

Neue Zürcher Zeitung  
8021 Zürich  
044/ 258 11 11  
www.nzz.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 119'537  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 19  
Fläche: 60'332 mm<sup>2</sup>

## Regierungsrat treibt Innovationspark voran

*Für den fliegerischen Betrieb in Dübendorf zeichnen sich mindestens zwei Bewerbungen ab*



Privatjets am Flugplatz Dübendorf: Die Zürcher Regierung setzt nicht auf Aviatik, sondern auf Innovation.

CHRISTOPH REICKS/STUBH / N

Die Zürcher Regierung drückt auf das Tempo: Mit Anpassungen des Richtplans will sie auf dem Flugplatz Dübendorf einen Innovationspark ermöglichen. Auch die Aviatiker schlafen nicht: Zwei Gruppierungen kämpfen um den künftigen Betrieb.

**Andreas Schürer**

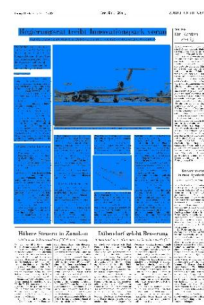
Auf den Ärger folgt Pragmatismus. Im Frühjahr noch tadelte die Zürcher Regierung den Bund scharf, als dieser angekündigt hatte, dass er an einer fliegerischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf festhalte (NZZ 1. 3. 13). Nun krebst der Regierungsrat zurück: Laut einer Mitteilung vom Donnerstag stellt er sich zwar immer noch gegen eine

aviatische Nutzung. Er räumt aber ein, dass der von ihm angestrebte Innovationspark auch umgesetzt werden könne, wenn weitergeflogen werde.

Wie der Innovationspark ausgestaltet werden soll, hat der Regierungsrat jetzt erstmals konkretisiert. Planerisch schlägt sich dies in Anpassungen des kantonalen Richtplans nieder. Sie werden öffentlich aufgelegt und sollen die behördenverbindlichen Grundlagen für den Innovationspark bilden. Für Wilhelm Natrup, Kantonsplaner in der Baudirektion, kommt der Schritt einem Meilenstein gleich. Mit ersten baulichen Massnahmen rechnet er in den Jahren 2016 oder 2017.

### 70 Hektaren für Innovation

Für den Innovationspark beansprucht der Regierungsrat eine Fläche von rund 70 Hektaren. Dieses zusammenhängende Areal weist keine Überschneidungen mit den 20 bis 30 Hektaren Fläche auf, die der Bund für die mögliche weitere aviatische Nutzung reserviert. Die 70 Hektaren sollen etappenweise entwickelt werden – mit dem Ziel, die räumliche Nähe von Wissenschaft, Forschung und Produktion mit Freizeit-, Erholungs- und Wohnfunktionen sicherzustellen. Um Letzteres zu ermöglichen, wäre es für Kantonsplaner Natrup einfacher, wenn auf eine aviatische Nutzung verzichtet würde und nur noch der Heliport und die Rega in Dübendorf stationiert wären. So, wie der Bund den Flugbetrieb plant, gehe er aber nicht von starken Lärmauswirkungen aus –



Neue Zürcher Zeitung  
8021 Zürich  
044/ 258 11 11  
www.nzz.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 119'537  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7  
Abo-Nr.: 1073485  
Seite: 19  
Fläche: 60'332 mm<sup>2</sup>

so dass die Gestaltungsmöglichkeiten nicht gravierend eingeschränkt würden.

Ein gewichtiger Nutzen eines Innovationsparks ist banal: Laut Regierungsrat fehlt es im Raum Zürich an kurzfristig verfügbaren Flächen für Unternehmen, die sich mit Forschungs- und Entwicklungsabteilungen ansiedeln wollen. Für sie wäre das Flugplatzareal ideal, meint die Regierung.

Eine Anpassung im Richtplan betrifft die Erschliessung des Innovationsparks. Um sie zu verbessern, soll die Linie für die Erweiterung der Glattalbahn zwischen den Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon anders geführt werden: direkt über das Flugplatzareal.

Auf nationaler Ebene ist das Terrain für einen Innovationspark in Dübendorf geebnet. Die Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz entschied im Juni, dass je ein Hub-Standort in der Nähe der Eidgenössischen Technischen Hochschulen in Lausanne und in Zürich gebildet werden soll. Für den Bund und für den Zürcher Regierungsrat eignet sich ein Teil des Areals in Dübendorf dafür am besten.

## Bauzonen kompensieren

Eine Knacknuss bildet die Umsetzung der Kulturlandinitiative. Das Flugplatzareal befindet sich grossmehrheitlich in der Landwirtschaftszone. Kantonsplaner Natrup sagt: «Sollte der Kantonsrat an einer Kompensation von neuen Bauzonen festhalten, müssten sie für den Innovationspark ausgeglichen werden – durch Aufwertung von schlechten Böden oder durch Auszonung von bestehenden Bauzonen.» Für Carmen Walker Späh, FDP-Kantonsrätin und Mitglied der Kommission für Planung

und Bau, führt die «sture Haltung der Grünen» die Raumplanung ad absurdum. Solange die Gemeindeautonomie hochgehalten werde, blieben Kompensationen graue Theorie.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) arbeitet darauf hin, sowohl einen fliegerischen Betrieb als auch einen Innovationspark zu ermöglichen. Laut dem Sprecher Urs Holderegger ist vorgesehen, den aviatischen Betrieb auf der verkürzten Hauptpiste spätestens im Januar auszuschreiben. Den definitiven Entscheid wird der Bundesrat voraussichtlich Mitte 2014 fällen.

Jetzt schon zeichnet sich ab: Mindestens zwei sich konkurrenzierende Bewerbungen wird der Bundesrat auf seinen Tisch bekommen: eine unter Federführung von Aerosuisse, dem Dachverband der schweizerischen Luftfahrt, und eine von der von Alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer präsierten Stiftung Museum und historisches Material der schweizerischen Luftwaffe.

Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus sagt, dass sein Verband eine Plattform für Interessenten bilden wolle, um eine gemeinsame Bewerbung einzureichen,

die gut qualifiziert sei. Zwei Ziele seien wesentlich: Einerseits soll für die auf dem Flughafen Zürich unter Druck geratenen General Aviation eine Alternative geschaffen werden. Andererseits soll flugnahen Betrieben wie der Jet Aviation ein Standort geboten werden, an dem nicht so strenge und kostentreibende Sicherheitsanforderungen gälten wie in Zürich-Kloten.

Rita Fuhrer schwebt derweil eine Lösung vor, die «weniger hochfliegend ist», wie sie sagt. Ihre Stiftung wolle den Status quo respektieren. So soll zu Bürozeiten der Werkbetriebe aufrechterhalten werden, um flugnahe Unternehmen anzusiedeln, und historische Flugzeuge wie die «Tante Ju» sollen eine Heimbasis behalten. Gut an der Konkurrenz mit der Aerosuisse-Plattform sei, dass der Bundesrat eine Auswahl habe: «Er muss entscheiden, was er für politisch umsetzbar hält.»

Dübendorfs Stadtpräsident Lothar Ziörjen, der dezidiert für einen Innovationspark kämpft, sieht in beiden Konzepten Probleme. Der Vorschlag von Aerosuisse führe zu unzumutbaren Lärmbelastungen, jener von Fuhrer sei kaum kostendeckend zu betreiben.

