ha beansprucht. Im nördlichen Rand entlang der Dübendorfstrasse wird ein schmaler Streifen mit einer Fläche von 1,4 ha dem Siedlungsgebiet zugewiesen, dessen bestehende Bauten bereits seit 1997 der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugewiesen sind. Von der Erweiterung des Siedlungsgebiets sind keine Fruchtfolgeflächen betroffen. Die insgesamt 56 ha an wertvollen Fruchtfolgeflächen liegen allesamt im östlichen Teil des Flugplatzareals und bleiben bestehen.

Kapitel 4: Verkehr

4.7 Luftverkehr

Mit der am 4. September 2017 überwiesenen Motion KR-Nr. 177/2015 betreffend Richtplan Kapitel 4.7.2, Eintrag Flugplatz Dübendorf, wurde der Regierungsrat beauftragt, eine Vorlage zur Wiederaufnahme des Flugplatzes Dübendorf in den kantonalen Richtplan vorzulegen. Mit der beantragten Anpassung des kantonalen Richtplans im Rahmen der Teilrevision 2018 kam der Regierungsrat diesem Auftrag nach (Vorlage 5598).

Seit der Überweisung der Vorlage 5598 haben sich die Rahmenbedingungen jedoch wesentlich verändert. Mit dem Synthesebericht liegt zudem eine neue Grundlage vor, welche den aktuellen Planungsstand abbildet. Um den neuen Erkenntnissen Rechnung zu tragen, wird mit der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans auch eine Anpassung des Kapitels 4.7.2 (weitere Flugplätze) beantragt.

Im Richtplantext wird die Piste mit der zukünftig zur Verfügung stehenden Länge wieder in die Objektliste unter Pt. 4.7.2.2 (Karteneinträge) aufgenommen. Die den Flugplatz Dübendorf betreffenden Textpassagen unter Pt. 4.7.2.1 (Ziele) und Pt. 4.7.2.3 (Massnahmen, Kanton) werden aktualisiert und an die neue Ausgangslage angepasst.

Neben der Piste wird auch der Flugplatzperimeter in die Richtplankarte aufgenommen. Der Flugplatzperimeter ist mit der Gebietsplanung «Nationaler Innovationspark Standort Zürich, Forschungs- und Werkflugplatz Dübendorf, Bundeseinrichtungen» und den Nutzungen der Luftwaffe und der Flugsicherung abgestimmt.

4.9 Grundlagen

Um der veränderten Ausgangslage und den neu erarbeiteten Grundlagen zur Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf Rechnung zu tragen, wird das Grundlagenverzeichnis zum Kapitel Verkehr entsprechend aktualisiert.

Kapitel 6: Öffentliche Bauten und Anlagen

6.2 Gebietsplanung

Das Kapitel 6.2.2 «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf» wird aufgrund der geänderten Ausgangslage und gemäss den Erkenntnissen aus dem Syntheseprozess neu formuliert. Im Sinne einer Gesamtschau des gesamten Flugplatzareals wurde das Zielbild 2050 ausgearbeitet. Die Gebietsplanung basiert auf dem Ergebnis des Syntheseprozesses und ist mit den bestehenden Nutzungen auf dem Areal abgestimmt, namentlich mit der Bundesbasis der Luftwaffe, des Flugsicherungszentrums (Skyguide AG) sowie den weiteren zivilaviatischen Nutzungen (Helikopterbasen der Kantonspolizei Zürich und der Rega sowie Air Force Center Dübendorf). Der Perimeter der Gebietsplanung wurde entsprechend vergrössert und umfasst nun das gesamte Areal des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf.

Ausgehend von der Nutzungsverteilung gemäss dem räumlichen Zielbild 2050 ist der Perimeter in vier Teilgebiete unterteilt (vgl. Abb. 6.2.2). Im Teilgebiet A wird der Innovationspark schwerpunktmässig angesiedelt sein. Im Teilgebiet B bildet der Innovationspark zusammen mit dem Forschungs- und Werkflugplatz einen Aviatikcluster. Das Teilgebiet C umfasst die bestehenden Nutzungen des Flugsicherungszentrums (Skyguide AG) und der Luftwaffe. Das Teilgebiet D beinhaltet das Flugfeld mit den aviatischen Infrastrukturen sowie den Natur- und Landschaftsräumen.

Im kantonalen Richtplan werden die wegleitenden Grundsätze und Eckwerte der Gebietsplanung festgelegt. Räumlich verortbare Festlegungen werden tabellarisch und in Abbildung 6.2.2 aufgeführt.

Angestrebt wird eine enge Vernetzung des Gebiets mit den umliegenden Siedlungs- und Freiräumen. Zwischen den umliegenden Siedlungsbereichen, den neu zu entwickelnden Teilgebieten und dem Flugfeld werden zugunsten der Öffentlichkeit und Erlebbarkeit eine Vielzahl von Weg- und Sichtbeziehungen hergestellt. Die Teilgebiete werden durch verschieden charakterisierte Freiräume mit Aufenthaltsqualität gegliedert. Im Innovationspark prägen insbesondere das Vorfeld entlang des historischen Flugplatzrandes sowie die urbane Entwicklungssachse die Ortsbauliche Qualität und dienen der Adressbildung. In den weiten Freiflächen des Flugfeldes sind Natur- und Landschaftsaufwertungen sowie punktuelle Aufenthaltsfunktionen vorgesehen.

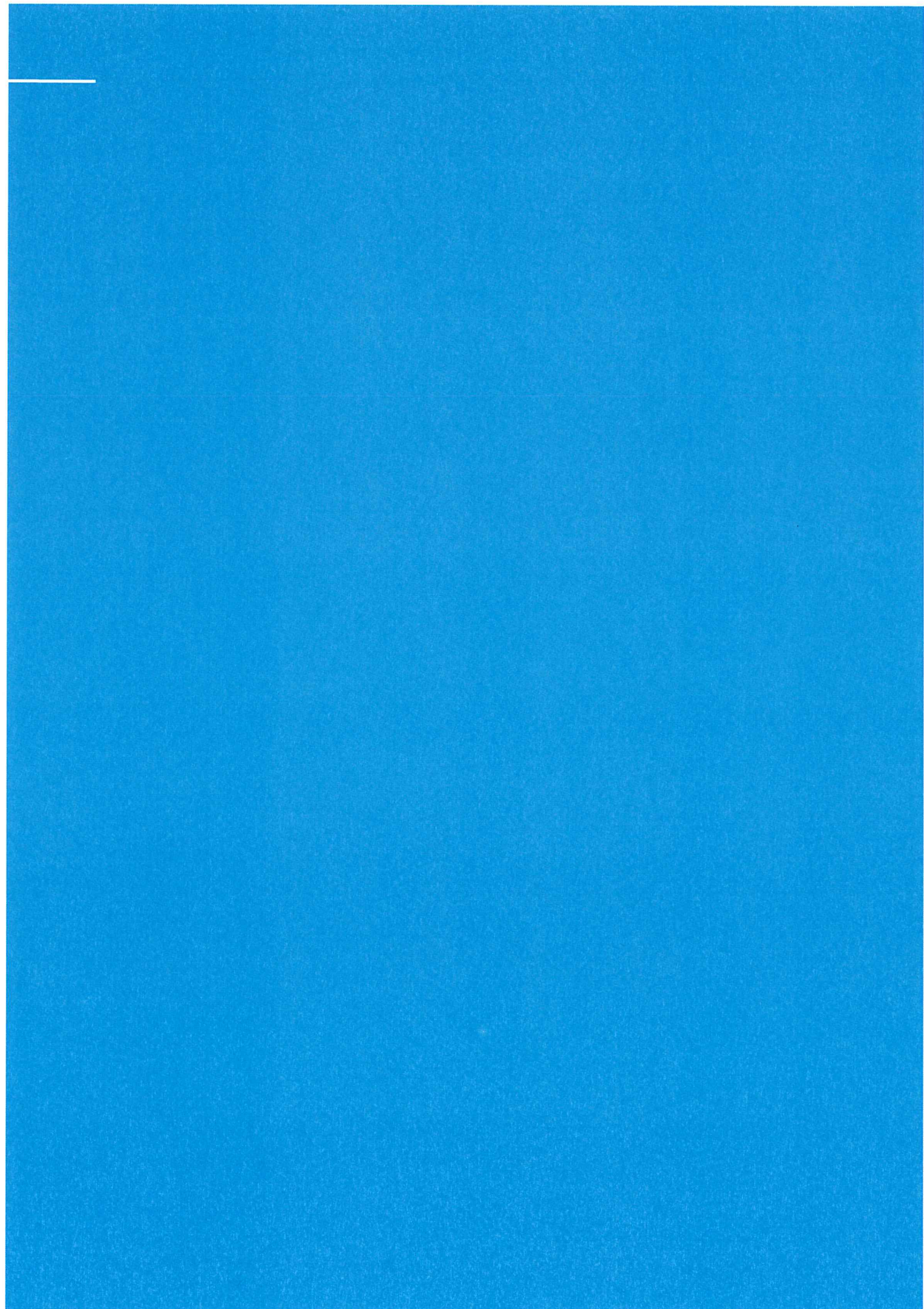
Die Haupterschliessung des Innovationsparks erfolgt in Abstimmung mit den bereits im kantonalen Richtplan festgesetzten Verkehrsvorhaben. Einerseits betrifft dies den kurzfristig geplanten Anschluss an die Wangenstrasse und die interne Groberschliessung («Parkway», vgl. Pt. 4.2.2 Nr. 49). Andererseits wird die mittelfristig

geplante Verlängerung der Glattalbahn durch das Teilgebiet A führen (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 11). Im Süden sind weitere Anschlüsse an das Strassen- und öffentliche Verkehrsnetz vorgesehen. Der Fuss- und Veloverkehr wird an verschiedenen Punkten in das Areal geführt. Die Freiräume «Säntisblick» und «Fliegerpark» dienen dabei als attraktive Zugangs- und Ankunftsorte.

Im kantonalen Richtplan werden zudem die mit nachgelagerten Planungsinstrumenten zu treffenden Festlegungen genannt. Für die Entwicklung von Innovationspark sowie Forschungs- und Werkflugplatz soll eine Umsetzungsorganisation im Sinne eines Gebietsmanagements etabliert werden.

6.7 Grundlagen

Um der veränderten Ausgangslage und den neu erarbeiteten Grundlagen zur Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf Rechnung zu tragen, wird das Grundlagenverzeichnis zum Kapitel Öffentliche Bauten und Anlagen entsprechend aktualisiert.



ENTWURF

Baudirektion des Kantons Zürich
Amt für Raumentwicklung
Stampfenbachstr. 12
CH – 8090 Zürich

Kantonaler Richtplan, Teilrevision „Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf“-Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger und öffentliche Auflage vom 6. September bis 5. November 2021

Verbandsvorsitzender
Landrat Dr. Martin Kistler

Verbandsdirektor
Dr. Sebastian Wilske

Aktenzeichen 50.341
Datum

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Regionalverband Hochrhein-Bodensee bedankt sich für die Gelegenheit zur Teilrevision „Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf“ Stellung nehmen zu können.

Gemäß § 5 Abs. 3 der Hauptsatzung des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee beschließt der Planungsausschuss des Regionalverbands über die Stellungnahmen zu Richtplänen. Der Planungsausschusses hat am xx die vorliegende Stellungnahme beraten:

Nach Durchsicht der zur Verfügung stehenden Unterlagen werden von unserer Seite keine Anregungen vorgetragen.

Auf die Fortsetzung der Zusammenarbeit freuen wir uns und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Dr. Sebastian Wilske
Verbandsdirektor