

## 2. Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

Antrag des Regierungsrates vom 27. Oktober 2021 und gleichlautender Antrag der IPZ-Spezialkommission vom 28. Oktober 2022

Vorlage 5768

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Zu diesem Geschäft begrüsse ich sehr herzlich Regierungsrätin Carmen Walker Späh, die Volkswirtschaftsdirektorin. Begleitet wird sie von Peter Bodmer – allseits bekannter Manager, wenn es im Kanton einen Notfall gibt – und Roman Bechtold. Wenn es Fragen gibt, können Sie sich an sie wenden. Ebenfalls anwesend ist der Baudirektor, Regierungsrat Martin Neukom. Er wird begleitet von Gregory Greminger, Amt für Raumentwicklung. Dies, falls Sie noch neue Anträge zur Teilrevision «Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf» des kantonalen Richtplans haben. Dann müssen Sie sich zwingend an ihn wenden, damit wir immer aktualisieren können.

Die Geschäftsleitung hat beschlossen, für diese vier Geschäfte eine gemeinsame Eintretensdebatte mit einer Redezeit von zehn Minuten pro Fraktion abzuhalten. Sie sind damit einverstanden. Danach werden die Geschäfte einzeln behandelt und darüber abgestimmt. Für alle Geschäfte ist freie Debatte beschlossen.

Römisch I der Vorlagen 5819a und 5820a untersteht der Ausgabenbremse. Bei Vorlage 5820a liegt ein Minderheitsantrag auf Nichteintreten vor.

Ich habe bereits darauf hingewiesen, sollten Sie noch neue Anträge haben, müssten Sie sich an Herrn Greminger, Amt für Raumentwicklung, wenden. Denn neue Anträge sind hier nicht zulässig, wenn sie die im Richtplanverfahren vorgesehenen Mitwirkungsrechte der betroffenen Gemeinden verletzen und nicht von der Kommission vorberaten worden sind. Möchte jemand einen Antrag stellen, würde dies ein erneutes Auflageverfahren nötig machen. Deshalb ist der Antrag zwingend als Rückweisungsantrag zu formulieren.

*Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident Innovationspark Spezialkommission (IPZ):* Der vorgesehene Innovationspark sprengt in zeitlicher und räumlicher Hinsicht Grenzen. Das ganze Gebiet des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf umfasst ein Gebiet von zirka 230 Hektaren. Auf rund 70 Hektaren soll bis ins Jahre 2050 der Innovationspark in Etappen gebaut werden. Der Bund, welcher vor über 100 Jahren das gesamte Land gratis und franko vom Kanton erhielt, bleibt Eigentümer und wird nun das benötigte Land auf 100 Jahre dem Kanton im Baurecht abgeben. Im Endausbau soll der Innovationspark Platz für mindestens 10'000 bis 15'000 Forschende und Beschäftigte, 5000 Gastronomieplätze sowie Raum für Hotelbetten und Wohnnutzungen in einem Campusmodus bieten. Der kantonale Gestaltungsplan sieht Bauhöhen bis 60 Meter vor; in der Regel beträgt die maximale Höhe zwischen 25 und 35 Meter. Vorerst wird mit einem Bauvolumen von mehreren Hundert Millionen Franken gerechnet.

Ziel des Innovationsparks ist es, in enger Zusammenarbeit mit Bildungsinstituten wie UZH (*Universität Zürich*), ETH (*Eidgenössisch Technische Hochschule*),

Teilprotokoll – Kantonsrat, 203. Sitzung vom 28. November 2022

Bundesanstalten wie EMPA (*Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt*) sowie privaten Unternehmungen einen Forschungs- und Innovationsstandort zu schaffen, an dem neue Produkte erforscht und entwickelt werden können. Als Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Innovationsparks ist der enge Zusammenhang mit einer aviatischen Testinfrastruktur zu nennen. Eine serienmässige Produktion ist nicht erlaubt. Zum Innovationspark gehören zudem drei öffentlich zugängliche Parks, die ökologische Aufwertung und die teilweise Öffnung des Flugfeldes.

Der Innovationspark wird mit privaten Geldern aufgebaut und betrieben. Der Kanton leistet die Vorarbeiten, finanziert die öffentliche Infrastruktur und leistet eine namhafte Anschubhilfe. Er trägt somit zu Beginn fast das vollständige Risiko. Der Kanton wird sich nach der ersten Phase aus der Finanzierung zurückziehen und über die Stiftung IPZ den Innovationspark beaufsichtigen, damit sich dieser im vorgegebenen Rahmen bewegt.

Zum Projekt Innovationspark gehört, dass der bestehende Militärflugplatz in einen zivilen Flugplatz mit militärischer Benutzung umgewandelt wird. Insgesamt sollen rund 20'000 Flugbewegungen auf dem Flugplatz erlaubt sein. Weiterhin wird auch die Skyguide (*Schweizer Flugsicherung*) ihren Sitz auf dem Areal haben. Das Militär wird sich räumlich zurückziehen, aber weiterhin eine Basis für den Lufttransportdienst betreiben. Um diese Ziele zu erreichen, diskutieren wir heute über vier Vorlagen: Grundlage für das Projekt ist der Synthesebericht. Nachdem die Armee den Jetbetrieb 2004 einstellte, bestanden mehrere Ideen des Bundes für die Nutzung des Flughafens, unter anderem war ein Flughafen für die Geschäftsflierei vorgesehen. Mit dem vom Regierungsrat initiierten Synthesebericht wurde von allen Beteiligten – Bund, Kanton, UZH, ETH, den drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, Skyguide, Stiftung Innovationspark, Arealentwicklungsgesellschaft – die Parameter für die Weiterentwicklung einvernehmlich abgesteckt. Damit wurden alle politischen wichtigen Akteurinnen und Akteure ins Boot geholt und das Projekt auf eine breite Basis gestellt. Der Synthesebericht sieht die Aufteilung in vier Gebiete vor. Auf dem Gebiet A im Kopf- und Randbereich des Flugfelds soll der eigentliche Innovationspark entstehen. Gebiet B umfasst einen Teil des Innovationsparks und die bestehenden Bauten des historischen Flughafens. Teil C die Skyguide und die zukünftige militärische Nutzung und schliesslich Teil D die Piste und das Flugfeld. Die Verkehrserschliessung erfolgt ab dem Knoten Wangen über eine Staatsstrasse, den sogenannten «Parkway», über die Erweiterung der Glattalbahn sowie über zwei weitere ÖV-Linien und einem Shuttle-Bus-Betrieb zum Bahnhof Stettbach. Die gesamte Erschliessung soll zu 60 Prozent mit dem ÖV und zu 40 Prozent mit dem MIV (*motorisierter Individualverkehr*) erfolgen. Vorgesehen sind 0,1 Parkplätze pro Arbeitsplatz.

Besonders für die Standortgemeinden war die Zukunft der Benutzung des Flugplatzes wichtig. Heute finden dort 16'000 Flugbewegungen statt. In Zukunft sollen maximal 20'000 Bewegungen möglich sein. Rund die Hälfte davon werden Helikopterflüge von Militär, Rega (*Rettungsflugwacht*), Kapo (*Kantonspolizei*) sein. Das Militär möchte seine Flugbewegungen von 12'500 auf 9'000 reduzieren.

Aufbauend auf diesem Synthesebericht konnte der Regierungsrat die drei Vorlagen verabschieden. Herzstück dieser drei Vorlagen ist die Kreditvorlage 5819. Der Kanton hat bereits 11,46 Millionen Franken für das Projekt ausgegeben und beantragt nun weitere 97,45 Millionen Franken. Hauptteil davon sind 15 Millionen Franken für die zu errichtende Staatstrasse, die Vorfinanzierung der Erschliessungsinfrastruktur mit 44 Millionen Franken, welche in Form eines rückzahlbaren Darlehens ausgerichtet wird, und die Kosten für die Errichtung der drei Parks von insgesamt 19,2 Millionen Franken. Der Hauptbrocken betrifft die Vorfinanzierung der Erschliessung. Das Darlehen ist spätestens nach 20 Jahren zurückzuzahlen. Der Zinssatz wird auf 1 Prozent fixiert, was gegenüber dem langjährigen Mittel einen Zinserlass von 1,25 Prozent darstellt und mit 4,9 Millionen Franken zu Buche schlägt. Die Idee hinter der Vorfinanzierung der Erschliessungsinfrastruktur sowie der Subventionen der Stiftung im Umfang von 8 Millionen Franken ist die Tatsache, dass die grösste Schwierigkeit am Anfang das Aufgleisen der ersten Etappe sein wird. Es braucht nicht nur Interessentinnen und Interessenten, welche dort Labors und Forschungsräumlichkeiten mieten: es braucht auch Investorinnen und Investoren, welche bereit sind, Geld zu investieren, damit die Bauten erstellt werden können. Deshalb ist es nötig, dass die öffentliche Hand Vorleistungen erbringt, sodass ein Grundgerüst für zukünftige Investorinnen und Investoren besteht. Sollten die Betreiberinnen Konkurs gehen, belaufen sich die gesamten Ausgaben des Kantons auf insgesamt 109 Millionen Franken, wobei die wesentlichen Erschliessungsinfrastrukturen erhalten bleiben. Im besten Fall betragen die Kosten 56 Millionen Franken.

Aufbau und Betrieb des IPZ erfolgen über drei juristische Personen. Bereits vor geraumer Zeit wurde die Stiftung IPZ gegründet. Daran waren vor allem der Kanton, Stadt Zürich und Dübendorf, die ZKB (*Zürcher Kantonalbank*), UZH, ETH beteiligt. Die Stiftung wird in Zukunft im Interesse des Kantons und des Bundes die Qualitätssicherung übernehmen und ist für die Umsetzung des IPZ zuständig. Der Regierungsrat wird die Präsidentin oder den Präsidenten und die sechs Stiftungsrätinnen und -räte bestätigen. Der Kanton wird eine ständige Vertretung in den Stiftungsrat delegieren. Daneben gibt es die IPZ Property AG. Diese befasst sich mit der Erstellung der Bauten und erhält vom Kanton über die Stiftung das Unterbaurecht. Haupteigentümer der IPZ Property AG ist die HRS AG. Diese wurde 2018 aufgrund eines WTO-Verfahrens (*World Trade Organization*) ausserkoren. Sie wird sich für zusätzliche Aktionärinnen und Aktionäre öffnen müssen, damit die Bauten finanziert werden können. Die Stiftung hält 100 Aktien an der IPZ Property AG. Dieser Anteil wird prozentual immer kleiner, weil nicht vorgesehen ist, dass die Stiftung ihr Aktienpaket an der IPZ Property AG erhöht. Mit einem Aktionärsbindungsvertrag wird garantiert, dass die IPZ Property AG grundsätzliche Entscheide, zum Beispiel Zweckänderung, Verkauf an Investorinnen und Investoren mit einem überproportionalen Einfluss, nicht alleine fällen kann. Unternehmerische Entscheide hingegen kann die IPZ Property AG in eigener Regie fällen. Der Kanton wird einen Sitz im Verwaltungsrat besetzen. Die IPZ Property AG wird beim Kanton die Baurechte abrufen, sobald auf der entspre-

chenden Etappe gebaut werden kann. Der Baurechtszins wird gemäss dem sogenannten Basler Modell aufgrund des Landwertes und der Investitionen ermittelt. Wichtig ist, dass der Baurechtszins nach einer ersten Phase alle zehn Jahre aufgrund des Landwertes und der getätigten Investitionen neu kalibriert wird. Die Vermarktung und der Betrieb des IPZ werden von der zu gründenden IPZ Operation AG durchgeführt. Das Zusammenspiel zwischen Kanton, Stiftung, Bund und IPZ Property AG samt Aktionärsbindungsvertrag wurde in einem vom Regierungsrat verabschiedeten Governance-Konzept festgelegt. Im Rahmen der Kommissionsberatungen wurde uns dieses Konzept vorgestellt, und wir hatten Einblick in diese Verträge, soweit diese Verträge bis heute existieren.

Bezüglich allfälliger zukünftiger Mieterinnen und Mieter, Investorinnen und Investoren erhielten wir mit dem Hinweis auf laufende Verhandlungen keine Auskunft. Gegen Schluss der Beratungen orientierte uns aber Regierungsrätin Silvia Steiner darüber, dass der Kanton grosses Interesse zeige, mindestens für zehn Jahre ein Mitteschulprovisorium für 600 Schülerinnen und Schüler in der zu errichtenden ersten Etappe zu mieten. Seitens der Verantwortlichen des IPZ wurde dieses Vorhaben ausdrücklich begrüsst, zumal eine Schulnutzung sehr gut mit den vorgesehenen Baumodulen möglich sei. An dieser Stelle sei auch erwähnt, dass eine dauerhafte Benutzung als Gymnasium nicht möglich ist; das geht aufgrund der Vereinbarungen mit dem Bund nicht.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig Eintreten auf diese Vorlage. Die Vorlage 5820 umfasst einen Planungskredit von 8,2 Millionen Franken für die Umsetzung des Konzepts «Aviatic Flugplatz Dübendorf». Die Kommission hat mit 13 zu 3 Stimmen Eintreten beschlossen. Die Kommission erachtet es als eminenten Vorteil, wenn die vorhandene aviatische Infrastruktur für den Innovationspark genutzt werden kann. Der Innovationspark könnte zwar auch ohne Flugfeld entstehen, doch biete das Flugfeld die einmalige Chance zum Beispiel neue Techniken und oder auch Treibstoffe für einen schadstoffarmen und weniger ressourcenbrauchenden Flugverkehr mit zu entwickeln.

Der Kanton erhält so die Möglichkeit, ein Projekt zu entwickeln und eine aktive Rolle dabei zu spielen, wie der Flugbetrieb in Dübendorf in Zukunft gestaltet werden kann. Zu diesem Kredit gehört ein Vorprojekt, auf dem aufbauend die Objektblätter für den SIL (*Sachplan Infrastruktur Luftfahrt*) und SPM (*Sachplan Militär*) erstellt werden können. Bereits heute ist klar, dass ein ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung nicht kostendeckend betrieben werden kann. Es werden zudem erhebliche bauliche Investitionen benötigt und auch die entsprechenden Betriebsmittel sind anzuschaffen. Sobald das Konzept vorliegt, und die entsprechenden Blätter für SIL und SPM ausgearbeitet sind, kann der Kostenrahmen für die Investitionen und die Folgekosten festgelegt werden. Dies dürfte nicht vor 2027 der Fall sein. Die entsprechende Kreditvorlage muss dann vom Kantonsrat genehmigt werden. Wenn der heute zur Diskussion stehende Kredit nicht gesprochen wird, verabschiedet sich der Kanton bereits heute von der Planung des Flugbetriebes und überlässt eine allfällige Planung dem Bund.

Die Minderheit ist im Wesentlichen der Auffassung, es sei nicht möglich, dass der Flugplatz auch nach einer Umnutzung in einen zivilen Flugplatz gewinnbringend genutzt werden könne. Es sei deshalb keine Staatsaufgabe, hier Geld auszugeben.

Die Richtplanvorlage 5821 sieht vor, dass der bisherige militärische Flugplatz zu einem zivilen Flugplatz mit militärischer Nutzung umgebaut wird, legt die Zahl der Flugbewegungen fest, definiert die Teilgebiete A bis D und deren Nutzungen sowie die Grundsätze des IPZ sowie die Eckwerte für die ökologische Aufwertung des gesamten Gebietes werden damit grundsätzlich definiert. Teil des Richtplanes ist auch die Verkehrserschliessung und die ökologische Aufwertung des Gebietes.

Ein Nichteintreten-Antrag zum Richtplan wurde nicht gestellt. Zu den Minderheitsanträgen werden wir dann in der Detailberatung Stellung nehmen.

Die Kommission hat an insgesamt 15 Sitzungen getagt. An sieben Sitzungen wurde der Synthesebericht durchgearbeitet und zu Beginn ein Augenschein auf dem Gelände durchgeführt. Alle wichtigen Beteiligten inklusive die Anliegergemeinden wurden zu den Sitzungen eingeladen und konnten die Dinge aus ihrer Sicht darlegen. Nach dem Vorliegen der drei Vorlagen wurden diese durchberaten, insbesondere wurde eingehend über das Governance-Konzept sowie die Vergabe der Baurechte orientiert.

Man war sich in der Kommission bewusst, dass die Aufgleisung des IPZ eine grosse Aufgabe ist, zeigte Respekt davor und hatte dementsprechend auch Skepsis, ob dieses Anliegen gelingen wird. Es ist deshalb verständlich, dass diese Vorlagen keine Begeisterungstürme in der Kommission ausgelöst haben. Der grosse Nutzen für Forschung und Entwicklung, insbesondere auch weil UZH und ETH voll und ganz hinter dem Projekt stehen, wurde jedoch allseits anerkannt. Die Kommission ist deshalb der Auffassung, das Generationenprojekt sei insgesamt eine sinnvolle Nutzung eines riesigen Geländes mitten in einem Ballungsraum. Diese Nutzung des Geländes dient nicht nur der Forschung und Entwicklung, sondern kommt auch den Bewohnern und Bewohnerinnen zugute, welche das Gelände, das bis heute eine «verbotene Stadt» war, in Zukunft vielfältig nutzen können. In diesem Sinne hat sich die Kommission hinter diese Vorlagen gestellt.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Wir sind jetzt bei der Eintretensdebatte angelangt. Es zeichnet sich eine Monsterdebatte ab; man sieht es schon an der Rednerliste. Persönlich, wenn ich mir diese Bemerkung erlauben darf, finde ich es schade, dass die Sitzungsplanung so stattfand, weil, es zeichnet sich ab, dass heute nicht alle Geschäfte in diesem Zusammenhang durchberaten werden können. Ich möchte aber auch einen Dank aussprechen, namentlich dem Präsidenten der Spezialkommission, Herrn Bischoff, der soeben referiert hat, für die umfassende Zusammenfassung. Ich hoffe, dass damit vieles schon gesagt wurde und nicht wiederholt werden muss. Aber auch für die speditive Sitzungsführung in der Spezialkommission und die Unterstützung seitens der Verwaltung, die wir in der Spezialkommission erhalten haben, möchte ich mich bedanken. Man hat gespürt, dass

dem eine hohe Priorität zugeschrieben wird. Wir sind froh, dass wir heute an diesem Punkt angelangt sind.

Wie Sie wissen, hat sich die SVP noch nie wirklich mit Begeisterung zum Innovationspark geäußert. Auch die nun vorliegenden Vorlagen betrachten wir mit einem gerüttelten Mass an Skepsis; nicht die ganze Fraktion wird der Kreditvorlage zum IPZ, der Vorlage 5819, zustimmen können. Insbesondere offene Fragen bezüglich der Auswirkungen auf den Verkehr und dem Entstehen einer Retortenstadt auf dem Flugplatzgelände wecken Befürchtungen in der Region. Ebenfalls darf nicht sein, dass die öffentliche Hand in Luftschlösser investiert und über das Mass finanzielle Risiken trägt. Wenn der Innovationspark derart gefragt ist, dann muss er sich auch selbst finanzieren können. Die fehlende Transparenz, welche Firmen und Institute sich ansiedeln wollen, fördert auch nicht gerade das Vertrauen. Was die SVP klar ablehnt, ist, dass innovationsferne Nutzungen oder Grosskonzerne sich dem billigen Bauland habhaft machen, auch der soeben erwähnten möglichen Nutzung betreffend Schulräumen für Gymnasien sehen wir mit einem grossen Fragezeichen entgegen, denn das darf nicht Zweck dieser einzigartigen Landreserve sein.

Mit Blick auf den Synthesebericht attestieren wir jedoch, dass nun endlich die fliegerische Nutzung als Chance betrachtet wird. Wir bestanden immer darauf, dass, wenn eine Umnutzung stattfindet, dies immer eine Dreifachnutzung mit Innovationspark, ziviler Aviatik und militärischer Nutzung sein muss. Wir begrüßen es daher ausdrücklich, dass der Synthesebericht diese Synergie erkannt hat und durch die fliegerische Nutzung auch die Stärkung des Innovationstandortes anerkennt. Die Fliegerei ist seit ihrer Erfindung ein Innovationstreiber erster Güte, und die Entwicklung steht keinesfalls still. Gerade in diesem Segment weist der künftige Innovationspark Dübendorf mit seiner eigenen Piste einen einmaligen Wettbewerbsvorteil auf. Viele Innovationen und Experimente für die Mobilität in der Zukunft – zu Lande wie in der Luft – sind auf die Piste angewiesen. Für die SVP gibt es den Innovationspark nur in Verbindung mit der fliegerischen Nutzung, im Dreiklang mit der Forschung, dem zivilen Aviatik-Dienstleister und dem militärischen Flugbetrieb. Das heisst auch ein Ja zu beiden Kreditvorlagen. Die aviatische Infrastruktur aufzugeben, wäre in höchstem Masse unverantwortlich. Daher müssen auch alle anderen Begehrlichkeiten auf dem Areal, wie die Biodiversitätsförderung und die Publikumsöffnung, unter der Prämisse erfolgen, dass es immer noch ein aktiver Flugplatz ist. Sie dürfen nicht dazu führen, dass der Flugbetrieb behindert wird.

Wir anerkennen aber auch die breite Akzeptanz für den durch die Exekutiven der Standortgemeinden mitgetragenen Synthesebericht. Es ist aber festzuhalten, dass dieses Buch zwar gut gestaltet und inhaltlich nachvollziehbar ist, jedoch – und da kommen wir zum Punkt – im Gegensatz zum Richtplan nicht behördenverbindlich ist. Deshalb besteht da auch ein gewisses Präzisierungspotenzial im Richtplan. Wir werden uns daher bei den Kreditvorlagen sowie dem Richtplaneintrag entsprechend mit Minderheitsanträgen einbringen. In diesem Sinne nehmen wir den Bericht zur Kenntnis und treten auf die weiteren Vorlagen ein. Ich danke Ihnen.

*Harry Brandenberger (SP, Gossau):* Der Innovationspark auf dem Flugplatz Dübendorf hat eine lange, turbulente Vorgeschichte. Was vor rund 16 Jahren auf Stufe Bund mit einem Vorstoss von Ruedi Noser (*damals Nationalrat, heutiger Ständerat*) begann, findet heute einen vorläufigen Höhepunkt. Lassen Sie mich ein Bild aus der Welt der Kulinarik bemühen, das doch ziemlich gut zu diesem Generationenprojekt passt – das Kochen einer Suppe.

Viele Köche haben sich am Rezept beteiligt, darunter hoch dekorierte wie die ETH, die Universität Zürich oder die EMPA, die Anrainergemeinden, der Kanton mit verschiedenen Ämtern und natürlich der Bund als Landbesitzer. Nach langen Bemühungen und Verhandlungen wurde 2019 eine erste Vorlage in der WAK (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*) beraten. Das Rezept zur Suppe war soweit fixiert, und die Suppe konnte angerichtet werden. Doch da wurde in die Suppe gespuckt, und man musste über die Bücher. Diese Zeit wurde genutzt, um den Synthesebericht zu erstellen. Endlich entstand ein konsistentes, ausgearbeitetes Konzept, das alle Stakeholder ins Boot holte und im Sommer 2021 publiziert wurde. Mit der Dreifachnutzung des Flugplatzes Dübendorf bestehend aus Innovationspark, verbundener aviatischer und zusätzlich militärischer Nutzung entstand ein Konzept, über das wir heute im Kantonsrat entscheiden.

Mit der Einführung der Spezialkommission zum Innovationspark wurden alle Parteien in den Prozess integriert, und es konnte zielgerichtet, über weite Themenfelder hinweg, eine mehrheitsfähige Lösung gefunden werden. Und ich kann es vorwegnehmen: Die SP nimmt den Synthesebericht zur Kenntnis und unterstützt die weiteren Vorlagen zum Innovationspark. Wir bekommen eine feine Suppe vorgesetzt, die uns schmeckt. Das eine oder andere Haar haben wir trotzdem gefunden, um auch noch die letzte Redewendung zu bemühen. Diese werden wir bei der Richtplandebatte verwenden.

Lassen Sie mich noch ein paar generelle Worte zur Innovation verlieren: Als Königsweg zu wirtschaftlicher Prosperität kann die Innovationsfähigkeit einer Volkswirtschaft nicht genügend hoch angesiedelt werden. Mit unserem guten Bildungssystem und unserer hervorragenden Hochschullandschaft schaffen wir es, nicht nur akademische Erfolge zu haben, sondern diese auch in wirtschaftliche Erfolge zu konvertieren. Neben einer blühenden Start-up-Landschaft sind wir auch für multinationale Konzerne ein attraktiver Standort. So wurde die Schweiz zum zwölften Mal hintereinander zur innovativsten Volkswirtschaft der Welt gekürt. Zürich als Wirtschaftsmotor der Schweiz hat neben der Genfersee-Region einen grossen Anteil daran. Innovation lässt sich schwer top-down diktieren. Sie entsteht, wenn sich kluge Köpfe in einem inspirierenden Umfeld und mit den notwendigen Ressourcen ausgestattet vernetzen können. Und genau darum geht es beim Innovationspark. Die SP freut sich an der Innovationsfähigkeit unserer hiesigen Wirtschaft. Ob daneben noch aktiv Standortförderung zur Ansiedlung ausländischer Firmen betrieben werden muss, wird in einer zukünftigen Debatte diskutiert. Nur mit Innovationen schaffen wir es, technologische Rahmenbedingungen zu schaffen, um die Klimakrise abzumildern.

Die Stiftung IPZ ist bereits seit einigen Jahren operativ und hat schon einiges geleistet, wenn auch mit angezogener Handbremse, da die bestehenden Räumlichkeiten sehr begrenzt sind. Die denkmalgeschützten Bauten des Mantel-Ensembles werden bereits durch Firmen und Hochschulen genutzt und schliessen spannende Forschungsprojekte in den Bereichen der Mobilität, Drohnen, Simulationen et cetera mit ein. Aufgrund der Verzögerungen müssen zusätzliche Mittel für die Alimentierung der Stiftung gesprochen werden, was mit der heutigen Kreditvorlage passieren soll.

Für die Nachhaltigkeit der Investition ist es entscheidend, dass der Zweck des Parks und die angestrebte Qualität langfristig erfüllt bleiben. Es braucht daher Geduld und Stehvermögen bei der Umsetzung dieses visionären und zukunfts-trächtigen Vorhabens. Umso wichtiger ist eine konsistente Governance, die zurzeit die eine oder andere Fragen offenlässt.

Ein Standbein der Dreifachnutzung ist die Aviatik. In der Tat ist die Flächennutzung mit der Piste ein Alleinstellungsmerkmal des Innovationsparks, wie europaweit nichts Vergleichbares zu finden ist. Entsprechende Synergien zwischen Innovationspark und Piste wurde im Synthesebericht ausführlich dargestellt und von verschiedenen Stakeholdern unterstützt. Der Fliegerei steht die SP generell skeptisch gegenüber und hat konsequent die Pläne zu einem Business-Flugplatz bekämpft. Im Rahmen der Kreditvorlage zur Aviatik werde ich die Überlegungen der SP noch detaillierter erläutern.

Bei der vorgestellten Dreifachnutzung ging die Nutzung der Fläche für die Natur und die Bevölkerung im dicht besiedelten Glatttal etwas unter, sollte man doch konsequenterweise von einer Vierfachnutzung sprechen. In der Richtplanvorlage wird dieses Thema noch detailliert zur Debatte stehen, und die SP begrüsst ausdrücklich die Stossrichtung, eine starke Verankerung der Biodiversität im Richtplan zu erhalten.

Im Endausbau des Innovationsparks wird von rund 10'000 Arbeitsplätzen ausgegangen. Was volkswirtschaftlich grundsätzlich erfreulich tönt, hat jedoch gravierende Auswirkungen auf den Verkehr, den Wohnungsmarkt und die öffentliche Infrastruktur. Dementsprechend werden wir uns in der Richtplandebatte vernehmen.

Heute hat der Kantonsrat die Chance, sich zu äussern und über die Kreditvorlagen abzustimmen. Die Zeit dazu ist mehr als reif. Andere Standorte im Netzwerk der schweizerischen Innovationsparks sind schon bedeutend weiter gediehen, auch wenn hier keine direkte Konkurrenz besteht, sondern die Parks thematisch divergieren.

*Doris Meier (FDP, Bassersdorf):* Gerne nehme ich meine Interessensbindung vorweg: Ich war bis Ende Juni 2022 Vizepräsidentin der Zürcher Planungsgruppe Glattal und Gemeindepräsidentin von Bassersdorf.

Was lange währt, wird endlich gut. Dieses Sprichwort wird verwendet, wenn nach langer Zeit ein vorzeigbares Ergebnis zu sehen ist. Dann hat sich der Aufwand gelohnt und das Resultat ist gut. Da lohnt sich ein kleiner Blick zurück, denn die FDP-Fraktion hat auf nationaler Ebene mit unserem Ständerat Ruedi Noser und



auf kantonaler Ebene mit unserer Regierungsrätin Carmen Walker Späh die Idee des Innovationsparks beharrlich unterstützt und weiterentwickelt und dies seit 2006.

Die verschiedenen Etappen und Rahmenbedingungen wurden von Markus Bischoff, dem Präsidenten der Spezialkommission, aufgezeigt. Wir alle waren froh, dass die Verantwortlichen den Schritt ans Bundesgericht gewagt haben und so der kantonale Gestaltungsplan am 15. Januar 2022 rechtskräftig wurde. Ebenso begrüsst es die FDP, dass die Entwicklung des Innovationsparks zusammen mit der ETH und der ZKB mit Hochdruck vorangetrieben wurde. Die Vorstellungen aller Stakeholder konnten gemeinsam vertieft werden und resultierten im Synthesebericht, hinter dem die Standortgemeinden, die Region, der Kanton und der Bund stehen, den wir heute zur Kenntnis nehmen. Bereits seit Längerem sind verschiedene Unternehmungen und Spin-offs auf dem Gelände tätig, die sich mit der Entwicklung und Forschung und damit letztlich für unseren Wirtschaftsstandort einsetzen. So wird zum Beispiel im Hangar 9 mit Drohnenflügen an der Entwicklung von autonomen und agilen Drohnen getüftelt.

Der aktive Einbezug der Bevölkerung wird im Informationscenter schon heute gelebt. In Zukunft werden grosse Teile des Flugplatzareals für die Öffentlichkeit wieder zugänglich – mit dem Flugplatzrundweg, dem Säntis- beziehungsweise dem Fliegerpark, die zum Verweilen einladen. Das Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes wird Schritt für Schritt aufgewertet, wenn wir heute Ja zu den drei Vorlagen sagen – drei Vorlagen, die ein gemeinsames Ziel verfolgen, nämlich die Transformation des Flugplatzareals Dübendorf und die Umsetzung des Syntheseberichts. Gerne werde ich nun auf die drei Vorlagen kurz eingehen.

Vorlage 5819: Da entscheiden Sie über den Verpflichtungskredit für die Entwicklung des Areals, Teilgebiete A und B gemäss Synthesebericht. Dieser Verpflichtungskredit wird im Wesentlichen benötigt, um Baurechte zu erwerben, Erschliessungsarbeiten zu leisten sowie den Betrieb der Stiftung Innovationspark Zürich sicherzustellen. Ich erinnere Sie an die sistierte Vorlage 5502, die einen Verpflichtungskredit von 217 Millionen Franken vorgesehen hat; dannzumal für eine Fläche, die heute dem Teilgebiet A entspricht. Erfreut sehen wir nun, dass wir heute eine Vorlage beraten, die mit 97,45 Millionen Franken deutlich tiefer ausfällt für die Teilgebiete A und B. Ebenso ist zu beachten, dass von den 97,45 Millionen Franken 44 Millionen Franken als Darlehen für die Erschliessung ausgestaltet ist, das vollständig amortisiert wird. Mit dem beantragten Verpflichtungskredit wird das finanzielle Engagement des Kantons Zürich auf das Notwendige begrenzt. Diese Aufbauphase wird über den Erfolg dieses Generationenprojektes entscheiden. Mit dem Verzicht auf A-fonds-perdu-Beiträge für die Erschliessung und der Darlehensvergabe mit Zinsen wurde nach der Aufbauphase ein Vorgehen gewählt, dass die Hauptverantwortung bei der IPZ Property AG und somit bei den privaten Investoren lässt.

Die Klärung der Rollen, Rechte und Pflichten aller Beteiligten – Kanton, Stiftung Innovationspark Zürich und IPZ Property AG – wurden im Rahmen des Governance-Konzeptes geklärt, was die FDP ausdrücklich begrüsst. Im Rahmen der Spezialkommission wurden die verschiedenen beantragten Positionen erläutert

und plausibel und im Detail erklärt. An dieser Stelle möchte ich ein herzliches Dankeschön an allen Beteiligten ausrichten. Die FDP unterstützt die Vorlage 5819.

In der Vorlage 5820 wird ein Verpflichtungskredit über 8,2 Millionen Franken für die weitere Planung der Umsetzung des Konzeptes «Aviatik Flugplatz Dübendorf» beantragt. Dabei geht es um die Erarbeitung eines Umsetzungsprojekts bis Mitte 2027.

Wie Sie wissen, gibt es bereits einige Innovationsstandorte im In- und Ausland. Der Standort Dübendorf hat jedoch ein Alleinstellungsmerkmal: seine Flugpiste. Die vorhandene Struktur bietet das grosse Potenzial zur Erforschung und Entwicklung von zukunftsgerichteten Mobilitätsformen auf dem Land und in der Luft. Der Regierungsrat hat sich im Synthesebericht dazu bekennt, dass er sich für eine aktive Rolle im Transformationsprozess des Flugplatzareals einsetzen wird. Mit diesem Verpflichtungskredit soll eine umfassende Grundlage geschaffen werden, damit der Kantonsrat später definitiv entscheiden kann. Es ist aus Sicht der FDP richtig und wichtig, dass der Kanton weiterhin eine aktive Rolle einnimmt und die Zukunft der Aviatik in Dübendorf aktiv mitgestaltet. Denn so kann eine wichtige Luftfahrtinfrastruktur unter den Rahmenbedingungen, die die Standortgemeinden in ihrem Konzept «historischer Werkflugplatz» verabschiedet haben, gesichert werden. Oder etwas pointiert ausgedrückt: Wenn der Kanton Zürich sich bei der Umsetzung dieses Konzeptes nicht finanziell beteiligt, hat der Bund bereits verkündet, dass die Piste mittelfristig gesehen nicht mehr finanziert und betrieben wird. Die Piste ist das Alleinstellungsmerkmal des Innovationsparkes Dübendorf. Wichtige Mobilitätsschnittstellen können nur in Dübendorf getestet werden in den Bereichen der Robotik, Raumfahrt und Mobilität. Darum setzen wird uns für den Erhalt der Piste ein und auch dafür, dass weiterhin auf Augenhöhe mit dem Bund verhandelt werden kann.

Als dritte Vorlage 5821 liegt die Teilrevision des kantonalen Richtplanes «Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf» vor. Die Richtplan-Teilrevision bildet die planerischen Eckwerte zur Umsetzung des Syntheseberichts. Dabei wird der Eintrag im Siedlungsgebiet, die Gebietsplanung «nationaler Innovationspark» überarbeitet sowie die Eckwerte zu Flugbetrieb, Flugplatzperimeter und Piste neugefasst. Bei dieser Vorlage hat die FDP in der Spezialkommission einen Änderungsantrag gestellt, der nun als Kommissionsantrag vorliegt. Aus unserer Sicht stellt er keine materielle Änderung dar, sondern hilft lediglich bei der Klärung von allfälligen Fragen. Die FDP anerkennt die vorausschauende Arbeit aller Akteure für den Flight-Plan und unterstützt die Vorlagen, wie sie vom Regierungsrat dem Kantonsrat vorgelegt wurden.

Der Flugplatz Dübendorf soll zu einem zivilen Forschungs- und Werkflugplatz mit militärischer Mitbenutzung umgenutzt werden, und die aviatische Infrastruktur als strategische Landreserve erhalten bleiben. An diesem einmaligen Standort sollen kluge Köpfe mit Know-how aus Bildung, Forschung und Wirtschaft zusammengebracht werden. Damit können wir einen strategischen Beitrag leisten zum Erhalt und Förderung der wirtschaftlichen Standort-Attraktivität des Kantons Zürich. Ebenso wird der Flugplatz Dübendorf für die Bevölkerung geöffnet und

als einmaligen Lebensraum erlebbar, wo die historische Bausubstanz erhalten und weiterentwickelt wird, ein Innovationscampus für Forschung, Entwicklung und Innovation entsteht und dies mit ökologisch aufgewerteten Wiesenflächen, revitalisierten Gewässern und Steigerung der Biodiversität.

Das wegweisende Generationenprojekt ist nicht nur für die drei Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil entscheidend, sondern für die Region, den Kanton und die Schweiz; ein zukunftsweisender Beitrag für die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Forschungsstandortes.

Die FDP hat sich von Anfang an für dieses Generationenprojekt eingesetzt und wird dies auch weiterhin tun. Besten Dank für Ihre Unterstützung.

*Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon):* Diese Vorlagen sind vielfältig und einzigartig; genauso einzigartig wie die Chance, die sich für unseren Kanton Zürich bietet. Heute beschliessen wir die Grundlage, um auf 500'000 Quadratmeter Fläche einen international wichtigen Forschungsstandort zu ermöglichen. Das sind mehr als 70 Fussballfelder geballter Innovationskraft; Innovation, welche der Kanton Zürich dringend braucht.

Kürzlich sagte mir ein Ratsmitglied, wir bräuchten keine weitere Standortförderung mit Cüpli-Anlass. Ich bin konsterniert. Denn das zeigt mir, dass selbst Leute hier in diesem Raum noch nicht geschnallt haben, worum es beim Innovationspark geht. Es ist kein weiterer Cüpli-Anlass. Hier geht es um eine Spielwiese für gezielte und sehr praktische Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft. Wo sonst gibt es eine über zwei Kilometer lange Flugpiste für die dringend benötigte Forschung in den Bereichen der Mobilität, Robotik und Luft- und Raumfahrt? Im Marketing-Jargon reden wir vom USP (*Unique Selling Proposition*). Der Zugang zu einem Flughafen sowie die Nähe zu den Hochschulen sind genau das. Das ist international einzigartig! Dieses Alleinstellungsmerkmal ermöglicht es, die Mobilitätsträger der Zukunft zu erforschen, erproben, warten und betreiben. Hier wird eine neue emissionsneutrale und automatisierte Mobilität für Luft und Boden entwickelt; neue Produktionstechnologien werden geboren. Diese Fokustechnologien setzen bei bereits vorhandenen Stärken an und haben Anknüpfungspunkte an Forschungskompetenzen im Kanton Zürich.

Wir Grünliberalen stehen ganz klar zur Nutzung der vorhandenen aviatischen Infrastruktur für den Werk- und Forschungsflugplatz. Schon heute sind Hochschulen, Forschungsinstitute und Privatwirtschaft auf dem Areal tätig. So ist die ETH mit den Themen «Robotik», «Mobilität» sowie «Luft- und Raumfahrt» und einigen Spin-offs vor Ort. Auch der Space Hub der Uni ZH ist mit Aktivitäten aus Space Life Sciences, Erdbeobachtung und Astrophysik vor Ort und führt unter anderem Parabelflüge durch. Es ist unabdingbar, dass wir Innovationskraft ermöglichen, um den Fortschritt unseres Landes zu wahren. Im internationalen Wettbewerb braucht es diesen Nährboden für private Forschungsinvestitionen. Auf dem Innovationspark kommen einander Grundlagenforschung und Industrie näher, um Produkte zu entwickeln, welche auf dem Markt bestehen können.

Zürich weist dank der Hochschulen eine vergleichsweise hohe Patentdichte auf, liegt aber klar hinter München oder San Francisco. München hat doppelt so viele Einwohner und dreimal so viele Patente. Wenn wir das durchschnittliche Patentwachstum der letzten zehn Jahre betrachten, dann fällt es im Kanton Zürich unterdurchschnittlich aus. Hier besteht dringender Nachholbedarf.

Das BAK Economics (*Schweizer Wirtschaftsforschungsunternehmen*) musste in einer Studie folgende Fragen zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Switzerland Innovation Park beantworten: Hat der Kanton Zürich überhaupt Bedarf für einen solchen Innovationspark? Wie passt das Konzept zur bestehenden Innovationslandschaft? Wie hoch ist das volkswirtschaftliche Potenzial? Alle Fragen wurden positiv beantwortet: Bedarf besteht, denn die Stärkung der High-Tech-Industrie trägt zur Branchen-Diversifikation in Zürich bei. Im Bereich der privatwirtschaftlichen Forschung und Entwicklung gibt es noch grosses Steigerungspotenzial. Das heisst, wir müssen Hochschulen und Privatwirtschaft näherbringen. Mit den Forschungsfeldern «Produktionstechnologie», «Robotik» und «Mobilität» liegt der Fokus auf Technologiefeldern, die sich in der globalen Spitzenforschung überdurchschnittlich dynamisch entwickeln und mit denen ein hohes wirtschaftliches Potenzial verbunden ist. Die BAK-Studie hat eine Wertschöpfung von 2,4 Milliarden Franken bei Vollbetrieb errechnet mit daraus resultierenden Arbeitsplätzen von über 14'000. Seit der letzten Finanzkrise erwirtschaftet der High-Tech-Sektor in den entwickelten Industrienationen den Grossteil des Industrieriwachstums. In der Schweiz wäre der Werkplatz ohne die Dynamik des High-Tech-Sektors in den letzten Jahren geschrumpft.

Vor knapp drei Jahren stand der Innovationspark kurz vor dem Grounding. Deshalb verlangten wir Grünliberalen eine Gesamtschau, welche nun mit dem Synthesebericht, dem Flight-Plan, vorliegt und als Grundlage für die parlamentarische Arbeit diene. Heute wird das Projekt nicht nur von den Anrainergemeinden unterstützt, sondern sie haben ihrerseits mit dem Werkflugplatz einen Kompromissvorschlag präsentiert, der von der Mehrheit der Bevölkerung getragen wird. Die Standortgemeinden stehen auch zu der damit verbundenen Aviatik mit maximal 20'000 Flugbewegungen pro Jahr. Diese Obergrenze ging beim Antrag des Regierungsrates vergessen. Deshalb stellen wir Grünliberalen den Antrag via Kommission, die Vorlage entsprechend zu ändern und zum Schutz der lokalen Bevölkerung die Anzahl Flugbewegungen zu begrenzen. Auf dem Forschungs- und Werkflugplatz werden auch weiterhin die Luftwaffe und Flugsicherung prägend sein. Synergien zur Innovation und Modernisierung sind nachbarschaftlich realisierbar.

Das Ganze hat selbstverständlich ein Preisschild: Der aktuelle Verpflichtungskredit verlangt noch 97,5 Millionen Franken. Wir begrüssen die neu verhandelten Baurechtsverträge zwischen dem Bund und dem Kanton. Die 97,5 Millionen Franken dienen vor allem für die Finanzierung von Darlehen und die Erschließung des Geländes durch die Glattalbahn und der neuen Strasse «Parkway».

Den Antrag der Grünen, den Kredit zu halbieren, lehnen wir ab. Beispiele von Innovationsparks aus dem Ausland zeigen, dass es nicht ohne finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hand geht. Auch den SVP-Antrag, die Darlehensverzinsung für die Strasse vollumfänglich zu belasten, lehnen wir ab.

Im Synthesebericht mit Flight-Plan ist von einer Dreifachnutzung – Innovationspark, Flugplatz und militärischer Nutzung – die Rede. Es handelt sich aber eigentlich um mindestens eine Vierfachnutzung: Im Rahmen des «Fil Vert» wird ein Teil des Parkes für Erholung und Freizeit für die Bevölkerung nutzbar und erlebbar gemacht. Der Fuss- und Veloverkehr wird mit dem übergeordneten Netz der Gemeinden verknüpft und entlang des neuen Flugplatzrundweges geführt.

Die Wiege der Schweizer Luftfahrt war von einem euphorischen Pioniergeist getragen, als das erste Flugzeug abhob. Hier stellte Auguste Piccard (*Schweizer Ballonpionier*) einen Weltrekord auf und 2009 baute Bertrand Piccard (*Schweizer Pilot und Ballonfahrer*) den Prototyp des Solarfliegers «Solar Impulse». Dieses Gebiet ermöglicht die Freiheit, um an gewagten Ideen zu tüfteln; Freiheit für den Erfindergeist der Zukunft – Schritt für Schritt.

Wir Grünliberalen unterstützen die drei Vorlagen, nehmen den Synthesebericht positiv zur Kenntnis und freuen uns auf die gemeinsame Zukunft. Natürlich geht das! Dankeschön.

*Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster):* Wir schreiben heute die Geschichte für das 230 Hektaren grosse Flugplatzgebiet Dübendorf fort. Wir Grünen tragen einen beträchtlichen Teil der im Synthesebericht festgehaltenen Leitideen für diese Gebietsentwicklung mit. Die künftige Arealentwicklung muss für uns jedoch auf den Innovationspark und auf die Sicherung und Aufwertung der Natur- und Erholungsräume für die Bevölkerung fokussieren. Hier in Dübendorf muss das Labor für mehr Klima- und Artenschutz zwingend notwendige Kreislaufwirtschaft entstehen. Wir benötigen ökologische Forschung mehr denn je. Wir lehnen es jedoch ab, den zivilen Flugplatz Dübendorf mit Forschungs-, Test- und Werkflügen mit militärischer Mitbenutzung weiter zu planen. Julian Croci wird noch auf die Bedeutung des Flugplatzareals für die Menschen im Glatttal und das Zürcher Oberland näher eingehen. Über die Kosten, die der Steuerzahlerin, dem Steuerzahler aus dieser Gebietsentwicklung entstehen, werden wir bei der Vorlage 5819 zum Verpflichtungskredit für den IPZ noch reden müssen.

Bereits Ende der 1990er Jahre war klar, dass die militärisch-aviatische Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf reduziert werden würde. Der Betrieb mit militärischen Kampfflugzeugen wurde 2005 eingestellt – aus finanziellen Gründen. Der Kanton und die drei Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttsellen und Volketswil blieben lange standhaft gegenüber den Aviatik-Fantasien ziviler Akteure. Sie waren sich einig darin, dass auf dem Flugplatz Dübendorf kein militärischer Flugbetrieb mehr und nach dessen Ende – mit Ausnahme eines Helikopterbetriebs – auch keine zivile Fliegerei mehr stattfinden soll. Als der Bundesrat 2013 der Privatfliegerei Tür und Tor zu öffnen beschloss, begannen die drei Gemeinden die Idee eines historischen Flugplatzes mit Werkflugzeugen zu verfol-

gen. Diese Idee war also vor allem ein Abwehrdispositiv gegenüber den Bundesplänen. Der Bund jedoch stellte 2020 das Sachplanverfahren für die Umnutzung des Militärflugplatzes in einen zivilen Flugplatz mit Bundesbasis ein. Dass die am Synthesebericht beteiligten Stakeholder nun auf der Dreifachnutzung – Innovation, Flugplatz, militärische Nutzung – beharren, ist für uns Grünen sehr bedenklich. Ja, das ist ein klarer Rückschritt. Urs Dietschi wird Ihnen darlegen, weshalb es diese Spielwiese für die zivile Aviatik auf dem Flugplatzareal Dübendorf nicht verträgt. Der Regierungsrat beabsichtigt, dem Kantonsrat zirka 2027 eine Vorlage für einen Verpflichtungskredit für einen Zivilflugplatz Dübendorf zu überweisen. Wir werden zum gegebenen Zeitpunkt alle Möglichkeiten prüfen, um uns gegen den zivilen Flugplatz Dübendorf zur Wehr zu setzen.

Die Idee eines schweizerischen Innovationsparks wurde in Bundesbern lanciert. 2012 sprach sich das nationale Parlament für die Errichtung eines schweizerischen Innovationsparks, verteilt auf verschiedene Standorte, aus. Für uns Grünen dabei besonders entscheidend: Diese Parks müssen – so steht es im Bundesgesetz über die Förderung – der Forschung und Innovation und Ressourceneffizienz und der nachhaltigen Entwicklung dienen. Deshalb muss für uns Grünen die Kooperation von Wissenschaft und Wirtschaft im Innovationspark Zürich in Zukunft entschieden für die Transformation hin zur Treibhausgasneutralität und zur Wiederverwendung von Materialien und Gütern genutzt werden. Die Zürcher Stimmbürgerinnen und -stimmbürger haben mit der Annahme der neuen Verfassungsartikel zum Klimaschutz und zur Kreislaufwirtschaft Kanton und Gemeinden einen glasklaren Auftrag erteilt. Diesen Auftrag gilt es nun auch auf dem Innovationspark umzusetzen. Hier sollen sich für uns vor allem Firmen ansiedeln, die mit ihren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zur Bewältigung der existenzbedrohenden Klima- und Biodiversitätskrisen beitragen. Der Innovationspark kann sich bestens ohne aviatische Nutzung entwickeln. Das hält selbst der Regierungsrat in der Vorlage 5819 fest. Dies wurde uns auch in der Spezialkommission IPZ immer wieder bestätigt.

Dem Innovationspark Zürich liegen verschiedene Gesetzesgrundlagen und ein nur schwer verständliches Vertragsgeflecht zugrunde. Der Kantonsrat hat auf diese Vertragslandschaft keinen Einfluss. Die Vertrags- oder Geschäftsbeziehungen werden noch undurchsichtiger, wenn die involvierten Firmen im Laufe der Jahre jeweils ihre Namen ändern, was bereits geschehen ist. Florian Heer wird später noch die personellen Verflechtungen zwischen der Stiftung IPZ und IPZ Property AG aufgreifen. Wir Grünen halten den Regierungsrat und alle übrigen Beteiligten hier und jetzt an, bei der weiteren Gebiets- und Innovationspark-Entwicklung für maximale Transparenz und Good Governance zu sorgen. Nur so wird die Bevölkerung dieses Entwicklungsprojekt auch langfristig mitzutragen bereit sein.

Mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans schaffen wir Planungsrecht für die Entwicklung des Gebiets. Die Öffentlichkeit muss sich jedoch bewusst sein: Die Festlegungen zum Flugbetrieb und zum Flugfeld – auch die 20'000 Flugbewegungen – sind reine Interessensbekundungen für den weiteren Planungsprozess mitsamt den Anpassungen der Sachpläne «Militär und Infrastruktur Luftfahrt», dies, weil der Bund für die Luftfahrt zuständig ist. Wir Grünen kritisieren auch

hier beim Richtplan die ihm zugrundeliegende Idee der Dreifachnutzung auf dem Flugplatzgebiet Dübendorf. Für uns Grünen besteht aber auch betreffend Klima- und Siedlungsverträglichkeit sowie hinsichtlich der Aufenthaltsqualität auf dem Areal noch deutliches Verbesserungspotenzial.

Sie hören es, für uns Grünen muss das Projekt Innovationspark vor allem ein Leuchtturm für eine innovative urbane Entwicklung in den Bereichen «Klima- und Umweltverträglichkeit» und «schonender Ressourcenumgang» werden. Forschung und Innovation müssen hier vor allem der Transformation hin zur Treibhausgasneutralität, dem Schutz des Klimas und der Artenvielfalt dienen. Und da steht für uns Grünen ein ziviler Flugplatz mit militärischer Benutzung mitten im dichtbesiedelten Glatttal und in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Zürich völlig quer in der Landschaft. Wir werden deshalb die weitere Aviatik-Planung in den kommenden Jahren sehr kritisch begleiten und uns alle Optionen zur Verhinderung dieses Zivilflugplatzes offenhalten. Gegen eine Helikopterbasis auf dem Flugplatz Dübendorf und die Flugsicherung haben aber auch wir nichts einzuwenden.

*Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil):* Ich gebe Ihnen zuerst meine Interessenbindung bekannt: Ich vertrete heute auch die drei Anrainergemeinden des Flugplatzes Dübendorf, nämlich Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und – selbstverständlich auch als Gemeindepräsident – die Gemeinde Volketswil.

Seit Jahren wird über die zukünftige Nutzung des Flugplatzareals in Dübendorf diskutiert, zum Teil auch gestritten. Lange konnte keine gemeinsame Lösung gefunden werden. Die Ansichten gingen zum Teil diametral auseinander. Ist nun der gordische Knoten durchschlagen? Man wird es heute und in den nächsten Jahren sehen. Die Mitte und auch ich persönlich sind optimistisch.

Am 31. August 2021 haben die Mitglieder der Behördendelegationen von Bund, Kanton und Gemeinden den Synthesebericht in Form eines «Flight-Plans» unterzeichnet und damit den gemeinsamen Willen bekräftigt, das Areal entlang des entwickelten Zielbildes und der vereinbarten Umsetzungsagenda zu transformieren. Auf dem Areal des Flugplatzes Dübendorf soll ein Forschungsstandort mit internationaler Ausstrahlung, eng verwoben mit aviatischen Nutzungen bei gleichzeitiger Öffnung der Randzonen des heute für die Allgemeinheit verschlossenen Areals geschaffen werden. Die Kombination von Forschungsstandort mit aviatischer Nutzung ist in diesem Umfang einzigartig und stellt ein Alleinstellungsmerkmal dar. Sie dient der Stärkung des Werk- und Denkplatzes Schweiz im internationalen Wettbewerb. Die Entwicklung des Areals ist ein Generationenprojekt, das auch für die Region und den Wirtschaftsstandort Zürich von herausragender Bedeutung ist.

Die vom Kantonsrat eingesetzte Spezialkommission hat die vier Vorlagen in Rekordzeit durchberaten und stimmt mehrheitlich allen Vorlagen zu. Nach Vorliegen der regierungsrätlichen Vorlagen und der Arbeit der Spezialkommission hat die Mitte nun eine Gesamtschau vorgenommen und kommt zu folgenden Ergebnissen: Die Mitte anerkennt, dass ein nachhaltiger Nutzen für Mensch, Natur und Wirtschaft auf dem Flugplatzareal angestrebt wird. Die Interessen von Bund,

Kanton und den drei Anrainergemeinden sind gut abgestimmt. Zur räumlichen Abstimmung haben die verschiedenen Stakeholder ein gemeinsames Zielbild für den Zeithorizont 2050 erarbeitet. Es gilt zukünftig, die verschiedenen Nutzungsansprüche untereinander und unter Wahrung der strategischen Interessen mit den Schutzinteressen des Natur- und Heimatschutzes abzuwägen. Für die Mitte ist es absolut zentral, dass die Gebietsentwicklung in Etappen und abgestimmt auf den schrittweisen Ausbau der Infrastrukturen erfolgen soll. Der Synthesebericht zeigt einen möglichen Entwicklungspfad auf. Es wird auch Spielraum für zukünftige Änderungen und Anpassungen geben müssen. Für die Mitte, aber auch den drei Anrainergemeinden, ist es wichtig, dass die Transformation des Flugplatzareals unverzüglich eingeleitet werden soll. In der Übergangsphase ist der Flugplatzbetrieb sicherzustellen. Bei der weiteren Entwicklung sind die Anforderungen der Nutzungen noch präziser auf einander abzustimmen. Insbesondere für die drei Anrainergemeinden sind die Aspekte der Ökologie, des Lokalklimas, des Wassermanagements und des Hochwasserschutzes zentral und sind integral zu berücksichtigen. Für eine energieeffiziente und ressourcenschonende Energieversorgung sollen bestmögliche Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Nun zu den einzelnen Vorlagen:

Erstens, Vorlage 5768: Die Mitte nimmt den vorbildlichen Synthesebericht positiv zur Kenntnis. Etwas Anderes wäre ja kaum nachvollziehbar; ich habe ihn ja schliesslich namens der Gemeinde Volketswil auch mitunterschrieben.

Zweitens, Vorlage 5819a: Für die schrittweise Entwicklung des Innovationsparks beantragt der Regierungsrat einen Verpflichtungskredit von 97,45 Millionen Franken. Der neue Antrag umfasst ein doppelt so grosses Teilgebiet wie in der Vorlage 5502. Zudem konnte der Betrag um über die Hälfte reduziert werden, davon sind 44 Millionen Franken Darlehen. Wichtig ist für die Mitte, dass situativ, das heisst, etappenweise, nach Bedarf gebaut wird. Dies ist umwelt- und naturschonend.

Die Minderheitsanträge der Grünen und der SVP werden von der Mitte abgelehnt. Es ist interessant, dass die Grünen sich auf einmal für den Kapitalmarkt einsetzen. Hier argumentieren sie bereits ähnlich wie die SVP. Für die Mitte sind die Begründungen der Regierung schlüssig und die Aufteilung der Finanzierung nachvollziehbar. Es ist nachvollziehbar, dass in der Aufbauphase erhebliche Mittel in die Aufbauarbeit gesteckt werden müssen, aber noch keine oder nur geringfügige Einnahmen erzielt werden können. Eine Aufnahme auf dem Kapitalmarkt würde nur die Initialkosten verteuern. Die Mitte stimmt dem Verpflichtungskredit unverändert zu; vom Rückzug der Vorlage 5502 wird Kenntnis genommen.

Drittens, Vorlage 5820a: Der Kanton will sich aktiv an der Transformation des aviatischen Teils des Flugplatzareals engagieren, was nach der langen und zum Teil unrühmlichen Vorgeschichte positiv zu bewerten ist. Für den Kanton stellt sich aber die Frage, ob und in welcher Form er sich bei der Transformation einbringen soll. Der Kanton soll im Lead sein. Hierfür benötigt er einen Planungskredit von 8,2 Millionen Franken. Wird der Planungskredit bewilligt, erhält der Regierungsrat den Auftrag und die Mittel, um ein Vorprojekt auszuarbeiten und



die notwendigen Verfahren einzuleiten. Die Mitte steht hinter der Dreifachnutzung des Flugplatzareals und wird diesem Planungskredit zustimmen. Ohne Planungskredit gibt es keine Aviatik mehr auf dem Flugplatz Dübendorf. Dies könnte auch zur endgültigen Schliessung des Flugplatzes Dübendorf führen. Das will die Mitte nicht. Der Flugplatz Dübendorf ist die Wiege der schweizerischen Luftfahrt und soll so erhalten bleiben. Der Minderheitsantrag der Grünen wird abgelehnt. Noch eine persönliche Bemerkung: Der Betrieb des Fliegermuseums Dübendorf ist auf jeden Fall zu erhalten. Eine mögliche Schliessung wäre der grösste Schildbürgerstreich.

Viertens, Vorlage 5821a: Mit der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans wird den Erkenntnissen aus dem Syntheseprozess zur gesamthaften Gebietsentwicklung des Flugplatzareals Rechnung getragen. Die Festlegungen zum Flugbetrieb sowie zum Flugfeld sind als Interessenbekundung und als Ausgangslage für das Sachplanverfahren des Bundes, SIL (*Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt*), zu verstehen. Innerhalb der Spezialkommission konnten viele Punkte in der Diskussion mit Fachexperten geklärt werden. Die Anpassungen halten sich daher im Rahmen. Auch in diesem Punkt hat sich die Einsetzung einer Spezialkommission absolut bewährt. Besten Dank allen Beteiligten.

Nicht überraschenderweise kamen die meisten Anträge zum Flugbetrieb und zu ökologischen, baulichen und verkehrspolitischen Fragen. Für die Mitte sind die Erkenntnisse, Formulierungen und bildliche Darstellungen im Synthesebericht massgebend. Um Klarheit zu schaffen, unterstützt die Mitte die Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen auf 20'000 pro Jahr, lehnt aber sämtliche weitere Einschränkungen, zum Beispiel Reduzierung auf 16'000 Flugbewegungen pro Jahr oder ein Verbot der kurzfristigen Parkierung von Flugzeugen im Blick auf das WEF (*World Economic Forum*), ab. Die Mitte unterstützt die Anrainergemeinden, indem der neueste Stand der Technik nicht zu einer höheren Anzahl Flugbewegungen bei insgesamt gleichen Lärmimmissionen führen darf. Ansonsten folgt die Mitte den Regierungsanträgen.

Zusammenfassend: Die Mitte nimmt den Synthesebericht positiv zur Kenntnis, nimmt vom Rückzug der Vorlage 5502 Kenntnis, tritt auf alle drei Vorlagen 5819a, 5820a und 5821a ein und stimmt diesen zu. Situativ werde ich mich noch zu einigen Anträgen in der Detaildebatte äussern.

Für die drei Anrainergemeinden sind die Anträge der Spezialkommission ein weiterer positiver Meilenstein mit einer langen und schwierigen Vorgeschichte. Seit Jahren setzen wir uns für das Konzept eines historischen Flugplatzes mit Werkflügen ein. Lange wurden wir hierfür belächelt. Viele Gespräche und eine gute Diskussionskultur haben dazu geführt, dass praktisch alle Anliegen der Anrainergemeinden in den Synthesebericht und in die Anträge der Spezialkommission Eingang gefunden haben. Das ist für mich gelebte Demokratie. Weiter so!

Zum Schluss noch eine Bemerkung als Gemeindepräsident von Volketswil: Wir werden heute sehr viel über die Entwicklung und Zukunftsmöglichkeiten des Flugplatzareals auf der Seite von Dübendorf und Wangen-Brüttisellen erfahren und diskutieren. Der Gemeinderat von Volketswil steht hinter dem Synthesebericht. Zuhanden der Regierung möchte ich aber klar zum Ausdruck bringen, wie

ich es bereits wiederholt getan habe, dass sich die Entwicklungsmöglichkeiten nicht einseitig auf eine Flugplatzseite verteilen dürfen. Über Volketswil werden fast sämtliche Starts und Landungen durchgeführt werden. Die Lärmkurve wird entscheidend sein für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde. Daneben wird auch der Strassenverkehr wegen der Entwicklungen auf dem Flugplatzareal stark zunehmen. Ich sage es deutsch und deutlich: Die Bevölkerung von Volketswil wird nicht bereit sein, sämtliche Lasten des Flugplatzareals zu übernehmen. Hierfür werden auch die öffentliche Zugänglichkeit, das Freiraumkonzept und der schöne Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten nur begrenzt helfen können. Die Regierung wird sich hierzu zusammen mit dem Gemeinderat Volketswil Gedanken machen müssen, wie in Zukunft eine attraktive Gemeinde gestaltet werden soll. Ideen sind bereits vorhanden: Ich verweise auf die Verlängerung der Glattalbahn nach Volketswil, auf die Überdachung der A15 im Hegnauer-S und die Umzonung von attraktiven Wachstumsgebieten. Wir bieten Hand für gute und zukunftsgerichtete Lösungen. Besten Dank.

*Walter Meier (EVP, Uster):* Ein Innovationspark in der Schweiz mit Flugplatz und naher Anbindung an ETH, Universität Zürich und so weiter ist eine einmalige Chance. Diese sollten wir nutzen. Es sind alle wichtigen Akteure im Boot und ziehen am gleichen Strick. Wenn die Vorhaben umgesetzt werden sollen, braucht es eine Vorfinanzierung durch den Kanton. Denn falls der Innovationspark zum «Fliegen» kommt, profitiert der Kanton langfristig stärker, als er gemäss den Vorlagen 5819 und 5820 investieren wird. Sie haben es gemerkt, die EVP tritt auf alle Vorlagen ein.

Die EVP unterstützt die Vorlage 5819. Es geht hier um den Verpflichtungskredit von 97,45 Millionen Franken. Die Anträge der Grünen und der SVP werden von der EVP nicht unterstützt. Wenn wir den Innovationspark wollen, sollten wir an diesen Krediten nicht herumschrauben.

Gemäss dem Synthesebericht – und dahinter stehen die Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brütisellen und Volketswil, der Kanton, die ETH, die Uni Zürich, die EAWAG (*Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz*), die EMPA und viele mehr – soll der Innovationspark den Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge nutzen können. Dazu muss der aktuelle Militärflugplatz mit ziviler Mitbenutzung eine Umwandlung in einen zivilen Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung erfahren. Für die EVP ist der Flugplatz ein wichtiger Bestandteil des Innovationsparks. Wir unterstützen deshalb die Vorlage 5820a. Ohne Umwandlung des Militär-Flugplatzes Dübendorf mit ziviler Mitbenutzung zu einem zivilen Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung wird es in geraumer Zeit in Dübendorf keinen Flugplatz mehr geben. Mit der Aufhebung des Flugplatzes gäbe es einen Innovationspark ohne Flugplatz, das heisst ein wesentliches Element würde dem Innovationspark fehlen.

Relativ viele Anträge gibt es zur Vorlage 5821a, der Teilrevision «Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» des kantonalen Richtplans. Die EVP unterstützt jeweils die Mehrheitsanträge. Ein paar erwähne ich hier kurz: Es geht zum Beispiel um die Präzisierung der Piste, der Flugbetrieb ist auf 20'000 Bewegungen

zu begrenzen – statt: ausgelegt – und wir unterstützen auch Ergänzung mit «unnötige Lichtemissionen sind zu vermeiden».

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Bei Eintrittsvoten zu so einem Geschäft sollte man ein Big Picture zeichnen. Wir haben hier – «big» ist das richtige Wort – auch eine grössere Kiste vor uns. Das Geschäft erstreckt sich über mehrere Traktanden. Wir haben die Zahl von 55'000 Hektaren gehört; der Innovationspark umfasst verschiedene Sachen: die Gebietsentwicklung Flugplatz, den Innovationspark selbst und seine Nutzung. All dies steht hier zur Disposition und zur Diskussion. Dabei kann man sich jetzt auch in einem Eintretensvotum in unbedeutenden Details verlieren. Wenn man ein bisschen durch die Vorlage durchberaten hat, dann ist beispielsweise das Beharren der SVP auf gewisse Sicherheit am Flugplatz eingegangen; dies einfach als Anekdote. Ich werde in meinem Eintretensvotum nicht weiter auf die Minderheitseinträge eingehen. Diese kommen später.

Ich habe mich gefragt, wie ich diesen Innovationspark einordnen soll. Wir reden hier ständig von Start-ups, dass wir diese Start-ups fördern sollen. Warum betrachten wir den Innovationspark nicht selbst als Start-up? Ich finde, der Vergleich ist nicht so falsch. Denn, wir investieren hier als Kanton in eine Anschubfinanzierung. Wir investieren hier Risikokapital in einen Innovationspark und wissen nicht genau, wohin die Reise geht. Der Erfolg dieses Projekts ist unklar. Er ist mit Unsicherheiten behaftet. Und ich glaube, niemand kann uns auch beim schönsten Hochglanzprojekt garantieren, dass schlussendlich das Geld, das wir hier investieren, auch zum Erfolg führt, dass der Innovationspark quasi dann auch wirklich «abhebt», so wie er sollte.

Bemerkenswert ist vielleicht, wenn wir den Start-up-Vergleich nehmen, dass bei einem normalen Start-up dies Private machen, Business Angels – oder wer auch immer dann Geld investiert. Aber hier ist es bemerkenswerterweise der Staat. Sogar der Freisinn ist damit einverstanden, dass hier der Staat in die Wirtschaft investiert. Was ja grundsätzlich schön ist. Wir haben da auch grundsätzlich nichts dagegen. Aber wenn der Kanton investiert, sollte dieser dann auch einen angemessenen Einfluss haben beziehungsweise, wer investiert, erwartet auch, dass entsprechend was zurückkommt.

Hier komme ich zur Governance, ein erster Punkt, den wir ein bisschen kritisch sehen. Wenn man die IPZ Property AG anschaut, die das gesamte Kapital besitzt, besteht die Gefahr, dass die Stiftung, über die, wenn man die Governance-Richtlinien anschaut und über die der Kanton die Aufsicht führt, an die Wand gedrückt wird beziehungsweise die Aufsicht eventuell nicht ganz so gut zu bewerkstelligen ist. Und dies trotz des Kapitals, das wir hier einschiesse und auch trotz massgeblicher Beteiligung der Universität Zürich, die hier auch ein massgebliches Interesse hat und auch zum Kanton gehört.

Mit der Universität sind wir auch bei der Nutzung. Ich habe vorhin die Universität bereits genannt. Dies ist, denke ich, auch ein grosser Pluspunkt, den wir anerkennen müssen seitens der AL. Die Universität steht hinter diesem Projekt auch aus eigenem Interesse. Das ist grundsätzlich ein positiver Punkt, auch wenn man

durchaus kritisch sehen kann, dass sich die Universität damit fokussiert, beziehungsweise die Universität legt damit einen starken Schwerpunkt auf MINT-Fächer. Man muss schauen, dass die Konzentration auf MINT-Fächer nicht dann zulasten der geisteswissenschaftlichen Fächer geht beziehungsweise nicht diese schlussendlich unter die Räder kommen.

Noch ein weiterer kritischer Punkt: Es wurde vielfach erwähnt, dass es logisch sei, dass die Aviatik hier angesiedelt werden müsse. Da muss man schlichtweg sagen, diese ist nicht mehr zeitgemäss. Auch wenn wir den Innovationspark aufbauen, dann muss das noch lange nicht heissen, dass die Aviatik ein Schwerpunkt des Innovationsparks sein muss.

Weiter haben wir auch noch ein bisschen mehr High-Level studiert, die Gentrifizierung beziehungsweise, hier werden gut ausgebildete und nicht schlecht bezahlte Leute ihren Wohnsitz nehmen. Es führt zur Verteuerung von Wohnraum. Es gibt keine flankierenden Massnahmen in Form von gemeinnützigem Wohnraum und so weiter. Dies ist nicht geplant. Hier kommt es also zu einer Aufwertung des Gebiets.

Aber bei all dieser Kritik, die Position der AL: Vielleicht merkt man es auch an dieser durchaus sachlichen, technischen, aber auch eher heruntertemperierten Diskussion. Die Begeisterung in der AL für das Projekt Innovationspark ist eher mässig beziehungsweise die Vorfriede, die, bildlich gesagt, aus dem Hochglanzprospekt spricht, die auch aus der Begeisterung der VD (*Volkswirtschaftskommission*) kommt, ist bei uns nicht ganz durchgedrungen. Trotzdem haben wir es hier mit einer grossen Kiste zu tun. Eine grosse Kiste, zur der man vielleicht noch sagen kann, ja, sie abzuschliessen wäre vielleicht ein Too-big-to-fail. Was auch eine Problematik wäre. Welchen Rattenschwanz zieht man nach sich, wenn man dieses Projekt ablehnt? Was hätten wir zu verlieren? Worst Case: 110 Millionen Franken. Summa summarum ist es wohl zu wenig, um dagegen zu sein, aber auch zu viel, um mit Feuer und Flamme dafür zu sein.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Damit haben die Fraktionen ihre Erklärungen abgegeben. Wir fahren jetzt weiter mit der Eintretensdebatte. Ab jetzt beträgt die Redezeit fünf Minuten.

*Marcel Suter (SVP, Thalwil):* Zuerst in der Wirtschaftskommission (*Kommission für Wirtschaft und Abgaben*) und danach in der Spezialkommission «Innovationspark» habe ich mich in vielen Sitzungen und seit einigen Jahren mit dem Thema intensiv auseinandergesetzt. Die nun vorliegenden Vorlagen sind insgesamt durchaus ausgewogen. Für die SVP – das hat mein Kollege Herr Lucek bereits gesagt – war und ist die Dreifachnutzung matchentscheidend. Dies ist erreicht, wenn Sie den Antrag der Grünen Partei heute hoffentlich ablehnen.

Wir könnten jetzt noch weiter darüber diskutieren, ob es nicht von Anfang an weniger Staat oder weniger Geld vom Staat in diesem Projekt hätte geben sollen. Unter anderem können Sie den beiden Anträgen der SVP noch zustimmen und sagen, was gut oder schlecht gelaufen ist in den letzten Jahren. Heute ist aber die

Zeit gekommen, dem Innovationspark einfach einen politischen Schub zu verleihen und zum Schluss Ja zu den Vorlagen zu sagen. Die Mehrheit in diesem Rat sieht dies zum Glück so. Die Grünen zeigen einmal mehr auf, dass es in dieser Partei praktisch immer an Pragmatismus und Kompromissbereitschaft fehlt, auch wenn es wie in diesem Fall um Innovation, Forschung und Entwicklung geht oder kurz gesagt um einen Teil der zukünftigen Wirtschaft. Da gehört die Aviatik halt einfach dazu.

Den kritischen Stimmen auch aus anderen Parteien sei gesagt, ich verstehe, dass die Aussicht auf so viele neue Firmen, Tausende neue Arbeitsplätze auch Sorgen oder Probleme mit sich bringt, beispielsweise das Thema Verkehr – haben wir schon mehrmals gehört –, Wohnungen für all diese Menschen und so weiter. Aber bitte, bleiben wir positiv. Positiv handeln und denken hilft auch hier. Wieso es seitens des Gewerbes im Umkreis Dübendorf auch kritische Stimmen gibt, ist eher verwunderlich. Denn, nein, die Verpflegung der Mitarbeiter, Blumen für Anlässe, Hilfe bei der Buchhaltung, Reparieren der sanitären Anlagen und so weiter werden nicht von internationalen Nicht-Schweizerfirmen für die Start-Ups gemacht werden, sondern das umliegende Gewerbe. Die für uns alle so wichtigen KMU werden sofort und von Anfang an vom Wachstum auf diesem Gebiet profitieren. Den kritischen Stimmen empfehle ich hier, sich mit den KMU und Politikern beispielsweise in Schlieren auszutauschen. Da sind unterdessen kaum kritische Stimmen mehr zu hören; alle sind froh, dass Schlieren den Biotechnikpark hat.

Ich hoffe und bin überzeugt davon, dass mehr oder weniger alle in Dübendorf in ein paar Jahren auch so reden werden. Danken möchte ich auch der zuständigen Regierungsrätin und ihrem Team in der Volkswirtschaftsdirektion sowie natürlich den Personen im Umfeld des Innovationsparks. Es ging länger als ursprünglich geplant und gedacht. Aber jetzt haben wir eine gute Vorlage und hoffen auf viel Innovation und viele erfolgreiche Unternehmungen im Innovationspark. Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit.

*Florian Heer (Grüne, Winterthur):* Wir Grünen haben die Kommissionsarbeit kritisch begleitet, ja, das haben wir, und haben mittels vieler Fragen Einblick in die Hintergründe und Prozesse erhalten. Schöne und blumige Voten haben bereits einige gehalten; dem möchten wir uns nicht im selben Masse anschliessen.

Die gesamte Kommissionsarbeit hat uns begleitet, da hat uns einiges gefallen, nach wie vor sehen wir einiges kritisch und einiges geht für uns eindeutig in die falsche Richtung.

Einige Beispiele: Es gibt weiterhin grosse Überschneidungen bei der Vermarktung des Innovationsparks und der Aufgabe, neue Firmen anzusiedeln. So existieren Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen der Greater Zurich Area, der Stiftung IPZ und natürlich auch Switzerland Innovation, der entsprechenden Stiftung des Bundes. Hier hätten wir uns klarere Verhältnisse gewünscht.

Einen Schlüsselmechanismus sehen wir Grünen – wie andere bereits erwähnt haben – in der Erteilung des Unterbaurechts. Dessen gestaffelte Erteilung entsprechend des Entwicklungsfortschritts des IPZ ist ein eminent wichtiges Steuerungsinstrument des Kantons. Wir appellieren an die Volkswirtschaftsdirektion hier

kritisch und vorsichtig zu agieren, denn die Risiken für den Kanton Zürich bleiben gross. Die Erteilung des Unterbaurechts darf nicht vorschnell und ohne gesicherte Hintergründe geschehen.

Ein kurzer Blick zur Finanzierung: Der Kanton finanzierte die Stiftung IPZ bereits über sieben Jahre und nannte es immer und immer wieder Anschubfinanzierung. In der aktuell vorliegenden Vorlage sind weiterhin Beträge eingestellt, um die Stiftung IPZ und auch die IPZ Operations AG finanziell zu unterstützen. Das lehnen wir Grünen in der vorgelegten Form ab – später mehr dazu. Diese «Anfangsphase» hätte unserer Meinung nach viel früher abgeschlossen sein sollen. Auf die Idee, dass Private den Innovationspark und die notwendigen Träger sich finanziell beteiligen werden, sind nie Taten gefolgt. Die anderen Stifter, wir haben es schon gehört, sind bisher keine privaten Firmen sind. Hier und heute verlängern Sie diese Anfangsphase auf 13 Jahre. Ich hoffe, wir verabschieden uns heute endlich von dieser Bezeichnung.

Gemäss den Plänen und Unterlagen, welche der Kommission präsentiert wurden, kann davon ausgegangen werden, dass die kantonale Finanzierung mit diesen Vorlagen nicht beendet sein wird. Gerne verweise ich auf das Aviatik-Konzept: eine angedachte Infrastrukturgesellschaft mit Trägerschaft aus Kanton und Anrainergemeinden oder die Erschliessung via Darlehen, die im besten Fall zurückbezahlt werden. Das ist eine grosse Summe, die hier den Chrebschüsselibach runterschwimmen kann. Mehr dazu bei unseren Anträgen.

Ein kurzer Blick auf das Governance-Konzept: Im vom Regierungsrat verabschiedeten Governance-Konzept des Innovationsparks und in der Governance-Vereinbarung ist verankert, dass der Stiftungsrat und seine Mitglieder unabhängig sein sollen – ohne vermerkt zu haben, wovon.

Apropos unabhängig: Hier muss man wohl die Verflechtungen von Herrn Peter Bodmer ansprechen. Er ist der langjährige Stiftungsratspräsident der Stiftung IPZ und neben seinen 34 weiteren Mandaten ist er seit Juni 2022 auch der Verwaltungsrat der IPZ Property AG. Da stellt sich wohl jedem die Frage: Wie soll eine Person, die im Aufsichtsgremium und im Gremium der Beaufsichtigten gleichzeitig ist, sich selber kontrollieren? Wie soll sie denn die finanzielle Unabhängigkeit wahren, wenn sie durch die Rolle des Beaufsichtigten gleichzeitig der Finanzierer des Aufsichtsgremiums ist? Derartige Mandatsanhäufungen schaffen Abhängigkeiten und Interessenskonflikte sowie Kontrolldefizite.

Schon in der Kommission waren die Fragen der Grünen zum Governance-Konzept kaum zu erschöpfen, und nun stellen sich noch einige weitere Fragen: Ist die oben genannte Unabhängigkeit so, wie sie sich die Volkswirtschaftsdirektorin vorstellt? Seltsam ist des Weiteren, wenn die Richtlinien des Governance-Konzepts Grenzen für Doppelrollen bei Vertretern des Kantons definieren (Artikel 14 der Richtlinien) und dieselben Grenzen für die Privatpersonen nicht gelten. Halt! Es gibt eine Regulierung im Governance-Konzept; der Wortlaut ist: «Ein Einsitz der Stiftung IPZ im Verwaltungsrat der IPZ Property AG ist zukünftig untersagt.» Ich hoffe, Sie hören meine Ironie. Wir Grünen haben hier schon zu einem früheren Zeitpunkt und bei derselben Person darauf hingewiesen, wie solche Verflechtungen zu nennen sind: Man nennt sie Filz. Wir legen der Volkswirtschaftsdirektorin

ans Herz, das Governance-Konzept nochmals zu überdenken oder allenfalls zu überarbeiten. Besten Dank.

*Orlando Wyss (SVP, Dübendorf):* Zuerst eine Korrektur an Doris Meier von der FDP: Der Flugplatz Dübendorf ist kein ehemaliger Militärflugplatz, sondern ein aktiver Militärflugplatz – und das noch lange Jahre.

Vor etwa 16 Jahren war ich zum ersten Mal an einer Informationsveranstaltung über den Innovationspark dabei, welche damals in der EMPA Dübendorf stattfand. Dort wurde das Projekt vorgestellt, und man war euphorisch, dass diese Idee von der Wirtschaft im Inland, aber auch im Ausland als zukunftsweisend aufgenommen würde. Als Dübendorfer Gemeinderat und damaliger Präsident der SVP Dübendorf stellten sich mir zwei Fragen. Es sind die zwei Fragen, welche mich von Anfang an diesem gigantischen und schon fast grössenwahnsinnigen Projekt skeptisch gegenüberstehen liessen und mich auch heute noch in meiner Beurteilung leiten. Die erste Frage lautet: Ist es eine staatliche Aufgabe, die Innovation zu steuern, zu organisieren und zu finanzieren? Die zweite Frage lautet: Nützt oder schadet dieser gigantische, neu zu erstellende Stadtteil meiner Gemeinde Dübendorf?

Wie schon vor fast zwei Jahrzehnten bin ich immer noch der Ansicht, dass es keine staatliche Aufgabe ist, für die Privatwirtschaft Innovation zu organisieren. Zumal die Schweiz bisher schon weltweit die Nummer eins in Sachen Innovation ist, und es keinen Grund gibt, wieso sich dies ohne Innovationspark ändern sollte. Innovation kann nicht staatlich angeordnet und orchestriert werden. Und Innovation findet nicht in Betonpalästen, sondern in kreativen Hirnen statt. Auch wenn zukünftig noch höhere staatliche finanzielle Hilfen und Subventionen, wie der heute zur Diskussion stehende Anschubkredit von fast 100 Millionen Franken gesprochen werden, wird dies nie die Innovationskraft von privaten Unternehmern ersetzen. Die innovativsten Firmen dieser Welt, wie Google, Microsoft, Apple oder Amazon entstanden in Schuppen und Garagen ohne staatliche Hilfen. Die IBM in Rüschlikon hat vor nicht allzu langer Zeit bewiesen, dass man ohne gigantische staatliche Unterstützung grosse Taten vollbringen kann. Zweimal gewannen sie einen Nobelpreis. Was auch gegen staatlich gesteuerte Innovation spricht, ist das Beispiel des Zusammentreffens von staatlicher und privater Innovationskraft 1990 beim Zusammenschluss der Bundesrepublik Deutschland mit der DDR. Am eindrucklichsten kann dies am Produkt Automobil aufgezeigt werden, die beide produzierten, nämlich einem VW Golf und einem Trabant. Ich vermisse die privaten Investoren bei diesem Projekt. So ist auch die Kritik der Grünen bei der Kreditvorlage berechtigt, dass der Anteil der Privatwirtschaft an der Finanzierung viel grösser sein müsste. Dass es der Innovationspark nicht schafft, Wagniskapital für die Finanzierung der Infrastrukturen aufzubringen, lässt erhebliche Zweifel an diesem Projekt aufkommen.

Dann die zweite Frage, welche mich beschäftigt. Ist dieses Projekt ein Vorteil für die Standortgemeinde Dübendorf? Obwohl unser Stadtrat Feuer und Flamme für den Innovationspark ist, sind auch hier berechtigte Zweifel angebracht. Mit diesem städtebaulichen Projekt wird ein gigantischer Stadtteil hingeklotzt. Man

spricht von über 10'000 Arbeitsplätzen und einer Wertschöpfung in Milliardenhöhe. Doch diese Wertschöpfung wird, wenn überhaupt, nicht in Dübendorf, zum grössten Teil auch nicht im Kanton Zürich und vielleicht auch nicht in der Schweiz stattfinden. Auf dem Innovationspark wird geforscht und nicht produziert. Und Forschung ist ein Aufwandsposten in einer betrieblichen Erfolgsrechnung, welcher nicht zu Steuereinnahmen führen wird. Dafür haben die Dübendorfer hohe Kosten für Versorgung und Entsorgung zu leisten, neben den gewaltigen Verkehrsproblemen, welche entstehen werden. Auch der Druck auf den Wohnungsmarkt wird gigantisch sein. Bei der in Dübendorf angedachten neuen Bau- und Zonenordnung wird verdichtet auf Teufel komm raus. Ganze Quartiere werden von W3 auf W5 aufgezonzt. Ob dies im Sinne der heute dort wohnenden Bevölkerung ist, darf hinterfragt werden.

Mit der Beantwortung dieser zwei Fragen, welche ich mir schon vor Jahren gestellt habe, komme ich zum Schluss, dass diesem grössenwahnsinnigen Projekt nicht zugestimmt werden kann. Aus diesen Gründen werde ich den Verpflichtungskredit und die Richtplanvorlage ablehnen. Danke.

*Julian Croci (Grüne, Dübendorf):* Der Flugplatz in Dübendorf spielt seit mehr als 100 Jahren eine wichtige Rolle in der Region und im Leben ihrer Bewohnerinnen und Bewohner. Zuerst als Zivil-, dann als Militärflugplatz und in den letzten Jahren primär mit einer Vielfachnutzung. So vielfältig die heutige und zukünftige Nutzung, so vielfältig die Ansprüche. Meine Grosseltern, die in Schwerzenbach wohnten, waren unglaublich froh darüber, als die F/A-18-Jets 2005 verschwanden. Endlich kein Lärm mehr. Andere kamen erst wegen dem Flugplatz in die Region.

Der geplante Innovationspark Zürich ist nun die nächste und grösste Transformation für den Flugplatz und beschäftigt in Dübendorf praktisch alle. Der Flugplatz Dübendorf ist mehr als nur eine weitere Landreserve, die jetzt entwickelt wird, sondern für viele ein wichtiger Teil ihrer Heimat. Der Innovationspark muss diesem Anspruch gerecht werden, was nicht bedeutet, dass alte Zöpfe wie die Flugzeug-Fliegerei nicht abgeschnitten werden können. Bis jetzt sieht es gut aus. Dennoch sollten verschiedene Aspekte nicht vergessen werden, die das Leben in der Region beeinflussen oder für die lokale Bevölkerung einen Mehrwert bieten können.

Das Flugfeldquartier, das zwischen Bahnhof Dübendorf und Flugplatz gequetscht ist, ist heute ein beschauliches Quartier. Es gibt ein Schulhaus, ein paar Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser, mehrheitlich entstanden im letzten Jahrhundert – trotz der Nähe zum Bahnhof noch einigermassen bezahlbar. Klassische Agglo-Mischung. Es ist klar, dass sich das Gesicht des Quartiers mit dem Innovationspark ändern wird, schliesslich entstehen in direkter Nachbarschaft nun mehr als 10'000 Arbeitsplätze. Wir Grünen fordern in diesem Zusammenhang, dass der Verkehr nur über Hauptstrassen geführt wird und der Wildparkiererei und dem Parkplatz-Suchverkehr einen Riegel vorgeschoben werden. Das ist essenziell für das Quartier. Andere Gebietsentwicklungen haben gezeigt, dass dies nicht einfach



über das Festlegen eines Modalsplits funktioniert. Der Suchverkehr und die Wildparkiererei müssen aktiv verhindert werden – durch Fahrverbote und Ähnliches. Nicht nur im Flugfeldquartier, sondern in allen angrenzenden Gemeinden wird der Druck auf Mieten und Immobilienpreise zunehmen. Bis heute wurden bereits viele Menschen und Familien mit bescheidenem Einkommen aus der Stadt Zürich in die Agglomeration verdrängt. Wir befürchten, dass mit dem Innovationspark die Verdrängung weitergeht, und Menschen noch weiter weg von ihrem Arbeitsplatz wohnen müssen. Zu beobachten ist dies bereits heute – ohne Innovationspark. Gemeinden und Kanton müssen Gegensteuer geben, damit das Glattal und die Greifensee-Region weiterhin allen ein Zuhause bieten kann.

Dennoch bringt der Innovationspark der lokalen Bevölkerung auch Gutes. Nach mehr als 100 Jahren wird das Gebiet wieder zugänglich, verschiedene Parks laden zum Verweilen ein und schaffen mit der ökologischen Aufwertung für die Bevölkerung einen Mehrwert. Zusammen mit dieser Aufwertung kann im besten Fall für die Flächen von echter Natur gesprochen werden, anders als bei vielem Grünraum im Siedlungsgebiet, der es in Sachen Sterilität häufig mit einem Clean-Room aufnehmen kann. Wir Grünen erwarten, dass die Öffnung des Geländes und die Renaturierung der Gewässer unverzüglich beginnen, wie im Richtplan beschrieben, und nicht erst in den 2030er-Jahren, wie im Verpflichtungskredit angedeutet. Abgerundet wird der Nutzen für die Bevölkerung durch die vorgesehene Möglichkeit für öffentliche Veranstaltungen. Wir hoffen, dass auf dem Gelände des Innovationsparks auch Kultur hin und wieder einen Platz findet, zum Beispiel Openair-Konzerte, Kunst-Installationen oder Aktionskunst.

Kanton und Standortgemeinden stehen in der Pflicht, dass der Innovationspark nicht nur Forschung und Wirtschaft nützt, sondern auch die Bevölkerung daran teilhaben und sich damit identifizieren kann, wie sie es seit mehr als 100 Jahren mit dem Flugplatz tut. Vielen Dank.

*Partick Walder (SVP, Dübendorf):* Wie mein Vorredner Orlando Wyss fühle auch ich mich als Dübendorfer Gemeinderat und Präsident der SVP Dübendorf dazu gezwungen, zu diesem Thema zu sprechen. Gezwungen daher, da ich erwarte, dass wir mit unserer Meinung bei den nachfolgenden Abstimmungen nicht obsiegen werden. Um es vorwegzunehmen, auch ich werde, wie Orlando Wyss bereits sagte, den Verpflichtungskredit ablehnen.

Das Luftschloss Innovationspark begleitet mich, seit ich vor nun etwas mehr als 16 Jahren ins Dübendorfer Parlament gewählt wurde. Mit der Ankündigung des Teilrückzugs der Armee auf dem Militärflugplatz Dübendorf wurde die Classe politique sofort hellhörig. Auf verschiedenen politischen Ebenen wollte man sich die Chance nicht nehmen lassen, sich ein persönliches Denkmal zu setzen. Und was bietet sich da mehr an, als die Inanspruchnahme einer der letzten freien zusammenhängenden Flächen zwischen Spreitenbach und dem Zürcher Oberland? Die Idee des gigantischen und sinnlosen Innovationparks war geboren. Von sinnlos spreche ich, da sich die Classe politique im Laufe der Zeit immer wieder auf die Sinnsuche machen musste. Als Beweis dafür kann angeführt werden, dass im

Winter 2019 – gemäss damaliger NZZ – die Bildungsdirektion prüfe, die Kantonsschule dort zu realisieren. Und jetzt ist es offiziell; sie wird auf dem Innovationspark realisiert.

Ich versuche Ihnen noch in aller Kürze mit vier Argumenten aufzuzeigen, wieso sich so viele Dübendorferinnen und Dübendorfer gegen dieses Projekt stellen: Der Ist-Stand ist perfekt für Dübendorf, den Kanton Zürich und die nächste Generation. Wie oben erwähnt, handelt es sich beim Militärflugplatz Dübendorf um die letzte grosse zusammenliegende Freifläche zwischen Spreitenbach und dem Zürcher Oberland, wenn man den Flughafen Kloten nicht betrachtet. Wieso sich unsere Generation anmasst, ohne Not auch diese noch zu überbauen, ist absolut masslos. Die heutige Freifläche ist sowohl aus umwelttechnischer wie auch aus nachhaltiger Sicht unersetzbar und daher so zu belassen. Mit dem heutigen Ist-Stand kann jeder in der Region sehr gut leben. Ein Dübendorf wie man es kennt.

Zweitens, die liberale Haltung Dübendorfs: Dübendorf wurde im Beobachter vor den Kommunalwahlen als letzte bürgerliche Bastion bezeichnet. Viele Dübendorfer sind effektiv noch liberal. Dies beinhaltet, dass wir davon überzeugt sind, dass zwar die Ausbildung Aufgabe des Staates ist, die Wirtschaft und somit auch die Innovation jedoch aus privatem Interesse erfolgen muss. Sollte genügend privates Interesse vorhanden sein, würden sich sowohl die finanziellen Mittel sowie auch die entsprechenden Flächen finden lassen. Seitens Politik wird immer wieder argumentiert, dass die Privaten erst in Erscheinung treten würden, wenn der Staat das erste finanzielle Risiko auf sich genommen habe – Risikoverschiebung von Privaten zum Steuerzahler muss für ein liberales Gedankengut ein No-Go sein. Dabei ist Dübendorf überhaupt nicht forschungsfeindlich, wie die Entwicklung der EMPA und EAWAG zeigen, dies auch, weil diese Institute ehrlich sind und nicht versuchen, ein privatwirtschaftliches Mäntelchen überzuziehen.

Drittens, Dübendorf als Geschädigter: Dübendorf als viertgrösste Stadt des Kantons verfügt über ein stabiles Nettovermögen. Uns wird versprochen, dass Dübendorf nur die Erschliessungskosten zahlen muss. Nur glauben wir dies nicht. Indirekte Kosten, alleine schon die neue Anbindung des ZVV für den Innovationspark, werden Dübendorf über die Jahre Millionen kosten. In wenigen Jahren wird Dübendorf eine normale Grossstadt sein, nämlich mit massivem Schuldenberg.

Viertens, sollte man den Versprechungen glauben, dass 10'000 Arbeitsplätze in Dübendorf realisiert werden, wird dies für Dübendorf ein grosses Problem. Weder der Bahnhof noch das Brüttseller-Kreuz (*Autobahnkreuz*) kann diese Menge an Pendlern aufnehmen. Dass diese alle dann in Dübendorf wohnen werden, ist erstens unrealistisch und zweitens würde dies zu einer massiven Verteuerung der Mieten führen. Dübendorf wird nicht mehr Dübendorf sein.

Aus diesen Gründen sind viele Dübendorferinnen und Dübendorfer gegen diesen Plan und hoffen auf die Unterstützung des Kantonsrates, diesem gigantischen Projekt eine Absage zu erteilen. Besten Dank.

*Urs Dietschi (Grüne, Lindau):* Die letzten beiden SVP-Sprecher sind mir direkt sympathisch geworden; sie sprechen mir eigentlich aus dem Herzen.

Die Arbeiten betreffend Aviatik sind am wenigsten weit fortgeschritten. Die Vertiefung der Grundlagen ist rechtlich und technisch komplex; so steht es im Regierungsantrag 5768. Es scheint, dass beim gescheiterten Projekt «Businessflugplatz» keine Grundlagenarbeit geleistet wurde, die man hätte verwenden können – was sehr bedauerlich und bedenklich ist. Man fährt im gleichen Stil weiter wie bisher – man träumt.

Zum allgemeinen Verständnis: Rede ich vom Flugplatz, ist Dübendorf gemeint; rede ich vom Flughafen, ist Kloten gemeint. Das VBS (*Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport*), der Bund, will den Flugplatz für Flächenflugzeuge schliessen und nur die Helikopterbasis weiterbetreiben. Kein Wort davon im erwähnten regierungsrätlichen Antrag. Stattdessen wird eine nie selbsttragende, aber teure Dreifachnutzung propagiert. Ich komme beim Antrag 5820a darauf zurück. Dass mit dem Schliessen des Flugplatzes für Flächenflugzeuge die einmalige Chance vertan wurde, die von starkem Fluglärm belastete Region vor zusätzlichem Fluglärm zu verschonen, kam dem Regierungsrat nicht in den Sinn. In einem ersten Synthesebericht wurden noch Testflugplätze im Ausland erwähnt, die im Gegensatz zu Dübendorf, fernab von Siedlungsgebieten und in der Nähe von Flugzeugbauern liegen.

Das Aviatik-Konzept zeigt auf dem Titelbild eine Drohne über einer Piste. Nur, Drohnen benötigen keine Pisten. Ein weiteres Bild ist jenes von Piccards «Solar Impulse». Die «Solar Impulse» wurde auf dem Militärflugplatz Payerne entwickelt und gebaut; nach Dübendorf kam sie später. Sie konnte da gratis eingestellt werden. Das sind nur zwei Beispiele, wie man sich einen nicht benötigten Innovations- und Werkflugplatz schönredet.

Dass der Flugplatz auch für die Wartung und Betrieb für Mobilitätsträger, sprich Flugzeuge taugen soll, ist mehr als zweifelhaft. Unterhaltsbetriebe für Flugzeuge verschiedenster Grösse bestehen bereits auf dem Flughafen. Diese Betriebe sind dort wegen der entsprechenden Pisten und besserer Erreichbarkeit. Dass auf dem Flugplatz auch Businessfliegerei betrieben werden soll – vorerst vorwiegend als Parkplatz –, kann nicht im Sinn der anwohnenden Bevölkerung sein und darf nicht weiterverfolgt werden. Es ist zu befürchten, dass auf diesem Weg der Businessflugplatz durch die Hintertür doch noch realisiert werden soll. Der Flughafen muss mit seinem Verkehrsaufkommen selber zurechtkommen. Der Flugbetrieb darf sich nicht wie ein Geschwür in der ganzen Region um den Flughafen ausbreiten.

Die historischen Flüge auf dem Flugplatz sind seit dem tragischen, durch einen Pilotenfehler verursachten Absturz der JU-52 am Piz Segnas Geschichte. Die Untersuchung zu diesem Absturz zeigte, dass die JU-52 infolge altersbedingter Strukturschäden fluguntauglich ist. Es wurde ein Flugverbot erlassen. Die JU-AIR schreibt selber, dass es fraglich ist, ob die JU-52 je wieder abhebt. Dass die historische Fliegerei noch Eingang in den Transformationsbericht fand, ist bedenklich und zeigt auch, dass krampfhaft nach Gründen für den Weiterbetrieb des Flugplatzes gesucht wird. Die Transformation des Flugplatzes zum Innovationspark muss ohne Flugzeuge geplant werden. Wir haben mit dem Flughafen ein komplexes System, das nicht weiter verkompliziert werden muss, dies zum

Schutz der in der Region lebenden Menschen und auch zum Schutz vor weiterer Luftverschmutzung und der Vermeidung weiterer Klimaschädigung.

*Benno Scherrer (GLP, Uster):* Endlich oder schon; endlich oder schon ist die Frage, die wir uns hier stellen müssen. Endlich und schon haben wir dank dem Synthesebericht unter der Leitung von Peter Bodmer einen Schritt weitermachen können. Endlich und schon haben wir dank der Spezialkommission, die in meinem Präsidentschaftsjahr eingesetzt wurde und die von Markus Bischoff umsichtig geleitet wurde, jetzt dieses Geschäft hier im Rat. Der Innovationspark ist wichtig, endlich oder schon. Er ist jedenfalls wichtig, und es ist Zeit. Er ist wichtig, nicht nur für die Hochschulen, wir haben es gehört, sondern auch für die Mittelschule. Er ist wichtig, nicht nur für Hightech-Giganten; er ist wichtig auch für die Zürcher Innovationskraft und unsere Start-Ups. Und diese Diskussion ist wichtig, dass wir sie hier führen.

Diese Diskussion ist wichtig, weil in der Bevölkerung noch Fragen herrschen. Ich habe irgendwie Verständnis für Fragen aus der Bevölkerung. Da heisst es oftmals, das ist ja ein Wahnsinn, eine komplette Überbauung. Ich versuche dann jeweils zu sagen, es ist so, wie wenn der Mond so knapp eine Sichel bildet. Das wird in den nächsten 10, 20, 30 Jahren überbaut. Wo ich dann aber wenig Verständnis habe, ist für die Aussagen der SVP-Vertreter aus Dübendorf. Wenn ich alle Fake News hier widerlegen würde, müsste ich meine Redezeit tatsächlich überschreiten. Einfach den Status quo zu bewahren, wie das hier gewünscht wird, das führt uns garantiert direkt in die Vergangenheit. An die Adresse der Grünen: Freiflächen sind nicht per se wertvolle Vernetzungskorridore oder Biodiversitätsflächen. Endlich ein grosser Wurf, aber nicht gigantisch. Endlich Wachstum, aber nachhaltig. Ich bin froh um diese gute Vorlage. Ich danke für die Chance und ich danke für ein Ja.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Innovation, die kann nicht verordnet werden, weil Innovation bedeutet, etwas Neues zu tun oder mindestens etwas auf eine neue Art zu tun. Das kann man nicht verordnen. Man kann es auch nicht befehlen. Es ist auch nicht Aufgabe des Staates, neue Produkte oder Dienstleistungen selber zu erstellen. Aber der Staat kann und soll Rahmenbedingungen schaffen, um Innovation zu begünstigen. Genau das ist das Ziel bei diesem Projekt; genau das ist die Absicht des Innovationsparks. Es soll einen Rahmen geschaffen werden, damit Forschung und Entwicklung für Neues stattfinden kann, für Innovatives mit neuen Methoden und neuen Technologien. Genau diese neuen Methoden oder Technologien können natürlich helfen, können einen Beitrag zu unseren globalen Herausforderungen im Bereich «Klimaschutz», «Energieversorgung» und «Biodiversität» leisten.

Es soll aber in Dübendorf nicht nur einen Innovationspark geben, der dann nur – ich sage das in Anführungszeichen – «nur» Innovation betreibt und am Wochenende leer ist. Sondern wir schaffen damit auch ein Stadtquartier. Vorredner haben von Gigantismus gesprochen. Das ist so natürlich nicht ganz korrekt, weil, das wird nicht alles auf einmal erstellt, sondern das wird schön etappenweise erstellt,

je nachdem wie schnell das Wachstum vorangeht. Wichtig ist, dass dieses Wachstum, dass dieses neue Stadtquartier sehr vielfältig und lebendig sein soll.

Die Volkswirtschaftsdirektorin und ich haben uns aufgeteilt. Sie wird nachher noch etwas umfassender zum Innovationspark sprechen, insbesondere zu den Kreditvorlagen. Ich spreche über das Planungsrecht und die Teilrevision des kantonalen Richtplans. Ich beginne mit dem Planungsrecht: Da wo der Innovationsplatz hinkommt, der gesamte Flugplatz Dübendorf, ist nicht im Siedlungsgebiet. Mit dem kantonalen Gestaltungsplan, der festgesetzt wurde, wurde also dieses Landwirtschaftsgebiet durchstossen – wie man das im Raumplanungs-Jargon nennt – und somit eine Bauzone geschaffen, wo eigentlich kein Siedlungsgebiet ist. Dieses Durchstossen in dieser Grössenordnung brachte uns die Rüge des Verwaltungsgerichts ein, das die Ansicht vertrat, dass das rechtlich nicht zulässig sei. Das war für uns alle zusammen natürlich ein sehr herber Schlag, es war ein herber Schlag für den Innovationspark. Wir haben diesen Schlag als Chance genutzt und das ganze Projekt nochmals – man kann sagen – fast ein bisschen neu gestartet; wir haben mit allen Beteiligten inklusiv den Gemeinden eine Projektorganisation aufgebaut und ein entsprechendes Weissbuch geschaffen, damit wir uns alle in die gleiche Richtung bewegen können. Ende 2021 hat das Bundesgericht den erwähnten Verwaltungsgerichtsentscheid umgestossen – natürlich zu unserer grossen Freude. Somit ist der Gestaltungsplan, wie er damals – noch in der alten Legislatur – festgesetzt wurde, mittlerweile rechtskräftig, nämlich seit Januar dieses Jahres. Das heisst, im Teilgebiet A besteht nun Planungsrecht. Durch diesen Bundesgerichtsentscheid haben wir mehrere Jahre an Zeit gewonnen. Denn wenn wir den ordentlichen Weg gegangen wären, wenn dieser Gestaltungsplan nicht hätte in Kraft treten können, dann hätten wir zuerst entsprechendes Planungsrecht schaffen müssen. Das hätte durchaus mehrere Jahre in Anspruch nehmen können. Zur Vorlage der Richtplanrevision: Es gibt Änderungen in drei Kapiteln. Im ersten Kapitel wird Siedlungsgebiet geschaffen. So viel Siedlungsgebiet, wie wir hier an einem Stück schaffen, werden wir vermutlich im Kanton Zürich nie mehr schaffen; das ist sicher einzigartig in dieser Grössenordnung. Da wir nun bereits bestehendes Planungsrecht haben mit dem kantonalen Richtplan, ist das Siedlungsgebiet gar nicht zwingend nötig – juristisch gesehen. Grundsätzlich erachten wir es aber als sinnvoll, das hier nachzuführen, weil das grundsätzlich überbaut wird. Deshalb kann man das durchaus als Siedlungsgebiet betrachten; es ist auch sinnvoll, das so nachzuführen.

Dann gibt es zahlreiche Anpassungen im Bereich «Verkehr», was vor allem die Flugpiste betrifft. Hier ist mir nochmals wichtig zu betonen: Die Festlegungen des Flugplatzperimeters und des Flugplatzes selbst, also die Anzahl der Flugbewegungen, der Piste hinsichtlich der Position und der Länge, das alles sind mehrheitlich Willensbekundungen, weil, der Bund wird dies mit dem Sachplaninfrastruktur «Luftfahrt» übersteuern, indem er einen entsprechenden Eintrag in diesem Sachplan vornehmen wird. Was wir machen können, ist also bloss bekanntgeben, was der Wille oder das Interesse des Kantons Zürich ist.

Dann noch zum letzten Kapitel, das Kapitel 6 «Öffentliche Bauten und Anlagen»: Hier wird der Richtplan-Eintrag des Innovationsparks komplett neu geschrieben.

Was sich verändert hat zum letzten Mal ist primär die Öffnung bezüglich zulässigen Dienstleistungsnutzungen, weil es uns ein grosses Anliegen ist, dass dieses Areal belebt ist. Was wir nicht wollen, ist ein Innovationspark, der dann am Wochenende tot ist, weil dann niemand mehr da ist. Wir wollen ein vielfältiges Stadtquartier mit zahlreichen Dienstleistungen, natürlich mit einem gewissen Bezug zum Innovationspark. Das ist klar gegeben. Aber es soll auch ein vielfältiges Quartier werden für die Stadt. Es ist uns auch wichtig, dass wir diese Flächen nutzen für die Biodiversitätsförderung und dass wir entsprechende Elemente, also Grünraum, platzieren für die Hitzeminderung im Sommer. Das sind alles zentrale Entwicklungen. Es soll hier also nicht nur ein Forschungsstandort entstehen, sondern ein Stadtteil für die gesamte Bevölkerung. Während Jahrzehnten war das Flugplatz-Areal in Dübendorf eine verbotene Zone. Das ist etwas wirklich Schönes an diesem Projekt, weil jetzt wird dieses Areal zugänglich gemacht und mit dem Innovationspark entsteht ein neuer Stadtteil, in dem Forschung und Innovation stattfinden kann und – wie gesagt – ein vielfältiges Stadtquartier.

Im Namen des Regierungsrates beantrage ich dem Kantonsrat, auf die Vorlage einzutreten bezüglich der Richtplan-Teilrevision. Nun übergebe ich das Wort sehr gerne an die Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh. Besten Dank.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Sie entscheiden heute über ein Generationenprojekt und über ein Schlüsselprojekt für den Wirtschaftsstandort Zürich. Nicht oft haben wir in diesem Kanton die Gelegenheit zu einem wirklich grossen Wurf. Der Innovationspark Zürich auf dem Flugplatz Dübendorf ist ein solcher Wurf. Davon bin ich überzeugt. Wenn wir zurückschauen, dann war der Weg allerdings – der Baudirektor hat auch davon erzählt – bis zu den heutigen Entscheidungen ziemlich lange und mitunter auch ziemlich steinig. 2007 – zur Erinnerung – also vor 15 Jahren gab es erste Anfragen im Kantonsrat zur Errichtung eines Innovationsparks auf dem Militärflugplatz. 2012 kam das Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und Innovation, 2015 die Botschaft zum Innovationspark. Der Bund, dem das Flugplatz-Areal gehört, hat uns aber das Land nicht einfach so übergeben. Er hat es uns nicht einfach gemacht, indem er uns dieses im Baurecht abgibt und er es uns nicht verkauft und auch Wohnnutzungen ausgeschlossen hat. Und immer wieder gab es unsere fünfte Landessprache: die Einsprache.

Der Baudirektor hat es gesagt: Der Bundesgerichtsentscheid zum kantonalen Gestaltungsplan hat uns sicher beflügelt. Aber auch vorher haben wir das Momentum, auch wenn es mit dem Verwaltungsgerichtsentscheid hart war, haben wir das Momentum genutzt, um alle Stakeholder an den Tisch zu holen, nachdem der Bund entschieden hatte, die Idee eines Business-Airports nicht mehr weiterzufolgen. Geschätzter Herr Kantonsrat, lieber Florian Heer, ich freue mich auch, dass diese Zeit der ewigen Provisorien, dass wir uns davon heute verabschieden können – glauben Sie mir. Die Regierung, die Standortgemeinden, die Stiftung, aber auch der Bund, wir alle haben immer daran geglaubt, dass der Innovationspark für den Wirtschaftsstandort Zürich ein Schlüsselprojekt ist. Der Synthesebericht war denn auch der Durchbruch im eigentlichen Sinne. Ja, ich gebe es zu, wir

hatten eine bewegte Zeit, ich hatte eine bewegte Zeit und auch eine intensive Zeit. Ich freue mich natürlich heute auch sehr zusammen mit dem Baudirektor und der ganzen Zürcher Regierung, dass wir heute eine Vision für die Gebietsentwicklung haben, die alle Partner mittragen. Die Grundlage bildet eben dieser Synthesebericht, den Bund, Kanton, die drei Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brütisellen und Volketswil, die Stiftung Innovationspark und weitere wichtige Stakeholder im Sommer 2021 unterzeichnet haben. Darin haben sich alle involvierten Partner darauf geeinigt, dass das Flugplatz-Areal bis ins Jahr 2050 schrittweise, ganzheitlich und nach Bedarf entwickelt werden soll. Der Synthesebericht sieht eine Dreifach-Nutzung zu einem vielfältigen Lebensraum vor: Erstens, der Innovationspark, ein Ort, an dem Wirtschaft und Wissenschaft Hand in Hand zusammenarbeiten und neue Produkte und Dienstleistungen erforschen und weiterentwickeln. Dafür beantragen wir Ihnen 97,45 Millionen Franken. Diese Vorlage ist gegenüber der ersten Vorlage, welche die Regierung zurückgezogen hat, in verschiedenen Punkten zugunsten unseres Kantons verbessert worden. Die neuen Verträge mit dem Bund sind so ausgestaltet, dass der Kanton kein Zinsrisiko mehr trägt und damit eine Bilanzierung der Baurechtszinsen entfällt.

Wir investieren nicht in die Wirtschaft, in die Unternehmen. Wir investieren in den Wirtschaftsstandort. Ich kann Ihnen versichern, wir konnten mit dem Bund gut handeln und gut aushandeln. Die politischen und unternehmerischen grossen Risiken haben wir selbstverständlich sorgfältig abgewogen und in den Verträgen mit der Etappierung und dank der Finanzierung des Um- und Neubaus durch Private bestmöglich abgesichert. Bereits heute investieren die Universität Zürich und die ETH Zürich in den Ausbau der Hangare, und zwar Millionen. Und die HRS als Arealentwicklungsgesellschaft plant den weiteren Ausbau auf dem Areal; sie ging mit Millionenbeiträgen in die Vorleistung, also die Wirtschaft hat sich schon sehr engagiert.

Zweitens, der ehemalige Militärflugplatz soll in einen zivilen Forschungstest- und Werkflugplatz umgewandelt werden. So bleibt uns – und das ist wichtig – die aviatische Infrastruktur erhalten; wir können die erfolgreiche Geschichte der Schweizer Luftfahrt hier in Dübendorf fortsetzen. Dafür beantragen wir Ihnen einen Planungskredit von 8,2 Millionen Franken. Wenn Sie diesem Planungskredit zustimmen, entscheiden Sie heute nicht darüber, ob der Kanton einen Flugplatz betreiben wird; sie entscheiden auch nicht darüber, ob sich ein Flugbetrieb dereinst rentieren wird. Mit Ihrer Zustimmung stellen Sie heute die Weichen, damit wir in einem nächsten Schritt alle Grundlagen für einen definitiven Beschluss, ob und wie ein Forschungs-, ein Test- und ein Werkflugplatz betrieben werden soll und kann, geben Sie grünes Licht, damit wir das erarbeiten können, und zwar ergebnisoffen. Sie werden also in einigen Jahren noch einmal über dieses Geschäft beraten können. Die Alternative ist, dass wir uns von der Aviatik und von diesem Flugplatz verabschieden, dass wir uns hier nicht mehr aktiv an der Mitgestaltung beteiligen. Das kann es doch nicht sein, dass wir als Kanton Zürich hier nicht mehr dabei sein wollen und einfach dem Bund das Zepter in die Hand geben. Das wollen wir nicht von Seiten der Zürcher Regierung. Der Innovationspark, der

Werkflugplatz, die Armee beanspruchen aber nicht alle Flächen in Zukunft auf diesem riesigen Areal.

Die Restflächen sollen bis 2050 schrittweise für die Bevölkerung geöffnet werden. Es soll ein öffentlicher Freiraum für die Menschen in dieser Region entstehen. Durch verschiedene Natur und Umweltmassnahmen soll die Landschaft und die Biodiversität gestärkt werden. Die Regierung ist sich selbstverständlich bewusst, dass die Entwicklung dieses grossen Areals für die Region eine Herausforderung darstellt, auch und gerade hinsichtlich Mobilität. Deshalb haben wir gesagt, dass der Mehrverkehr vom öffentlichen Verkehr übernommen werden muss; das wird auch geschehen im Gleichschritt mit der Entwicklung des Areals.

Ich möchte es zum Schluss nicht versäumen, insbesondere der Spezialkommission, allen Mitgliedern, dem Präsidenten, dir Markus Bischoff, zu danken für die rasche und umsichtige Arbeit und Beratung dieses Geschäftes, das ja wahrlich ein höchst anspruchsvolles Geschäft war. Ich danke Ihnen für die Unterstützung. Dies ist für den Kanton Zürich, dies ist für die Bevölkerung unseres schönen Kantons, für die Wirtschaft in unserem schönen Kanton ein wichtiges Generationenprojekt. Die Innovationskraft ist der Schlüssel für den Wohlstand von heute, und vor allem aber auch für den Wohlstand der kommenden Generationen. Herzlichen Dank.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Damit ist der Synthesebericht «Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf» durchberaten und zur Kenntnis genommen.

Das Geschäft ist erledigt.