

3. Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf des kantonalen Richtplans

Antrag des Regierungsrates vom 6. April 2022 und geänderter Antrag der IPZ-Spezialkommission vom 28. Oktober 2022

Vorlage 5821a

Ratspräsidentin Esther Guyer: Zuerst die Vorbemerkung: Falls Sie noch Anträge einreichen wollen, dann tun Sie das bitte mit Lucas Schloeth vom ARE (*Amt für Raumentwicklung*), er wird kontrollieren und ergänzen. Aber es geht auch ohne Anträge (*Heiterkeit*).

Wir kommen zuerst zur Detailberatung von 5821a. Sie wird nach dem Inhaltsverzeichnis des Richtplantextes geführt und es gilt die Redeordnung von fünf Minuten. Danach wird der Mitwirkungsbericht bezüglich der nicht berücksichtigten Einwendungen aufgrund der Detailberatung der Vorlage 5821a, so überhaupt nötig, angepasst und zur Kenntnis genommen. Ebenso wird mit dem Erläuterungsbericht verfahren. Schliesslich findet dann die Schlussabstimmung über die bereinigte Vorlage statt.

Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden? Vielen Dank.

Detailberatung

2 Siedlung

2.2 Siedlungsgebiet

Keine Bemerkungen; genehmigt.

4 Verkehr

4.7 Luftverkehr

4.7.2 Weitere Flugplätze

4.7.2.1 Ziele

1

Minderheitsantrag Karin Fehr Thoma, Florian Heer:

1. Absatz, Punkt 7, Neufassung

Der heutige Militärflugplatz Dübendorf mit zivilaviatischer Nutzung und 16'000 Flugbewegungen pro Jahr ist beizubehalten mit dem Ziel, die Piste mittelfristig stillzulegen und nur noch eine Helikopterbasis zu führen. Die Grundlagen ... zu erarbeiten. Die Helikopterbasis ist so ... werden. Die Betriebszeiten ... sichern. (Streichen: Der Flugbetrieb ... ausgelegt.)

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission Innovationspark Zürich (IPZ): Hier beantragt die Minderheit, die Flugbewegungen auf 16'000 zu

begrenzen und mittelfristig nur noch eine Helikopterbasis zu betreiben. Die Kommission beantragt, diesen Antrag abzulehnen. Gemäss Synthesebericht (*Vorlage 5768*) sind die Flugbewegungen auf 20'000 festgelegt. Ziel des Innovationsparks ist es, die vorhandene aviatische Infrastruktur für Forschung und Tests zu nutzen. Dies würde mit diesem Antrag verunmöglicht. In Zukunft soll die knappe Hälfte der Flugbewegungen militärisch sein und von diesen 20'000 Flugbewegungen insgesamt entfällt rund die Hälfte auf Helikopterflüge.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Vergangene Woche liess die Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*) hier verlauten, dass die Regierung der Planung ergebnisoffen gegenüberstehe. Wäre dem so, würde man über den Richtplan befinden, wenn das Resultat vorliegt, und nicht jetzt. Aber das mit dem Ergebnisoffenen war wohl eine leere Phrase, die eine Offenheit zeigen soll, die nicht wirklich vorhanden ist. Man gibt ja nicht Millionen aus, um am Schluss die Region nicht doch noch mit weiteren Flugemissionen belästigen zu können. So probieren wir zu retten, was zu retten ist. Der Minderheitsantrag 1 von Karin Fehr Thoma und Florian Heer, den Flugbetrieb bis zur vom VBS (*Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport*), dem Bund, vorgesehenen Stilllegung der Fliegerei mit Flächenflugzeugen auf dem Flugplatz die Nutzung auf maximal 16'000 Bewegungen zu begrenzen, ist das einzig Richtige sowie die Betriebszeiten für Flächenflugzeuge verbindlich und ohne Ausnahmen festzulegen – auch das Richtige –, nicht so wie in Kloten. Die Menschen in der gesamten Region Flughafen/Flugplatz werden schon heute in gesundheitsschädlichem Mass mit Flugemissionen belästigt. Stimmen Sie dem Minderheitsantrag 1 zu, Sie tun es für das gesundheitliche Wohl der in der Region lebenden Menschen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ich nutze das Wort bei diesem Minderheitsantrag kurz allgemein zum Thema dieses Richtplan-Geschäftes von heute, so können wir uns dann bei den weiteren Anträgen kürzer halten. Wir haben letzten Montag den Krediten und dem Synthesebericht zugestimmt und damit den Grundstein zu der Dreifachnutzung auf dem Flugplatzareal gelegt. Der Richtplan, über den wir jetzt hier debattieren, muss schlussendlich diese Absicht auch abbilden, soll dem Synthesebericht, den wir verabschiedet haben, entsprechen. Denn schlussendlich ist der Richtplan behördenverbindlich und nicht der Synthesebericht. Das ist wesentlich, dass wir uns hier sehr genau dann gemäss den Vorgaben festlegen. Deshalb müssen im Richtplan diese Nutzungen auch korrekt abgebildet sein. Es kann nicht sein, dass wir einen Teil dieser Dreifachnutzung im Richtplan wieder heraustilgen. Das heisst, der Richtplan muss auch die Aviatik abbilden und dem Zitat aus dem Ergänzungsbericht, wo auf den ausserordentlichen Standortvorteil der Piste im Zusammenhang mit dem Innovationspark hingewiesen wird, muss auch Rechnung getragen werden.

Nun, in diesem Antrag, der jetzt im Raum steht, kommt ja das ganz wesentliche Wort vor, nämlich «stillzulegen». Es geht den Grünen darum, die Piste aufzuheben. Und es ist natürlich symptomatisch, dass jetzt Urs Dietschi diesen Antrag vertritt. Er ist ja bekannt als sehr militanter Luftfahrtgegner in jedem Bereich, in

dem es ums Fliegen geht. Nur steht der Antrag natürlich diametral zu den Absichten, wie wir sie jetzt im Synthesebericht verabschiedet haben, und auch zu den Kreditvorlagen vom letzten Montag. Es ist typisch für die Grünen, der Traum vom Fliegen wird jedoch Bestand haben. Träume zu verbieten scheint offenbar das neue Programm der Grünen zu sein. Dieser Antrag ist nicht vereinbar mit dem Mehrheitsentscheid vom letzten Montag. Ich bitte Sie, ihn abzulehnen. Dankeschön.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Nach Christian Lucek freue ich mich, dass wir nach den Kreditvorlagen letzte Woche heute auch gleich den Richtplan dazu bereinigen können. Wir von der SP haben die Kredite bewilligt und stehen bis auf einige Anträge auch hinter dem Richtplan. Damit unterstützen wir auch das Konzept des Innovationsparks mit Piste. Aber auch ich muss hier noch einmal betonen, dass es keinen emissionsfreien Flugverkehr gibt, weder heute noch mit Sustainable Aviation Fuel und auch nicht nach heutigem Forschungsstand. Aber wir stehen zur Globalisierung und damit zur Erreichbarkeit durch Flugverkehr. Ob wir dabei aber die Emissionen wirklich auf null bringen, wage ich zu bezweifeln. Aber ich glaube an die Kraft der Forschung.

Das hier ist nun ein schwieriger Antrag zum Start für uns, denn ich bin überzeugt: Es sind zwei Anträge. Aber niemand war bereit, die Aufteilung zu machen. Die Begrenzung auf 16'000 Flugbewegungen hätten wir gerne unterstützt, da auch wir möglichst wenige Flüge in Dübendorf wünschen. Aber den zweiten Teil mit der mittelfristigen Stilllegung der Piste können wir nicht unterstützen. Ich hatte schon eingeleitet, dass wir zum Konzept dieses Innovationsparkes mit Piste stehen, und da können wir diesen Teil des Antrags nicht unterstützen. Somit lehnt der Grössteil der SP-Fraktion diesen Antrag ab.

Einigen von uns ist aber die kleinere Anzahl der Flugbewegungen so wichtig, dass sie diesen Antrag unterstützen. Aber wir kommen ja gleich nochmals auf die Anzahl der Flugbewegungen zu sprechen. Herzlichen Dank.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Ich kann es gleich vorwegnehmen, dass die FDP diesen Antrag nicht unterstützen wird. In meinem Eintretensvotum von letzter Woche habe ich bereits mehrmals betont, dass die Piste das Alleinstellungsmerkmal des Innovationsparks Dübendorf ist und damit eine einmalige Chance darstellt durch den direkten Zugang zu einer Start- und Landebahn, die Forschungs- und Testflüge ermöglicht. Im Synthesebericht, der von allen Stakeholdern unterschrieben wurde, wurden 20'000 Flugbewegungen festgelegt. Diese Zielsetzung erfolgte nach einer Abwägung der künftigen Nutzung, des Umfangs und der Betriebszeiten des zivilen Flugplatzes. Dabei wurden die aktuell geltenden Betriebszeiten sowie die Zielsetzungen hinsichtlich des Lärmschutzes der Bevölkerung berücksichtigt. Eine weitere nach unten korrigierte Anzahl Flugbewegungen ist nicht zielführend und steht im Widerspruch zum Synthesebericht.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Sehr geehrte Interessierte des Innovationsparks aus Forschung, Wirtschaft, Politik und Wissenschaft, geschätzte Anwohnerinnen und Anwohner, auf über 70 Fussballfeldern Fläche steht ein international wichtiger Forschungsstandort mit eigenem Flugfeld. Das ist weltweit einmalig. Den Sorgen der lokalen Bevölkerung ist Sorge zu tragen. Wir Grünliberalen stehen ganz klar zur Nutzung der vorhandenen aviatischen Infrastruktur für den Werk- und Forschungsflugplatz und lehnen sämtliche Anträge, welche dies verhindern, ab. Auch die Standortgemeinden stehen zur limitierten Aviatik mit maximal 20'000 Flugbewegungen pro Jahr. Diese Obergrenze ging beim Antrag des Regierungsrates zwar vergessen, wir Grünliberalen stellen daher via Kommission den Antrag, zum Schutz der lokalen Bevölkerung die Anzahl Flugbewegungen auf 20'000 zu begrenzen, aber keine weitere Begrenzung darüber hinaus. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Sie wissen es, der Synthesebericht und das Konzept «Aviatik Flugplatz Dübendorf» sehen einen Flugbetrieb vor, der auf 20'000 Flugbewegungen ausgelegt ist. Dabei geht es in erster Linie um die Sicherstellung von vertraglichen Lärmemissionen. Wenn Sie jetzt diese Zahl ändern, dann stehen Sie im Widerspruch zu den Ergebnissen der Synthese oder des Syntheseberichts, der – es wurde gesagt – mit den Standortgemeinden ausgearbeitet wurde. Zudem möchte ich an dieser Stelle darauf hinweisen, dass bereits ein Betrieb bis 20'000 Flugbewegungen betriebswirtschaftlich anspruchsvoll sein wird. Also die an uns gestellte Aufgabe ist anspruchsvoll und wir stellen uns dieser Aufgabe – auch ergebnisoffen, wie ich das vor einer Woche gesagt habe. Es bleibt eine Herausforderung, aber diese 20'000 Bewegungen sind eben eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Grenze, die auch aus Lärmschutzgründen Sinn macht. Wenn Sie die nun ändern, dann ändern sie etwas Schwerwiegendes. Denn so wird es für uns fast nicht möglich, Ihnen später etwas vorzuschlagen, das auch Hand und Fuss hat; erst recht, wenn Sie uns sogar verpflichten, den Betrieb mittelfristig einzustellen. Dann ist das Konzept vom Tisch, dann können Sie nicht mehr von einem Forschungs-, Test- und Werkflugplatz sprechen. Und in diesem Sinne wäre es ein grosser Widerspruch zum Entscheid, den Sie vor einer Woche getroffen haben, und auch zum Auftrag, den ich von Ihnen vor einer Woche erhalten habe. Ich bitte Sie daher dringend, diesem Antrag nicht stattzugeben. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 1 von Karin Fehr Thoma gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 139 : 33 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

2

Minderheitsantrag Christian Lucek, Jürg Sulser, Marcel Suter, Orland Wyss:
1. Absatz, Punkt 7, 5. Satz (gemäss Antrag Regierung)

Der Flugbetrieb ist auf 20'000 Flugbewegungen ausgelegt.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Hier verlangt die Minderheit die Auslegung des Flugbetriebs auf 20'000 Bewegungen. Dieser Antrag entspricht der ursprünglichen Vorlage des Regierungsrates. Die Mehrheit beantragt die Ablehnung des Antrags und will die Flugbewegungen auf 20'000 begrenzen. Der Streit ist nicht bloss semantischer Natur. Die Auslegung auf 20'000 Flugbewegungen beinhaltet den heutigen Stand des Lärms. Sollten in Zukunft die Flugbewegungen leiser werden, könnten deshalb mehr Bewegungen möglich sein. Solches ist mit dem Wort «begrenzen» ausgeschlossen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Der Herr Kommissionspräsident hat es erwähnt, der Antrag, den wir hier stellen, entspricht dem ursprünglichen Regierungsantrag. Und einen weiteren Punkt hat der Präsident bereits erwähnt und zwar, dass Flugbewegungen nicht dem Lärm entsprechen, und um das geht es. Es geht ja bei einer Begrenzung darum, die Bevölkerung vor Emissionen zu schützen, und hier ist eine absolute Zahl mit einer Bewegungsbegrenzung das falsche Instrument. Denn Lärmkurven, die dann im Betriebsreglement respektive im SIL (*Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*) festgelegt werden, sind dafür relevant. Wenn Sie jetzt Bewegungen begrenzen, dann erinnere ich daran: Es geht ja auch um einen Forschungsflugplatz und da sind auch innovative Konzepte in der Pipeline. Es geht auch um elektrisch betriebene Flugzeuge, um senkrecht startende elektrische Flugzeuge. Sie müssen sich das vorstellen, da gibt es eine Drohnenbox auf dem Flugplatz. Das Fluggefährt verlässt also bei diesen Versuchen den Perimeter des Flugplatzes gar nicht. Das verursacht keine Emissionen im Umfeld. Und jede Bewegung, also jeder Start, jede Landung, die diese Drohne macht, gibt dann ein Strichlein von diesen 20'000, und deshalb ist dieser Ansatz einfach schlicht falsch. Es ist korrekt, wenn es darum «ausgelegt» heisst. Und noch ein Hinweis zum SIL: Schlussendlich werden solche Dinge im Betriebsreglement und im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt festgelegt, ist also dann eigentlich Teil des Bundeskonzeptes. Und da erinnere ich einfach daran: Mit dem bevorstehenden Wechsel im UVEK (*Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation*), den wir diese Woche (*bei der Ersatzwahl für die amtierende Bundesrätin Simonetta Sommaruga*) erleben dürfen, ist es gut möglich, dass der Stellenwert der Luftfahrt endlich auch in Bundesbern wieder angemessen erkannt wird. Und schon nur aus diesem Grund ist es falsch, wenn wir hier eine Limite absolut festlegen. Ich plädiere dafür, dass wir auf den Regierungsantrag gehen und das Wort «ausgelegt» im Richtplan festlegen. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Diese Begrenzung im Richtplan ist sehr zu begrüßen. Wie beim vorangegangenen Antrag ausgeführt, hätten wir auch eine noch kleinere Zahl unterstützt, aber dazu hatten wir leider keine Mehrheiten. Aber die Änderung der Formulierung von «ausgelegt» auf «begrenzt» unterstützen wir selbstverständlich. Aber Christian Lucek, auch eine Drohne oder was auch immer, die nur

im Gelände fliegt, macht auch Emissionen. Das kann nicht nur dortbleiben. Das wissen wir noch nicht, was es alles genau gibt, das müssen wir begrenzen. Und noch ein kurzes Wort zum Synthesebericht: Für uns als SP ist dieser Synthesebericht nicht die absolute Grenze. Wir unterstützen ihn, wir interpretieren ihn, aber wir nehmen ihn nicht als sakrosankt. Gerade vorher wurde es wieder gesagt: Alle Stakeholder hätten diesen Synthesebericht unterstützt. Nein. Der Kantonsrat ist auch ein relevanter Stakeholder und der Kantonsrat ist erst jetzt in diesen Synthesebericht involviert. Ich freue mich sehr, dass nach dieser Richtplandebatte und den Kreditanträgen letzter Woche wirklich alle Stakeholder dabei sind. Herzlichen Dank.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Ich erlaube mir trotzdem, es nochmals zu wiederholen: Bund, Kanton und die Standortgemeinden haben sich im Synthesebericht darauf geeinigt, dass der Flugbetrieb auf 20'000 Flugbewegungen ausgelegt wird. Dieser Entscheid kam nach Abwägen der Ziele des Innovationsparks und des Schutzes der Bevölkerung zustande. Darf ich Sie daran erinnern: Innovation bedeutet auch Einführung von etwas Neuem. Stehen wir dem nicht im Wege, denn es könnte ja durchaus sein, dass beim Einsatz von leiseren Flugzeugen der Lärmschutz auch bei einer höheren Anzahl Flugbewegungen eingehalten werden kann und die Flugbewegungen nicht starr limitiert werden müssen. Wir unterstützen den Regierungsratsantrag.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Eingangs des Richtplans steht unter Kapitel 4 bei den Zielen «falls eine Verlagerung von Teilen des gewerbsmässigen Flugverkehrs des Flughafens Zürich nötig werden sollte». Dass die Verlagerung von Luftverkehr vor der Werkfliegerei genannt wird, zeugt halt doch davon, dass das, was ich vor einer Woche hier geäussert habe, dass der Business-Flugplatz durch die Hintertür doch noch realisiert werden soll, nicht so falsch ist und nicht widerlegt werden kann, ausser die Verlagerung des gewerbsmässigen Flugverkehrs im Richtplan werde explizit ausgeschlossen. Die Finte mit den 20'000 Bewegungen, dass diese nur gelten, solange der Lärm der gleiche bleibt, und dass es, wenn er unterschritten wird, mehr Bewegungen geben kann, zeugt doch genau von der Falschheit der Argumentation. Aus der hochgelobten Dreifachnutzung wird dannzumal eine Einfachnutzung und Dübendorf zur vierten Piste von Kloten. Es ist aus meiner Sicht ein falsches Spiel gegenüber der von Flugemissionen betroffenen Bevölkerung, wenn man die Dreifachnutzung vor allem mit der Innovation propagiert und diese nun schon, wie im Minderheitsantrag 2, mit den verlangten 20'000 Bewegungen, die hauptsächlich der gewerbsmässigen Fliegerei dienen sollen, noch unterstützen will. Lehnen Sie den Minderheitsantrag 2 ab. Sie tun es für das gesundheitliche Wohl der in der Region lebenden Menschen.

Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil): Im Antrag der Regierung ist der Flugbetrieb auf 20'000 Flugbewegungen ausgelegt. Rasch hat es sich in der Spezialkommission gezeigt, dass das Wort «ausgelegt» den Verantwortlichen zu viel

Spielraum lässt. Im Sinne der Klarheit unterstützt daher die Mitte eine Begrenzung der Luftbewegungen auf 20'000. Selbstverständlich wird niemand der Anrainergemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen einen Aufstand machen, falls die Anzahl Flugbewegungen von 20'000 um ein paar wenige überschritten wird. Dies könnte zum Beispiel wegen dem WEF (*World Economic Forum*) oder wegen der Stationierung von Luftfahrzeugen wie während Corona (*Covid-19-Pandemie*) geschehen. Eine Begrenzung auf 20'000 Flugbewegungen ist eine klare Ansage. Es sollen keine Auslegungsspiele auf dem Rücken der Bevölkerung ausgetragen werden. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es ist richtig, dass die Regierung die «Auslegung» auf 20'000 Bewegungen bevorzugt hat; dies auch, weil es der Synthese entspricht und damit auch dem Willen der Gemeinden. Zurückweisen möchte ich den Vorwurf, dass dies irgendwie in einem Zusammenhang mit einem Business-Aviation-Standort in der Hinterhand stünde beziehungsweise dass wir das quasi indirekt trotzdem wieder einführen wollten. Das ist einfach falsch, das ist eine falsche Meldung und das entspricht weder der Haltung der Regierung noch dem Synthesebericht. Nun, mit dem Wording «Begrenzung» nehmen Sie uns etwas den Spielraum, das wurde erwähnt, den Spielraum der Synthese. Nichtsdestotrotz ist es eine Willenskundgebung in einem Bereich, wo abschliessend – das muss ich hier einfach sagen, wenn wir über Aviatik sprechen – der Bund zuständig ist. Ich möchte trotzdem erwähnen: Für uns ist das kein unmöglicher Auftrag. Wir können unseren Auftrag, eine Vorlage auszuarbeiten, auch mit einer Begrenzung auf 20'000 erfüllen. Das können wir machen. Das wird möglich sein und stellt unsere Vorlage nicht grundsätzlich infrage, obwohl die Regierung, wie gesagt, eigentlich die ursprüngliche Variante natürlich bevorzugt hätte. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 2 von Christian Lucek gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 97 : 73 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

3

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Harry Robert Brandenberger, Sylvie Matter:

1. Absatz, Punkt 7, zusätzlicher Satz 1

Es dürfen in Zukunft keine Flugzeuge zur kurzzeitigen Parkierung am Flugplatz Dübendorf landen oder starten.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Die Minderheit möchte das kurzzeitige Parkieren von Flugzeugen verbieten. Es handelt sich gemäss den Aussagen des Minderheitsantrags um einen eigentlichen Anti-WEF-Antrag. Die Mehrheit lehnt dies ab. Entscheidend ist nicht der Zweck der

Flugbewegungen, sondern die Gesamtzahl. Zudem könnte es durchaus auch möglich sein, dass für Not- und Katastrophensituationen kurzfristig Flugzeuge parkiert werden müssen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Die Flugbewegungen zum World Economic Forum, WEF, am Flughafen Dübendorf sind uns ein Dorn im Auge und vor allem auf den Ohren. Und ich bin überzeugt, dass die ansässige Wohnbevölkerung auch keine Begeisterung über diese Flüge hat. Darum versuchen wir, im Richtplan diese Flüge zu unterbinden. Das ist alles andere als einfach zu formulieren, vor allem so, dass es allgemeingültig ist. Und am Ende wird sowieso der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt über diese Flüge bestimmen. Der Richtplan beschreibt den politischen Willen im Kanton Zürich zu seinen raumbezogenen Aufgaben. Und hier ist es für uns klar, dass wir eintragen wollen, dass die Piste im Innovationspark für Innovationen eingesetzt werden soll und eben nicht zur Parkierung während des WEF. Diese Bewegungen und auch alles andere, was an einen Business Airport erinnert, gehört an den Flughafen Zürich in Kloten. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Ja, also dieser Antrag – ich weiss nicht so recht, wie er einzuordnen ist – zur kurzzeitigen Parkierung: Sie haben es ja vermieden, zu sagen, um was es Ihnen geht, ausser jetzt im Votum. Es geht darum, das WEF abzuwürgen. Ich erinnere daran, dass man auch während der Pandemie den Flugplatz Dübendorf nutzen musste, um einen Teil der Flotte der Helvetic und der SWISS (*Fluggesellschaften*) zu parkieren. Er ist einfach Unsinn, dieser Antrag. Das World Economic Forum findet statt, es wird nach wie vor auch mit Business-Jets bedient werden. Übrigens, ich habe das Büro mit Blick auf die Piste in Dübendorf, und jedes Mal, wenn das WEF stattfindet und ich zum Fenster schaue stelle ich fest: Oh, es hat Business Jets parkiert. Zu hören, dass ein Business Jet kommt und wieder geht, vergessen Sie das! Das sind hocheffiziente, topmoderne Flugzeuge, die sehr wenig Lärm verursachen. Es ist also einfach eine Scheindebatte und Sie greifen da schon sehr tief ins künftige Betriebsreglement ein, das dann definitiv Bundessache sein wird. Der Antrag ist einfach unsinnig, lehnen Sie ihn bitte ab.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Lassen Sie mich das Wort «Unsinn» gleich aufnehmen. Es ist nämlich einmal mehr ein Antrag, der den gemeinsamen Absichten aller Beteiligten am Synthesebericht widerspricht. Im Rahmen des Syntheseberichts wurden die Nutzung, die Anzahl Flugbewegungen, die Betriebszeiten für den zivilen Flugplatz berücksichtigt und evaluiert. Weitere Vorgaben zur Nutzung sind nicht stufengerecht und können nicht Bestandteil des kantonalen Richtplans sein. Die detaillierten Vorgaben zur Nutzung werden im SIL-Objektblatt festgelegt. Lehnen Sie ab.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Wie es gesagt wurde, der Antrag zielt ja eigentlich auf die Business-Jets, deren Besitzer auf dem Weg nach Davos ans

WEF sind. Die kurzzeitige Parkierung von Flugzeugen kann aber auch ganz andere Gründe haben. Zum Beispiel wurden im ersten Lockdown der Corona-Pandemie zwischenzeitlich viele Flugzeuge der SWISS, die ja nicht mehr fliegen konnten, die am Boden waren, in Dübendorf parkiert, und das war sicher eine sehr gute Lösung. Der Antrag will solche Nutzungen in Zukunft verbieten. Er widerspricht der Synthese und er widerspricht auch dem Konzept Aviatikflugplatz Dübendorf, die mindestens diese Art der kurzzeitigen Parkierung nicht verhindern wollen. Ich möchte auch hier erwähnen, dass schlussendlich der Sachplan Infrastruktur Luft definiert, wie es ist. In diesem Sinne wäre es eine Willenskundgebung des Kantonsrates. Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 3 von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 133 : 39 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

4

Minderheitsantrag Florian Heer, Markus Bischoff, Karin Fehr Thoma, Harry Robert Brandenberger, Felix Hoesch, Sylvie Matter:

1. Absatz, Punkt 7, zusätzlicher Satz 2

Für den land- und luftseitigen Bereich des Flugbetriebs wird ein Absenkpfad für die Treibhausgasemissionen festgelegt, bis 2040 Treibhausgasneutralität erreicht ist.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Die Minderheit möchte einen Absenkpfad für Treibhausgasemissionen verankern, bis 2040 die Treibhausgasneutralität erreicht ist. Die Mehrheit lehnt dies ab. Der Kanton Zürich hat sich gemäss Regierungsratsbeschluss für eine Netto-null-Strategie bis 2050 entschieden. In der Klimastrategie des IPZ ist ein allgemeiner Absenkpfad vorgesehen. Der Antrag verlangt zudem für die luftseitige Nutzung ebenfalls eine Neutralität bis 2040. Für die Regulation des Flugverkehrs ist aber allein der Bund und nicht der Kanton zuständig.

Florian Heer (Grüne, Winterthur): Hier beantragen wir Grünen, dass der Flugverkehr sowieso erreichen muss, was vorgesehen ist. Die Klimaziele von Paris sind verbindlich für sämtliche Gesellschafts- und Wirtschaftsteile. Die Schweiz verpflichtet sich, ihre Politik danach auszurichten, dass die globale Erwärmung im Vergleich zum vorindustriellem Niveau auf 1,5 Grad begrenzt wird. So weit, so bekannt und so weit auch entfernt von erreichbar. Am 15. Mai 2022 hat die Zürcher Stimmbevölkerung mit 67 Prozent Ja-Stimmen den Klimaschutz in der Verfassung des Kantons Zürichs verankert. Damit hat uns die Bevölkerung den klaren, verbindlichen Auftrag erteilt, in allen Bereichen Klimaschutzmassnahmen zu ergreifen. So müssen wir das auch hier effizient und rasch umsetzen. Auch in Übereinstimmung mit der langfristigen Klimastrategie des Kantons Zürich soll

der Flugplatz Dübendorf, wenn er denn schon erhalten bleibt, wie Sie letzte Woche wahrscheinlich beschlossen haben, das Netto-null-Ziel möglichst rasch erreichen, dies land- und auch luftseitig. Wir halten 2040 für einen gangbaren Kompromiss, früher wäre viel besser und notwendig. Wir haben bereits sehr viel Zeit ungenutzt verstreichen lassen und wir wissen: Bei der Klimakrise verursacht eben aufgeschobenes Handeln später viel höhere Kosten für Bevölkerung und Unternehmen.

Zur Erinnerung: 80 Prozent der Weltbevölkerung sind noch nie geflogen. Es ist somit ein Spass für ein paar Privilegierte, für eine privilegierte Minderheit auf Kosten aller Menschen auf diesem Planeten. Auch der Fokus des Ökosystems, wie es auf dem IPZ genannt wird, auf die Aviatik nützt nur ganz wenigen. Die einzige wirkliche Möglichkeit Treibhausgasneutralität in der Aviatik zu erreichen, ist der Ausbau der E-SynFuels (*synthetische Treibstoffe*). Daneben werden die biobasierten SynFuels eine kleine Unter-Rolle einnehmen können, denn deren Ausbau ist ökologisch heikel und aufgrund der Rohstoffverfügbarkeit sehr begrenzt. Des Weiteren zeigen die Tests mit batteriebetriebenen Flugzeugen deren physikalischen Grenzen klar auf. Diese Antriebsart ist zu schwer für grosse Flugzeuge, eine Boeing 747 braucht ungefähr eine Batterie, die so schwer ist wie das Flugzeug selber. Sie wird eine vernachlässigbare Rolle spielen. Hier weiter zu forschen – auch auf dem IPZ – erscheint eher sinnfrei. Die Aviatik ist im Embryostadium oder doch eher vielleicht im Zellteilungsstadium der Entwicklung, treibhausgasneutral zu werden. Die E-SynFuels aus erneuerbarer und überschüssiger Energie – Sie möchten ja wohl auch noch heizen, den ÖV benutzen, allenfalls Auto fahren et cetera – sind die einzige Alternative zum herkömmlichen fossilen Kerosin. Weltweit sind wir bei der Produktion der E-SynFuels im Bereich der Labor- und der ersten Pilotversuche, sprich: Wir produzieren Liter. Gemäss der schweizerischen Gesamtenergiestatistik benötigen wir jedoch 787'000 Tonnen jährlich. Die kühnsten Pläne in der Luftwirtschaft erhöhen die Beimisch-Quote oder den Beimisch-Anteil der E-SynFuels auf sage und schreibe 0,04 Prozent im Jahr 2025 und auf 50 Prozent im 2050. Wir bewegen uns also mit Tempo null Richtung Netto null. Im Flugsektor ist somit keine klimaschonende Lösung in Sicht, die innerhalb des knappen Zeithorizonts flächendeckend einsetzbar wäre. Wer bloss auf zukünftige Technikwunder zur Klimarettung spekulieren will, müsste konsequenterweise erst einmal das Verkehrsaufkommen drastisch reduzieren. Die lokale Bevölkerung der drei Anrainerstaaten beispielsweise würde es Ihnen danken. Und nicht zu vergessen, zwei Drittel des Klimaschadens der Luftfahrt stammen eben nicht vom CO₂, sondern entstehen aufgrund der Höheneffekte, Stichwort «Cirruswolkenbildung». Hier hat die Luftfahrt noch gar keinen Ansatz gefunden.

Ein Ort der Innovation ist der richtige Ort, um das notwendige Ziel, eben treibhausgasneutral zu fliegen, zu verwirklichen. Wo soll es gelingen, wenn nicht auf dem IPZ? Und ein Leuchtturmprojekt wie der Innovationspark muss eben auch Leuchtturmziele erhalten, sonst bleibt er Mittelmass. Stimmen Sie für unseren Antrag. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Der Vorredner hat jetzt gerade wieder die Gelegenheit genutzt, das Klima-Evangelium zu predigen. Und Sie haben in Ihrer Predigt x Argumente geliefert, weshalb genau Innovation in der Luftfahrt stattfinden soll, und genau das wollen Sie jetzt abwürgen. Ich erinnere daran, die Luftfahrt ist mit Abstand eine der innovativsten Branchen überhaupt. Denken Sie 100 Jahre zurück, stellen Sie sich ein Flugzeug von vor 100 Jahren vor und schauen Sie, was heute herumfliegt. Mit jeder kommerziellen Flugzeuggeneration – und die Generationsschritte liegen also unterhalb von Dekaden, innerhalb von weniger als zehn Jahren – haben wir heute eine um 20 Prozent erhöhte Effizienz durch innovative Technologien in der konventionellen Aviatik, und genau darum geht es. Die Aviatik – und das reden Sie einfach weg – ist ein Standort- und ein Wirtschaftsfaktor erster Güter für den Kanton Zürich und die Schweiz. Ohne das Drehkreuz Zürich und die anderen zusammenhängenden Bereiche der Aviatik würde unsere Wohlstandssituation wesentlich anders aussehen, anerkennen Sie das einmal! Da können Sie so lange predigen, wie Sie wollen, es ändert nichts an dieser Tatsache. Es steht in Ihrem Antrag «für den land- und luftseitigen Bereich». Sie haben auch zitiert, dass es verbindliche Vorgaben gebe, sei es mit dem Abkommen von Paris (*Klima-Übereinkommen von Paris*), sei es mit gesetzlichen Grundlagen, die wir selber im Kanton festgelegt haben. Ja, glauben Sie denn nicht an Ihre eigenen Gesetze, die Sie gemacht haben, wie das Energiegesetz? Selbstverständlich werden die Bauten, die auf dem Innovationspark entstehen, dem Energiegesetz entsprechen. Selbstverständlich werden alle diese Bereiche, die dort aktiv werden, die geltenden Gesetze und die Klimagesetzgebungen einhalten. Und deshalb ist es absolut nicht nötig, dass wir hier noch einmal ein «Klimagedöns» im Richtplan festlegen müssen. Lehnen Sie diesen Antrag ab.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir stehen zu Netto null, und das möglichst bald. Dazu reicht es aber nicht, jahrelang zu beobachten, zu planen und Massnahmen auszudenken, sondern es muss jetzt losgehen mit der Einsparung der Treibhausgase. Diese Bemühungen dürfen nicht nachlassen und das drückt sich am besten in einem Absenkpfad aus. Und Christian Lucek, du weisst es ganz genau, Flugzeuge leben 20 bis 40 Jahre, und wir brauchen jetzt ein Netto-null-Ziel. Darum müssen wir wirklich jetzt vorwärtsgehen und nicht noch länger planen und beobachten. Darum unterstützen wir diesen Antrag gerne. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Der Kanton Zürich strebt an, die Treibhausgasemissionen möglichst rasch, aber spätestens bis 2050 auf netto null zu senken. Und jetzt verlangt dieser Antrag, dass es in diesem Bereich ohne Berücksichtigung der Konstellation und der Vorgaben auf 2040 erfolgen soll. Der Innovationspark kann mit dem, was er tut, nämlich bei der Entwicklung und Erprobung von innovativen, klimafreundlichen Mobilitätsformen, einen wichtigen Beitrag leisten. Das ist viel wichtiger, als wenn man jetzt solche Vorgaben in den kantonalen Richtplan reinschreibt. Die beantragte Änderung geht über den landseitigen Bereich, über das Ziel der Klimastrategie hinaus und ist daher zu einschränkend. Der Flugbetrieb hingegen unterliegt internationalen Regulatorien,

deren Vollzug alleine durch den Bund erfolgt. Hier hat also eine Eintragung in den kantonalen Richtplan keine Wirkung und wäre reine Symbolpolitik. Daher wird die FDP dem Mehrheitsantrag der Kommission folgen. Besten Dank.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Man sollte einmal auch mit einer Mär aufräumen: Die Klimaerklärung von Paris ist nicht eine Verpflichtung der Schweiz, sämtliche Aktivitäten einzustellen, die CO₂ produzieren; das ist blanker Unsinn. Und nun ist es so beim Innovationspark: Mit den geplanten 20'000 Flugbewegungen sind die Flugbewegungen pro Tag bereits auf circa 50 beschränkt. Das ist wenig, aber es ist machbar. Noch weniger ist einfach eine Ermordung des Innovationsparks. Es geht ja um den Innovationspark mit direkter Flughafenanbindung, was den Innovationspark auch entsprechend attraktiv macht. Und es soll dann auch funktionieren, ohne dort rein nur staatlich subventionierte Figuren haben zu können. Innovation setzt auch Innovation des Gewerbes und Rentieren des Gewerbes voraus. Innovation kann nicht aus der Luft geholt werden und rein durch staatliche Förderung entstehen. Innovation braucht Rahmenbedingungen, die auch vernünftig sind. Wenn wir sagen «wir wollen den ganzen Flugverkehr erledigen», so ist das keine vernünftige Rahmenbedingung, gerade für einen Innovationspark, der ja auch Fortschritte bringen kann in Energieeffizienz und vielem, was auch dem Sprecher der grünen Ratsseite sicher gefallen würde. Aber auch das setzt vernünftige Rahmenbedingungen voraus. Wir können den Innovationspark in diesem Sinne nicht einfach in einen stalinistischen Asphaltplatz einsetzen, ohne jede Flugzeugverbindung; das geht nicht. Ich weiss, dass das neuerdings beliebt ist, Plätze dürfen ja nicht das geringste Grün aufweisen. Aber das ist ein anderes Thema, das auch Herr Katumba (*Andrew Katumba mit den Motionen KR-Nrn. 129/2019 und 60/2021*) schon angeschnitten hat, sehr zu Recht angeschnitten hat.

Nun, ich befürworte, dass man den Flugplatz nicht ermordet, und deshalb bin ich der Meinung, wir sollten bei vernünftiger Beurteilung und vernünftigen Reglementen bleiben, die eine Entfaltung sowohl eines sinnvollen, mässigen Flugverkehrs wie auch des Innovationsparks ermöglichen, und nicht beides ermorden. Ich danke euch für die Aufmerksamkeit.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Ich schliesse gleich am Votum des letzten Redners Landmann an. Er will nicht, dass der Flughafen ermordet wird, ihm ist lieber, wenn die Bevölkerung ermordet wird, so seine Worte weitergeführt. Und Stalin (*Josef Stalin, sowjetischer Diktator*) hatte sehr wenig mit Umwelt zu tun, Herr Landmann, Sie müssen vielleicht noch einmal in die Geschichte gucken.

Zu Herrn Lucek, der die Klimaveränderung negiert, kann ich eigentlich nicht viel sagen. Er ist ein Fluglobbyist, der alles, was gegen die Fliegerei spricht, einfach ausblendet und negiert; ein Traum, den er gerne weiter träumen kann, aber er sollte es nicht zulasten der Umwelt und der anderen Personen, der lebenden Menschen machen. Am Freitag war auch wieder so ein Höhepunkt anlässlich der Pressekonzferenz, als sich der SWISS-CEO (*Dieter Vranckx*) doch dahin vergriff und sagte, CORSIA (*Klimaschutzprogramm der internationalen Zivilluftfahrt*) wäre

ein veritables Instrument der Fliegerei. Ich habe es hier schon erwähnt: Wäre CORSIA ein Fischernetz, würden es die Fischer wegen der zu grossen Löcher nicht verwenden. Zum synthetischen Treibstoff: Umweltverbände kommen auf 19 Prozent synthetischen Treibstoff bis 2040. Wissenschaftler, die optimistisch rechnen, sind bis dann bei 39 Prozent. Und CO₂-neutral ist nicht klimaneutral. Das sind also alles Träume, nicht verwirklichtbare Ziele der Flugindustrie, die sich ja sehr schwer tut, wenn es um Regulatorien geht, wenn es um Vorschriften geht, etwas zu wenden. Das Einzige, was hilft, ist weniger fliegen, weniger Flugbewegungen, und dazu gehören auch die Ego-Jets der Manager, die meinen, es gehe nicht ohne, und sich nicht in ein Passagierflugzeug setzen. Stimmen Sie dem Minderheitsantrag zu.

Florian Heer (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Eine kurze Replik: Herr Lucek sprach davon, dass die Flugindustrie so dermassen effizienter geworden sei. Das ist löblich. Aber 20 Prozent, es tut mir leid, das ist nicht netto null, das ist nicht das, was es zu erreichen gilt. Er spricht auch von religiösen Tendenzen. Bitte berufen Sie sich doch auch auf die Wissenschaft, Physik hat nichts mit der Religion zu tun. Die Klimadaten basieren auf physikalischen Gesetzmässigkeiten und nicht auf religiösen. Ich bitte Sie, dies das nächste Mal zu berücksichtigen.

Noch zum Ziel, das Herr Lucek genannt hat: Das Ziel, das sich die Flugbewegung oder die Flugindustrie gesetzt hat, ist einfach viel zu wenig. 50 Prozent bis 2050 entspricht nicht dem vom Bund gesetzten oder in Paris vereinbarten Ziel. Das ist nur die Hälfte davon. Die anderen biogenen Treibstoffe werden knapp 30 Prozent unterstützen können, und dann nur mit Riesenaufwand und mit ökologischen Schäden, was nicht zu unterstützen ist. Es ist eben notwendig, über das Klima zu reden und die Ziele auch hochzuhalten, gerade für einen Innovationspark, ich wiederhole es gerne, ansonsten ist der Mittelmass. Mich bekümmert es, dass die FDP sich nicht klar zum konkreten und echten Klimaschutz bekennen kann.

Noch zu Herrn Landmann: Ja, wir sind der Meinung, Innovation kann nicht aus der Luft gewonnen werden, so haben Sie es, glaube ich, formuliert. Deshalb sind wir ja gegen das Fliegen. Das Fliegen ist dermassen weit weg von dem, was es erreichen möchte oder sollte, deshalb stellen wir halt diese unbequemen Anträge. Unterstützen Sie diese bitte.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Der Regierungsrat strebt netto null, wenn möglich, bis 2040, spätestens bis 2050 an. Das Ziel ist gesetzt, es ist in der langfristigen Klimastrategie des Kantons verankert. Der Innovationspark, über den wir vor einer Woche gesprochen haben, wird zur Erreichung dieser Zielsetzung einen wesentlichen Beitrag leisten, davon bin ich überzeugt. So können gerade auf der Piste innovative und klimafreundliche Mobilitätsformen erforscht werden, und zwar auf dem Boden und in der Luft. Forschung, eine exzellente Forschung, zusammen mit exzellenten Unternehmen und einer Technologie-Offenheit, das sind doch die Schlüssel für die Reduktion des CO₂-Ausstosses ganz klar auch hier im Kanton Zürich. Und wir wollen eine Top-Destination sein, wir sind das jetzt

schon. Aber schauen Sie, mit den Beschlüssen, die Sie vor einer Woche getroffen haben, katapultieren Sie uns in Sachen Innovation und Forschungsleistung und unternehmerischer Leistung in eine neue Dimension. Und das ist doch der grosse Schlüssel, dass wir hier eine Top-Destination bleiben und neu auch die Chance haben, Weltruf zu generieren. Deshalb freue ich mich auch, dass wir vor einer Woche solche zukunftsweisenden Entscheide getroffen haben.

Nun ist es halt so, was die Aviatik betrifft, dass diese internationalen Regulatorien entspricht und der Vollzug, auch die Sachplanung, Bundessache sind. Entsprechend kann der kantonale Richtplan hier nicht eigene Vorgaben machen, die schon gar nicht selber wirken können. Wir müssen hier auch international zusammenarbeiten und das will ja auch die Bundesregierung. Und die Luftfahrtbranche ist ja dran. Wenn Sie uns am Freitag bei der Medienkonferenz zugehört haben, dann haben Sie gesehen, wie ambitioniert zum Beispiel der Flughafen hier agiert und wie ambitioniert auch unser Homecarrier, die SWISS, hier agiert und insbesondere mit ihrer technologischen Erneuerung der Flotte internationale Massstäbe setzt. Es gibt keinen Flughafen, der so fortschrittlich unterwegs ist und insbesondere einen Homecarrier hat, der derart auf neue Technologien setzt, wie wir es hier im Kanton Zürich und in der Schweiz geniessen dürfen. Und in diesem Sinne bitte ich Sie doch, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 4 von Florian Heer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 115 : 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

4.7.2.2 Karteneinträge

a) Flugplätze und Flugfelder

Keine Bemerkungen; genehmigt.

b) Flugplatz Dübendorf

5

Minderheitsantrag Christian Lucek, Jürg Sulser, Marcel Suter, Orland Wyss:

1) Richtplankarte

Eintrag (lila Färbung) der Piste auf der gesamten Länge inklusive beidseitiger RESA.

2) Koordinationshinweise (gemäss Antrag Regierung)

Abstimmung ... SPM-Objektblatt.

Perimeter und Piste gemäss Eintrag in der Richtplankarte als Vorschlag für den SIL-Koordinationsprozess.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Die Minderheit möchte die sogenannte RESA, Runway and Safety Area, ebenfalls lila auf dem Richtplan eintragen und den bisherigen Texteintrag beibehalten. Die RESA

ist der Sicherheitsbereich, der sich zwingend auf beiden Seiten der Landepisten befinden muss. Die Mehrheit der Kommission lehnt diesen Antrag ab. Dieser Antrag hat zu langen Diskussionen in der Kommission geführt. Unbestritten ist, dass zu jeder Piste die RESA gehört. Ebenso unbestritten war, dass der Eintrag in den Richtplan so oder anders bloss deklaratorischen Charakter hat. Es wurde heute mehrfach erwähnt, dass diesbezüglich eben der Richtplan eine Willenskundgebung zuhanden des Bundes sei. Die Hoheit über den Eintrag hat der Bund und er legt diesen im SIL fest. Damit keine Diskussionen entstehen und falsche Schlüsse über den Eintrag gezogen werden können, änderte die Mehrheit den Text und hielt fest, dass zur Piste auch die RESA gehört, und hielt dies deshalb zuhanden des SIL-Koordinationsprozesses so im Text fest.

Die Minderheit gab sich damit nicht zufrieden und wies daraufhin, dass in Zürich Kloten die RESA auch eingetragen wurde. Dies kann gemäss der Mehrheit nicht miteinander verglichen werden, weil in Zürich Kloten SIL-Objektblätter bestehen, die RESA dort vom Bund eingetragen ist und diese nicht mit dem Eintrag in den kantonalen Richtplan verglichen werden kann. Sodann wurde der Eintrag, wie er nun im Richtplan eingetragen ist, auch im Synthesebericht von allen akzeptiert. Dieses Ergebnis soll nicht unnötig geändert werden. Deshalb beantragt Ihnen die Kommission, diesen Antrag abzulehnen.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Eigentlich hat Herr Bischoff meinen Antrag schon erläutert. Ich habe doch noch ein paar Präzisierungen oder Ergänzungen: Nun, eigentlich ist es völlig absurd, dass man diesen Antrag überhaupt stellen muss, denn der Richtplan ist ja das behördenverbindliche Planungsinstrument. Und es ist doch völlig klar, dass in einem Richtplan dann auch so abgebildet werden muss, wie es in der Realität vorhanden ist und stattfindet, denn die Piste in Dübendorf ist rund 2300 Meter lang und nicht die 1850 Meter, wie sie jetzt auf der Richtplankarte eingezeichnet ist. Es macht doch keinen Sinn, dass man im Richtplan etwas vorgaukelt, was in der Natur nicht so stattfindet. Es geht ja nicht darum, eine neue Piste zu bauen, es ist eine vorhandene Piste. Und weshalb diese nicht so abgebildet sein soll im Richtplan, wie sie tatsächlich besteht, erschliesst sich mir einfach nicht, zumal ja auch präzisiert wurde und die Runway and Safety Areas, 240 Meter beidseitig, ja anerkannt werden. Sie sind auch im Synthesebericht, in jeder Abbildung im Synthesebericht eingetragen und auch im Text des Syntheseberichts ist es eingetragen. Also dann tragen wir es doch einfach ehrlich im Richtplan ein, wie es sein muss. Und selbstverständlich gibt es eine Verbindung zum Flughafen Zürich. Wir haben nun mal im Zürcher Richtplan auch den Flughafen. Und dort sind die Pisten so eingetragen, dass die Einfärbung auf der Karte dort beginnt, wo sich in der Landschaft draussen der letzte Grashalm befindet. Und dort, wo wieder der erste Grashalm kommt, hört der Eintrag auf. Und in Dübendorf soll das anders sein? Ich vermute einfach eine Agenda dahinter. Es ist also einfach die Idee, dass man dann irgendwann einmal kürzen kann. Und man hat das Gefühl, dass, wenn die Piste kürzer ist, dann die Fliegerei verbannt werden kann. Es ist ein Irrglauben. Und wenn wir dann die Mitte-Partei aus Volketswil, die hier sehr prägnant auftritt und diesen Antrag natürlich torpedieren will, hören

werden, dann ist das schon sehr unverständlich, gerade in Volketswil. Es kann nicht im Interesse von Volketswil sein, dass die Piste kürzer ist. Denn alles, was die Piste kürzer ist, sind die Flugzeuge tiefer in Volketswil und müssen auch noch mehr Schub geben, damit sie die Startleistung erreichen. Also es ist einfach nicht im Interesse, es kann nicht im Interesse der Gemeinden sein und es kann nicht im Interesse des Werk- und Forschungsflugplatzes Dübendorf sein, dass man die Piste irgendwo falsch einträgt. Immerhin ist der Eintrag, wie ihn bis jetzt die Mehrheit der Kommission festgelegt hat, den Sie da im Text sehen, ja noch so halbwegs berücksichtigt. Aber seien wir doch ehrlich, dann kann man sie auch gerade einzeichnen. Ich plädiere dafür, dass wir ehrlich sind im Richtplan und die Piste korrekt eintragen. Stimmen Sie diesem Minderheitsantrag zu. Ich danke Ihnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir verstehen die Diskussion der SVP hier leider immer noch nicht. Niemand will heute mit dem Presslufthammer an die Piste, und das ganz sicher nicht auf der Ostseite Richtung Volketswil. Wenn dann einst der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt den Sachplan Militär ablöst, wird der Bund entscheiden, wie die Piste in Dübendorf einzutragen ist. Da nun die Verwaltung nach dem Anstoss aus den Reihen der Gemeinden und der SVP eine neue Formulierung mit der Runway and Safety Area gefunden hat, unterstützen wir diese, auch wenn wir keinen politischen Unterschied sehen. Herzlichen Dank.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Mich verwundert etwas, dass man in Dübendorf und zweiseitig RESA-Plätze hin baut. In Kloten existiert ein einziger bei der Piste 10/28 und zwar als Überrollschutz, damit kein Flugzeug in die Glatt fährt. Deshalb ist es fraglich, wieso in Dübendorf plötzlich auf beiden Seiten eine RESA sein soll. Beim Starten wird kaum ein Flugzeug noch abbremsen respektive es hat hinten Richtung Volketswil sowieso Wiese. Einzig könnte man auf den Gedanken kommen, dass das alte Flugregime des Flugplatzes wieder eingeführt wird, dass man über Brüttisellen–Dietlikon–Dübendorf wieder das Anfliegen üben könnte. Sonst macht das eigentlich keinen Sinn, wenn man den Flughafen betrachtet, der ein einziges Stück RESA hat und die anderen Pisten nicht. Lehnen Sie den Antrag ab.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Ich darf es vorwegnehmen, Christian Lucek und ich sind uns in vielen Punkten einig. Sie haben es gehört, wir beide wollen, dass die Piste in Dübendorf bestehen bleibt. Wir sind uns auch einig, dass dies unter Berücksichtigung der Anliegen der umliegenden Bevölkerung stattfinden soll. Nur bei diesem Antrag haben wir Differenzen, obwohl wir beide wissen, dass die Luftfahrt in den Kompetenzbereich des Bundes fällt, wie Sie dies heute und auch am letzten Montag schon mehrmals gehört haben. Für die Pisten des Flughafens Zürich Kloten, für die es ein SIL-Objektblatt gibt, werden sie in der Richtplan-karte mitsamt der RESA abgebildet. Für den Flugplatz Dübendorf fehlt hingegen ein SIL-Objektplatz. Das im weiteren Prozess zu erarbeitende SIL-Objektblatt für

den Flugplatz Dübendorf wird die verbindliche Grundlage für zukünftige Betriebsreglemente und Anpassungen der Flughafeninfrastruktur bilden. Somit sind die im Rahmen der vorliegenden Teilrevision vorgenommenen Festlegungen zum Flugbetrieb sowie zum Flugfeld als Interessensbekundungen und als Ausgangslage für den SIL-Prozess zu verstehen, nicht weniger, aber auch nicht mehr.

Der Synthesebericht stellt in diesem Projekt das Herzstück dar. Es wurde von allen Beteiligten unterschrieben und sie haben bestätigt, dass sie gemeinsam die Inhalte tragen und umsetzen werden. Uns fehlt die «Hidden Agenda». Weiter soll es auch keine Differenz zwischen dem Synthesebericht und dem Richtplaneintrag geben.

Wir haben es sehr begrüsst, dass unser Antrag zum Kommissionsantrag wurde, die FDP lehnt den Antrag Lucek ab.

Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil): Dieser Antrag der SVP ist abzulehnen. Die vorgeschlagene Richtplankarte orientiert sich am Synthesebericht, zum Beispiel an Seite 135. Änderungen müssten daher auch von den beteiligten Stakeholdern, unter anderem auch von den drei Anrainergemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen, genehmigt werden. Farblich ist die Unterscheidung in der vorgeschlagenen Richtplankarte auch für den nicht-aviatischen Spezialisten nachvollziehbar, und eben jeder Piste ist eine Runway and Safety Area, RESA, zugeordnet. Diese soll ausschliesslich Schäden am Flugzeug im Fall zu kurzer Landung, Undershooting oder eines Überrollens des Pistenendes, Overrunning, verhindern beziehungsweise minimieren.

Die Spezialkommission hat versucht, der SVP mit einer Ergänzung der Legende am Richtplantext Abbildung 6.2.2 entgegenzukommen, leider ohne Erfolg. Die Mitte stimmt der in der Spezialkommission eingebrachten Variante mit Ergänzung der Legende zu. Es geht heute nicht um die Länge der Piste, oder? Alles andere wird im SIL-Prozess entschieden. Die Anrainergemeinden werden die weitere Pistendiskussion aufmerksam und aktiv mitverfolgen. Auch hier gilt: Bevölkerung first! Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Nach den Voten steht ja die Mehrheit fest. Also Sie werden offenbar jetzt diesen Eintrag so festlegen und damit ein falsches Bild im Richtplan abbilden. Wir sind dann sehr gespannt – verschiedene Sprecher haben auf den SIL-Prozess aufmerksam gemacht –, wir sind dann sehr gespannt, was der Bund dazu meinen wird. Ich erinnere an die Pistenverlängerungen in Zürich, als unser Rat auch den Richtplaneintrag verweigert hat und halt Bundesbern ihn entsprechend nachgetragen hat. Ich möchte aber doch zwei, drei Sachen klarstellen, das erste Detail, Frau Meier: Es ist eben genau kein Widerspruch zum Synthesebericht, denn im Synthesebericht – schauen Sie sich die Abbildungen an und auch den Text – ist halt immer die gesamte Länge drin, inklusive der RESA. Es ist genau kein Widerspruch.

Herr Dietschi, unserer Aviatikspezialist ist schon sehr überzeugend, wie er hier im Brustton der Überzeugung Fake News rausschmettern kann. Und ich muss sagen, rhetorisch sehr, sehr geschickt. Doch Herr Dietschi, Sie verwechseln einfach

Äpfel mit Birnen, wenn Sie von Zürich die Piste 28 in Richtung Rümlang erwähnen. Das ist eben keine RESA, das ist ein EMAS, Engineered Materials Arrestor System. Sie verwechseln das mit der RESA. EMAS, das ist ein Spezialbelag, wo das Flugzeug einsinkt, damit es nicht die Piste überrollen kann. Bei der RESA, das ist der Teil nach dem Threshold, das ist die Linie dort, wo eigentlich die Nutzlänge der Piste definiert ist, was über den Threshold hinausgeht. Das ist genau gleich fester Beton wie die Piste selber, der vom Flugzeug als zusätzliche Rollstrecke genutzt werden kann. Wenn Sie schon so überzeugend mit Fachbegriffen kommen – Sie kommen schon fast wie ein Pilot daher, es ist erstaunlich wie gut Sie in der Aviatik Bescheid wissen –, dann bleiben Sie bitte korrekt, wenn Sie mit Begriffen um sich schmeissen. Ich bitte Sie nach wie vor, unserem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Alex Gantner (FDP, Maur): Ich habe hier sehr aufmerksam zugehört. Ich stelle einfach fest, dass offensichtlich die Mehrheit des Rates bereit ist, wirklich Inkonsistenzen in diesem Richtplan einzugehen beziehungsweise diese zu sanktionieren. Ich finde das extrem problematisch aus Sicht unserer Verantwortung, Inkonsistenzen einerseits mit dem Synthesebericht, der eine entsprechende Rolle spielt in diesem ganzen Verfahren, eine Inkonsistenz vor allem gegenüber auch der Realität, wie sie in Dübendorf eben ist. Und die Piste gibt es. Es braucht ja auch die Motion Lucek (*KR-Nr. 177/2015*) und überhaupt ist das ganze Thema des Pisteneintrags wieder in den Richtplan zu bringen. Das ging ja irgendwie vergessen bei der letzten Teilrevision. Eben auch der Vergleich mit dem Flughafen Zürich Kloten: Dort ist die gesamte Pistensmenge eingetragen und hier soll es nicht so sein, das ist eine Inkonsistenz. Ich glaube auch, dass eine drohende Übersteuerung des Bundes passieren wird, der sich nämlich das genau wieder ansieht. Wir hatten schon die ganze Diskussion 2014 bei den Pisteneinträgen in Zürich Kloten. Ich finde es sehr schade, dass wir hier nicht mutig sind als Gesamtrat und sagen «es ist so wie es ist». Wir tragen das ein, damit wir wirklich ohne formale Komplikationen in die nächste Geländekammer eintreten können. Besten Dank.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Es geht um die Darstellung der Piste im Richtplan. In der Vorlage ist die Strecke zwischen den Pistenschwellen in einer Lilafärbung eingetragen. Im Synthesebericht ist die Piste zweifarbig eingetragen, schwarz für die Strecke zwischen den Pistenschwellen und grau für die beidseitige RESA. Ich empfehle Ihnen, die Darstellung zu belassen und den Antrag abzulehnen, weil es dem Willen der Gemeinden entspricht, weil es die Synthese betrifft. Aber ich empfehle Ihnen auch, dem Bedürfnis der Antragsteller mit der Ergänzung, die jetzt mehrheitsfähig wurde, im Text Rechnung zu tragen. Das empfehle ich Ihnen. Ich möchte an dieser Stelle auch noch mal darauf hinweisen – das ist jetzt fast etwas vergessen gegangen –, dass zum ersten Mal die Piste ja nun im Richtplan eingetragen ist. Und das ist auch ein Teil der Erfüllung der sogenannten Motion Lucek. Und auch wenn am Schluss die Zivlaviatik in der Zuständigkeit des Bundes liegt, ist dies nun eine Willensbekundung gegenüber dem Parlament

und es ist kein Widerspruch zu irgendwelchen Bundesvorgaben. Ich möchte erwähnen, dass der Bund, in diesem Fall vertreten durch das BAZL (*Bundesamt für Zivilluftfahrt*), die Synthese unterzeichnet hat. Und man kann es auch nicht vergleichen mit der Situation am Flughafen Kloten, wo wir einen SIL haben, wo wir sehr viel weiter sind, wo wir sehr detailliert sind; es ist auch schon ein jahrzehntealter Flughafen. Und hier in Dübendorf sind wir halt bei der Koordination im Zusammenhang mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt am Anfang, das heisst, wir beginnen diesen Prozess erst. Und wir werden sicher am Ende dieses Prozesses eine in jeder Hinsicht korrekte Darstellung haben.

Ich möchte Ihnen deshalb empfehlen, der Präzisierung, die die Kommission im Text vorgenommen hat, dass zur Piste auch die RESA gehört, zuzustimmen. Ich denke, am Schluss ist dann die Differenz, die wir hier jetzt ausgetragen haben, an einem kleinen Ort. Herzlichen Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 5 von Christian Lucek gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 121 : 48 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

c) Flugplatzperimeter

4.7.2.3 Massnahmen

a) Kanton

b) Regionen und Gemeinden

4.9 Grundlagen

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

6.1 Gesamtstrategie

6.1.2 Karteneinträge

6.2 Gebietsplanung

Keine Bemerkungen; genehmigt.

6.2.2 Nationaler Innovationspark Standort Zürich, ziviler Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge Dübendorf, Bundeseinrichtungen

6

Minderheitsantrag: Karin Fehr Thoma, Markus Bischoff, Florian Heer

5. Absatz, Punkt 1, Neufassung

Der Innovationspark dient der Wettbewerbsfähigkeit, der Ressourceneffizienz und der nachhaltigen Entwicklung; entsprechend sind vor allem Ansiedlungen von Firmen zu ermöglichen, die mit ihren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zur Treibhausgasneutralität, zum schonenden Umgang mit Rohstoffen, Materialien und Gütern und zum Schliessen von Stoffkreisläufen sowie zum Erhalt der Artenvielfalt beitragen.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Hier beantragt die Minderheit, die Merkmale der Ansiedlung von Firmen auf solche zu beschränken, welche zur Treibhausgasneutralität, zum schonenden Umgang mit Rohstoffen und dem Erhalt der Artenvielfalt beitragen. Auf dem Innovationspark sollen die Aktivitäten in drei Schwerpunkten starten: Robotik und Mobilität, Luftfahrt und Raumfahrt sowie Produktionstechnologien. Selbstredend müssen die von der Minderheit geforderten Ziele für erfolgreiche Innovationen heute mitberücksichtigt werden. Eine starre Formulierung erachtet die Mehrheit als viel zu einengend und lehnt deshalb diesen Antrag der Minderheit ab.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Eine kurze Bemerkung: Wir versuchen wirklich alles, um den Saal etwas wärmer zu heizen. Wir frieren alle.

Karin Fehr Thoma (Grüne, Uster): Im Richtplan legen wir unter 6.2.2 eben Grundsätze und Eckwerte für die Realisierung des Innovationsparks fest. Zu meinen, dass wir hier nur raumrelevante Aspekte aufführen, ist aber verfehlt. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Im Richtplan steht zum Beispiel eben auch, dass auf dem Innovationspark gewinn- und nicht gewinnorientierte Nutzungen zulässig sind. Also gewinn- oder nicht gewinnorientiert, das hat mit einem raumrelevanten Aspekt gar nichts zu tun. Uns Grünen fehlt eine inhaltliche Bestimmung, worauf der Innovationspark bei der Ansiedlung von Firmen fokussieren soll. Gemäss Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und Innovation muss der schweizerische Innovationspark – und damit eben auch sein Zürcher Ableger – der Wettbewerbsfähigkeit, der Ressourceneffizienz und der nachhaltigen Entwicklung dienen. Das möchten wir Grüne auch im Richtplan festgeschrieben sehen. Wir gehen aber noch einen Schritt weiter: Für uns muss der Innovationspark vor allem – und ich betone das «vor allem» – Firmen ansiedeln, die mit ihren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zur Treibhausgasneutralität, zum schonenden Umgang mit Rohstoffen, Materialien und Gütern, zum Schliessen von Stoffkreisläufen und zum Erhalt der Artenvielfalt beitragen. Gemäss der Ende 2021 veröffentlichten ersten repräsentativen Studie vom KOF ETH (*Konjunkturforschungsstelle der ETH*) und Berner Fachhochschule über den Stand der Schweizer Kreislaufwirtschaft stehen wir hier leider noch ganz am Anfang. Erst gerade 10 Prozent der Schweizer Unternehmen setzen heute substanziell Aktivitäten im Bereich der Kreislaufwirtschaft um und erwirtschaften damit einen massgebenden Anteil ihres Umsatzes. Die Schweizer Kreislaufwirtschaft hat, positiv formuliert, also noch ein riesengrosses Potenzial. Der Regierungsrat gab uns auf unseren Antrag in der Spezialkommission zur Antwort – ich zitiere –, dass die von uns formulierten inhaltlichen Ausrichtungen mit Sicherheit berücksichtigt würden, da sie Probleme ansprechen, die in der aktuellen Zeit zwingend berücksichtigt werden sollen. Die Stiftung IPZ und die IPZ Property AG werden also angehalten sein, unsere Anliegen bei der Formulierung der Gesamt- und Cluster-Strategien und des Masterplans Rechnung zu tragen. Aber der Regierungsrat wird sich dann bei den entsprechenden Anhörungen auch an seine eigenen Aussagen in der Spezialkommission erinnern müssen. Gemäss Governance-Konzept hat der Kantonsrat auf die

inhaltliche Ausrichtung des IPZ ab jetzt überhaupt keinen Einfluss mehr. Uns wird künftig einmal pro Jahr noch ein Bericht zur Information über den Stand der Entwicklung des IPZ vorgelegt. Umso wichtiger wäre es also heute, dass sich alle Kantonsratsfraktionen klar zugunsten der Kreislaufwirtschaft beziehungsweise deren Erforschung und Entwicklung auf dem IPZ Zürich aussprechen. Wir Grünen erwarten von der IPZ Property AG, der Stiftung IPZ und dem Regierungsrat, dass sie die Hauptsorgen der Bevölkerung betreffend Klimawandel, Umweltschutz und Umweltkatastrophen ernst nehmen. Das aktuelle CS-Sorgenbarometer 2022 (*Credit Suisse, Schweizer Grossbank*) bestätigt sehr eindrücklich, dass dies die grösste Sorge der Schweizer Bevölkerung ist. Wir Grünen erwarten also von allen Beteiligten, dass sie alles daransetzen werden, dass der Innovationspark zu einem Ort für mehr ökologische Forschung wird. Den Auftrag – wir haben es schon mehrmals gehört – hat das Zürcher Stimmvolk der Regierung 2022 mit der Annahme des Verfassungsartikels zur Kreislaufwirtschaft und mit der Annahme desjenigen zum Klimaschutz bereits erteilt. Nutzen wir doch diese Grosschance auch im IPZ Zürich in Dübendorf.

Harry Robert Brandenberger (SP, Gossau): Ich gehe mit sehr vielem einig, was Karin Fehr vor mir gerade gesagt hat, gerade inhaltlich sind wir auf der gleichen Linie. Wir hoffen, dass der Innovationspark ein Hort für innovative Firmen wird, die sich im Bereich Kreislaufwirtschaft, Umbau hin zu Klimaneutralität engagieren. Trotzdem lehnen wir den Eintrag im Richtplan ab. Wir sehen hier die Wirtschaftsfreiheit auf Stufe Richtplan beschnitten, was nicht am richtigen Ort ist. Umso wichtiger scheint mir, dass eben genau die Stiftung IPZ hinschaut, was für Firmen angezogen werden. Ich gebe ein kleines hypothetisches Beispiel: eine Firma, die Satelliten entwickelt. Die Satelliten können vielleicht im Umweltbereich eingesetzt werden, um Methan-Lecks zu detektieren. Die gleichen Satelliten könnten aber auch im Waffenbereich eingesetzt werden, damit Waffen oder Raketen zielsicherer ihr Ziel finden. Das ist natürlich dann schwierig zu sagen, ob so eine Firma auf das Areal des Innovationsparks kommen soll oder nicht. Insofern wäre es wichtig, dass eben ESG-Kriterien (*Environmental, Social and Governance*) angewendet werden, wenn es darum geht, welche Firmen angesiedelt werden. Das gilt für die Stiftung IPZ wie auch für die GZA (*Greater Zurich Area*), die die Stiftung allenfalls auch hier ansiedeln wird. Besten Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Der Innovationspark Zürich wird von privaten Investoren finanziert und betrieben und ist zugleich wichtiger Teil der Innovationspolitik von Bund und Kanton Zürich. Dieses Zusammenspiel wurde von den Beteiligten miteinander vereinbart und sieht die drei Innovations-Schwerpunkte Robotik und Mobilität, Luft und Raumfahrt sowie Produktionstechnologien vor, so wie es der Kommissionspräsident bereits erläutert hat. Gerade der letzte Punkt lässt durchaus zu, dass das Anliegen der Grünen in Richtung Kreislaufwirtschaft eben auch genau in diesen Technologien vorangetrieben wird. Der Richtplan ist aber ein behördenverbindliches Planungsinstrument und kann

nicht in die Ansiedlungsfreiheit der privaten Investoren eingreifen. Es macht daher wenig Sinn, grundsätzliche Ausrichtungen und bereits funktionierende Ansätze mit dem Antrag infrage zu stellen. Wir werden daher den Mehrheitsantrag unterstützen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 6 von Karin Fehr Thoma gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 117 : 47 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Rückkommensantrag

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Einfach damit es für das Protokoll stimmt, ich nehme es auf meine Kappe: Wir haben die Fragestellung falsch verstanden und bitten um Wiederholung der Abstimmung, damit das Stimmenverhältnis korrekt ist.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Für ein Rückkommen braucht es 20 Stimmen.

Abstimmung über den Rückkommensantrag

Für Rückkommen auf die Abstimmung über den Minderheitsantrag 6 stimmen 110 Ratsmitglieder. Damit ist das Quorum erfüllt und Rückkommen beschlossen.

Wiederholung der Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 6 von Karin Fehr Thoma gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 146 : 25 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

7

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bischoff, Harry Robert Brandenberger, Sylvie Matter:

5. Absatz, Punkt 4, Neufassung

Ebenfalls zulässig sind ... Wohnnutzungen, soweit diese mit der aviatischen Nutzung vereinbar sind.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Hier beantragt die Minderheit, dass auch Wohnnutzungen möglich sein sollten. Die Mehrheit lehnt dies ab. Gemäss den Bedingungen des Bundes dürfen keine Wohnungen für dauerhafte Wohnnutzungen auf dem Gelände erstellt werden. Zulässig ist nur Wohnen für eine beschränkte Zeit wie bei einem Campus-Gelände bei Universitäten. Dies entspricht auch dem Grundsatz gemäss Artikel 33 des Bundesgesetzes über die Förderung der Forschung und der Innovation. Auch dort steht, dass nur

zweckgebundene Nutzungen auf einem Innovationsstandort möglich sind, und dauerhafte Wohnnutzung gehören nicht dazu. Deshalb beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission, diesen Antrag abzulehnen.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Der Innovationspark wird viele Arbeitsplätze schaffen. Das freut uns und wir hoffen, dass einige dieser Menschen auch in der Nähe wohnen werden und nicht von allzu weit auf das Gelände pendeln wollen. Aber die Mietsituation im Glatttal ist heute schon angespannt und vielleicht sogar noch mehr als angespannt. Da bergen diese zusätzlichen Menschen und die ganzen Familien eine zusätzliche Anspannung oder eben eine Überspannung. Darum ist es für uns unverständlich, warum wir in unserem Richtplan eintragen, dass Wohnnutzungen nur sehr eingeschränkt möglich sein sollen. Nein, wir müssen heute die Chance packen und das Generationenprojekt am Flugplatz Dübendorf für alle zu einem Gewinn werden lassen und eben auch alle Menschen hier wohnen lassen. Herzlichen Dank.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Ich darf mein Votum kurz machen: Diese strategische Landreserve ist und kann kein gewöhnliches Entwicklungsgebiet darstellen. Dies würde nicht dem Grundsatz der Abgabe der Grundstücke vom Bund an den Kanton zum Zweck des Aufbaus eines Innovationsparks entsprechen. Der angebotene Wohnraum soll den dort tätigen Akteuren zur Verfügung stehen und nicht zu einer allgemeinen Siedlungsentwicklung führen. Die FDP lehnt den Antrag ab.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Dieser Park dient auch für die Erholung und Freizeit der Bevölkerung. Das erarbeitete Natur- und Erholungskonzept umfasst einen grossen Teil des Geländes. Bis zu 14'000 Forschende sollen dereinst in einem campusartigen Stadtquartier tätig sein. Dieser einzigartige Raum soll nicht für reines Wohnen genutzt werden. Eine Kantonsschule hingegen wäre passend zum Campus und erbringt einen Mehrwert.

Julian Croci (Grüne, Dübendorf): Es steht ausser Frage, dass der Innovationspark viele Arbeitsplätze schaffen wird. Mehr als 15'000 Vollzeitäquivalent-Arbeitsstellen existieren bereits heute in Dübendorf. Mit dem Innovationspark sollen noch einmal bis zu 14'000 dazukommen, was fast einer Verdoppelung entspricht. Es ist klar, dass die im Innovationspark Beschäftigten und ihre Familien irgendwo wohnen müssen, am besten in der Nähe ihres Arbeitsplatzes; zum einen, um die Verkehrsinfrastruktur zu entlasten, zum anderen, weil kürzere Arbeitswege ökologischer sind. Und zusätzlich bedeuten kürzere Arbeitswege auch mehr Freizeit und mehr Lebensqualität. Dies führt unweigerlich dazu, dass in den umliegenden Gemeinden die Wohnungsnachfrage steigen wird, was die Mietpreise in den umliegenden Gemeinden wohl weiter in die Höhe treiben wird. In diesem Kontext scheint es sinnvoll, möglichst viele Wohnungen auf dem Innovationspark zu haben, optimalerweise kostengünstig und allen zugänglich. Leider macht uns hier der Bund einen Strich durch die Rechnung. Die Bedingungen, unter welchen der

Bund den Boden für den Innovationspark abgibt, lassen nur eine Nutzung im Zusammenhang mit dem Innovationspark zu, wie im Hauptantrag festgehalten. Aus diesem Grund lehnt die Grüne Fraktion diesen Minderheitsantrag ab, auch wenn wir der Motivation und der Grundidee zustimmen.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Auch die AL ist sich der Ausgangslage durchaus bewusst, dass dieser Antrag ja einerseits keine Chance haben wird, andererseits aber auch dem Wunsch des Bundes beziehungsweise den Vorgaben widerspricht. Nichtsdestotrotz muss man hier wiederholen, dass leider begleitende Massnahmen notwendig sind, flankierende Massnahmen. Denn auf den Innovationspark, den wir hier schaffen, werden eher Gutverdienende ziehen. Und dabei geht es nicht nur um Wohnraum – um das ein bisschen auszuweiten – für diejenigen, die dorthin ziehen, die auch in der Nähe wohnen wollen, sondern es muss auch sichergestellt werden, dass die bisher dort wohnende Bevölkerung geschützt wird. Es braucht hier flankierende Massnahmen, damit kein Mieter vertrieben wird, da durchaus anzunehmen ist, dass es hier auch zur Gentrifizierung kommen wird. Daher wird die AL diesem Minderheitsantrag zustimmen, durchaus auch als Hinweis darauf, dass man hier ein Auge darauf haben muss, dass es nicht zu unerwünschten Effekten kommt. Besten Dank.

Regierungsrat Martin Neukom: Dieser Antrag, das Schaffen von Wohnraum auf dem Innovationspark, wäre vielleicht durchaus wünschenswert. Planungsrechtlich würde dem nichts im Wege stehen, aber vertragsrechtlich. Denn das Land gehört dem Bund. Er gibt es uns im Baurecht und deshalb bestimmt der Bund die Bedingungen, unter welchen er dieses Land dem Kanton Zürich respektive der Stiftung, dem Innovationspark, gibt. Und dieser Zweck ist nicht, Wohnraum zu schaffen, sondern dieser Zweck ist der Innovationspark. Deshalb können wir Wohnen nur insofern auf dem Areal zulassen, als ein direkter Zusammenhang mit dem Innovationspark besteht. Das Gleiche gilt auch für die anderen Nutzungen. Wir versuchen, innerhalb dieses Rahmens auf dem Areal trotzdem einen möglichst bunten Nutzungsmix zu erreichen, damit das nachher ein lebendiges Stadtquartier wird. Aber breite Wohnnutzungen sind diesbezüglich leider nicht möglich, deshalb ist dieser Antrag leider nicht umsetzbar. Ich bitte Sie, ihn abzulehnen. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 7 von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 124 : 40 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

8

Minderheitsantrag Christian Schucan, Christian Lucek, Doris Meier, Jean-Philippe Pinto, Jürg Sulser, Marcel Suter, Orland Wyss:

5. Absatz, Punkt 5, 4. Beistrich (gemäss Antrag Regierung)

- dem innovativen Standort angemessene Nachhaltigkeitsstandards;

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Hier übernimmt die Minderheit den Antrag des Regierungsrates und will angemessene Nachhaltigkeitsstandards festlegen. Die Verwaltung erklärte, die bau- und umweltschutzrechtlichen Anliegen seien bereits im kantonalen Gestaltungsplan verbindlich festgelegt, weshalb keine zusätzlichen Anforderungen in den Richtplan festgeschrieben werden müssten. Die Mehrheit hingegen lehnt dies angesichts der drohenden Umweltschäden als ungenügend ab und verlangt deshalb höchste Nachhaltigkeitsstandards. Die Kommission beantragt Ihnen, diesen Mehrheitsstandpunkt zu unterstützen.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Ich spreche gleich zu beiden Minderheitsanträgen, die ich gestellt habe: Für die Richtplanung sind dies eine nicht geeignete detaillierte Regelungsdichte und Vorgaben, welche keinen angemessenen Projektierungsspielraum mehr offenlassen. Zudem sind für Teilbereiche ja bereits eigentümerverbindliche Regelungen im kantonalen Gestaltungsplan festgelegt worden, die in dem Sinn rechtsverbindlich sind und nicht mehr übersteuert werden können. Deshalb machen diese Anträge, die von der Mehrheit der Kommission unterstützt werden, gar keinen Sinn. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Martin Farner-Brandenberger ist auf der Liste. Wünscht er das Wort? Wenn ja, wo ist er und warum? (*Heiterkeit*) Offenbar nicht, dann nehmen wir Cristina Cortellini.

Cristina Cortellini (GLP, Dietlikon): Ich spreche zu den nächsten Anträgen: Dieser Park ist nicht nur ein Innovationspark. Er ist ein Park für alle, für die Bevölkerung, Wissenschaft, Wirtschaft, Flora und Fauna. Das Areal selbst ist ein Leuchtturm für innovative, umweltverträgliche, nachhaltige, urbane Entwicklung konzipiert, mit Fokus auf schonenden Umgang mit Ressourcen und Verminderung von grauer Energie. Die Innovation Mall ermöglicht urbane Freiräume, der Säntispark und der Fliegerpark bieten Raum für Naherholung und Openair-Anlässe, und fast die Hälfte des Areals wird ökologisch verbessert. Das ganze Gebiet strebt ein optimales Mikroklima an. Die Bäche werden aus ihrem Dornröschenschlaf geweckt, offengelegt und revitalisiert. Der neue, öffentlich zugängliche Flugfeldpark wird für den ökologischen Ausgleich und das Regenwassermanagement genutzt und dient so dem Mikroklima, der Biodiversität und dem natürlichen Wasserkreislauf. Darüber hinaus sorgen ausgedehnte Wiesen, Moore und Feuchtwälder für einen eigenständigen Lebensraum als Vernetzungselement. Die naturnahe Umgebungsgestaltung sorgt ausserdem der Hitze und Trockenheit vor. Und um Kollisionen zwischen Vögeln und Flugzeugen zu vermeiden, wird ein Wildtiermanagement etabliert. Der Fuss- und Veloverkehr wird mit dem übergeordneten Netz der Gemeinden verknüpft und entlang des neuen Flugplatzrundweges geführt. Für die lokale Bevölkerung bedeutet der Innovationspark einen Mehrwert, der sich nicht in Rappen und Franken bemisst. Er ist mehr als die Kirsche auf der Torte. Nebst den besseren attraktiven Verbindungen wird auch die tägliche

Lebensqualität gesteigert. Auf dem Areal entsteht eine grosse Fläche für Erholung, Sport, Spiel und Freizeit. Hier wird geforscht gefunden, gestaltet, gelernt, geprüft und gestartet, aber auch gelaufen, geradelt, gehillt, gesungen, getanzt und – wer weiss – vielleicht auch geliebt und getraut. Trauen wir uns! Sagen wir heute Ja, Ja zur Innovation auf allen Ebenen, Ja zu diesem Park so wie von allen Stakeholdern erarbeitet. Natürlich geht das. Danke.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 8 von Christian Schucan gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

9

Minderheitsantrag Christian Schucan, Christian Lucek, Doris Meier, Jean-Philippe Pinto, Jürg Sulser, Marcel Suter, Orland Wyss:

5. Absatz, Punkt 5, 6. Beistrich (gemäss Antrag Regierung)

- die naturnahe Gestaltung freier Flächen und deren Vernetzung;

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Hier beantragt die Minderheit im Einklang mit dem Antrag des Regierungsrates, eine naturnahe Gestaltung festzusetzen. Der Regierungsrat meinte, der Antrag der Mehrheit sei für einen Richtplan nicht stufengerecht. Es bedürfe einer Einzelfallbetrachtungsweise. Die Mehrheit erachtet hingegen eine solche Wortwahl als unzureichend und verlangt eine biodiversitätsfördernde Gestaltung am Boden und an den Gebäuden.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 9 von Christian Schucan gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 81 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Die Kommission hat einstimmig eingefügt, dass auch die Vermeidung unnötiger Lichtemissionen in den Richtplan aufzunehmen sei. Man hat gefunden, das sei ein wichtiges Ziel, und es hat eine Einstimmigkeit gegeben. Ich bin verpflichtet, diese Änderung, die gemacht wurde, hier zu erläutern.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

10

Minderheitsantrag Karin Fehr Thoma, Markus Bischoff, Harry Robert Brandenberger, Florian Heer, Felix Hoesch, Sylvie Matter:

5. Absatz, Punkt 7, Ergänzung

Die Erschliessung mit dem ...

... ist auszuschliessen. Für die Anzahl der im direkten Zusammenhang mit dem Innovationspark erzeugten Fahrten des motorisierten Individualverkehrs wird zwecks Siedlungsverträglichkeit eine Obergrenze festgelegt. Die Fahrtenbegrenzung und die dafür nötigen Massnahmen wie ein Mobilitäts- und Parkierungsmanagement sind in Verträgen oder Planungsinstrumenten zu regeln. Auf dem Parkway ist Tempo 30 und für die Feinerschliessung sind Begegnungszonen vorzusehen.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Hier beantragt eine Minderheit, es sei eine Obergrenze für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) aufzunehmen und die Einführung von generell Tempo 30 sei ebenfalls festzuhalten. Die Mehrheit lehnt diesen Antrag ab. Sie erachtet die Festlegung einer Tempolimite und einer Obergrenze des MIV als nicht stufengerecht für einen kantonalen Richtplan. Und hier sei vielleicht noch eine persönliche Bemerkung erlaubt: Es gibt ja auch die normative Kraft des Faktischen. Man kann sich also nicht vorstellen, glaube ich, wenn man diese Pläne ansieht, dass hier je einmal schneller als mit Tempo 30 gefahren werden kann, denn es soll ja ein belebtes Gebiet werden.

Julian Croci (Grüne, Dübendorf): Die Grünen haben diesen Antrag mit Unterstützung der AL und der SP eingereicht, weil die Gefahr besteht, dass das massiv höhere Verkehrsaufkommen um den Innovationspark die Lebensqualität in den angrenzenden Quartieren massiv beeinträchtigt. Bereits heute ist die Wangenstrasse stark befahren. Sie führt zur A15. Mit dem Bau des Leistungssportzentrums Dürrbach dürfte die Belastung in Zukunft nochmals zunehmen – und dies noch ohne Innovationspark. Dabei liesse sich der Mehrverkehr des Innovationsparks bewältigen. Der Bahnhof Dübendorf garantiert den Anschluss an das S-Bahnnetz und der Innovationspark ist nicht weit davon entfernt. Velo- und Fussverkehr können für die letzten Meter super genutzt werden. Hier muss zügig vorwärtsgemacht werden, auch damit der Innovationspark möglichst früh der Bevölkerung zugänglich wird. Zu einem späteren Zeitpunkt kommt der neue Abschnitt der Glattalbahn hinzu, der das Angebot ergänzt. Keine Lösung ist das Auto: unökologisch, laut und platzintensiv. Und während der Bauarbeiten kommt auch noch der Baustellenverkehr hinzu, eine weitere Belastung für die umliegenden Quartiere. Eine Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs ist darum nötig und schützt vor einem Verkehrskollaps. Unser Antrag orientiert sich dabei an der mehrheitsfähigen Lösung im Quartier Lengg in Zürich. Nur konkrete Fahrtenbegrenzung, deren Controlling und Massnahmen können eine quartierverträgliche Erschliessung des Innovationsparks garantieren. Die Massnahmen, um die Fahrtenbegrenzung zu erreichen, müssen früh mitgedacht werden. Der Wert von einem Parkplatz pro zehn Arbeitsplätze sieht zu viele Parkplätze vor und ist zu starr. Bevor grosse Parkhäuser gebaut oder Aussenparkplätze wertvollen Platz unbrauchbar machen, muss sicher sein, dass andere Mobilitätsformen den Verkehr

nicht zur Genüge bewältigen können. Ansonsten fördern zu viele Parkplätze absolut unnötigen Mehrverkehr mit dem Auto.

Der zweite Teil des Antrags betrifft die Geschwindigkeit. Eine niedrige Geschwindigkeit, 30 Kilometer pro Stunde, auf den Parkway respektive 20 Kilometer pro Stunde in der Begegnungszone, in der Feinerschliessung schaffen Sicherheit. Dies ist insbesondere wichtig, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Daneben braucht es niedrige Geschwindigkeiten für den qualitativ hochwertigen Aussenraum, der der Bevölkerung im Synthesebericht mit hübschen Illustrationen versprochen wird. Es muss für die lokale Bevölkerung attraktiv sein, die öffentlichen Bereiche und Naherholungsgebiete zu besuchen und zu nutzen und damit dem Innovationspark Leben einzuhauchen. Die Grünen bitten, unseren Antrag zu unterstützen und damit einen echten Mehrwert für die lokale Bevölkerung zu schaffen. Vielen Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Ich bitte um Ruhe (*der Geräuschpegel im Saal ist hoch*), gehen Sie raus zum Reden, Bewegung tut gut, wenn es kalt ist.

Doris Meier (FDP, Bassersdorf): Diesen Antrag lehnen wir ab, weil er nicht stufengerecht ist und eine Festsetzung der Fahrtenbegrenzung, Tempo 30 oder Begegnungszonen nichts im kantonalen Richtplan zu suchen haben. Es wäre wohl das Gleiche wie wenn ich Ihnen sagen würde «ich tüftle an einem innovativen Auto mit einem neuartigen Antrieb» und Sie fragen mich, welche Farbe das Auto hat.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 10 von Karin Fehr Thoma gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 113 : 57 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

11

Minderheitsantrag: Florian Heer, Markus Bischoff, Harry Robert Brandenberger, Karin Fehr Thoma, Felix Hoesch, Sylvie Matter

5. Absatz, Punkt 12, 1. Satz, Neufassung

Die städtebauliche Entwicklung soll klimapositiv und biodiversitätsfördernd erfolgen. Es sind ...

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Die Minderheit beantragt Ihnen, dass die städtebauliche Entwicklung klimapositiv und biodiversitätsfördernd sein soll. Die Mehrheit der Kommission erachtet diese nochmalige Aufzählung der Biodiversität als unnötig, weil sie bereits im Richtplan aufgeführt sei. Die Klimapositivität würde zudem bedeuten, dass mehr Treibhausgas entzogen als zugeführt wird. Ob für eine solche Massnahme eine gesetzliche Grundlage vorliege, sei zudem sehr fraglich. Deshalb beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission, diesen Antrag abzulehnen.

Florian Heer (Grüne, Winterthur): Die im Synthesebericht vorgelegten Ziele der Bauten sind gut, da sind wir uns einig. Doch «gut» ist in der Klimakrise und in der Biodiversitätskrise eben nicht gut genug, es braucht deutlichere Schritte. Angesichts der langen Ausbaudauer durch die gestaffelte Baurechtsvergabe müssen bereits heute die Bau- und Städtebauprinzipien der Zukunft antizipiert werden. Das im Synthesebericht umrissene Umweltschutzkonzept schlägt ökologische Bauweise, Anergie, modulare Bauweise et cetera vor. Das ist gut, damit sind wir einverstanden, doch wünschen wir uns, die Regierung wäre hier noch mutiger gewesen und hätte zwingend eine klimapositive Bauweise vorgegeben. Wir begründen unseren Antrag unter anderem mit einer Studie im Auftrag des Bundes mit dem Titel «Klimapositives Bauen», ein Beitrag zum Pariser Absenkpfad aus dem Jahre 2021, welche übrigens auch vom Kanton Zürich finanziell unterstützt wurde. Deshalb verwundert uns etwas, dass hier bereits die Formulierung von «klimapositiv» zu Fragen führte. In der Fachwelt wird bezweifelt, dass die Schweiz ihre selbstgesteckten Klimaziele bis 2050 erreichen kann. Die Bauwirtschaft ist für einen Anteil von 33 Prozent der Schweizer Treibhausgasemissionen verantwortlich. Bei den Betriebsemissionen von Gebäuden ist die Schweiz bereits einigermaßen auf Kurs. Bei denen, welche bei der Errichtung, der Sanierung, dem Abbruch oder der Entsorgung von Gebäuden entstehen, ist der Kurs weit weniger gut. Diese Bereiche umfasst «klimapositiv» eben auch. Ein Neubau emittiert während der Bauphase mehr Treibhausgasemissionen als während einer durchschnittlichen Betriebsphase von 60 Jahren. So ist die Dekarbonisierung der Bausubstanz also unsere nächste grosse Aufgabe. Auch wenn im Gebäudebereich gewisse Erfolge erzielt werden konnten, scheint es unwahrscheinlich, dass die politischen Ziele des Absenkpfads, welche der Bund uns vorgegeben hat, ausreichen werden. Und die Autoren dieser Studie fordern auch, dass bereits während der strategischen Planungsphase die Entscheidungsträger, Entwickler, Baurechtgeber, Bauherrschaften et cetera klimapositives Bauen einfordern müssen. Tun wir es auch! Bauen bietet drei Kategorien, um temporäre und dauerhafte Treibhausgasemission zu senken. Das erste ist die CO₂-Sequestrierung im Boden. Hier werden Materialien nach dem Rückbau mittels Pyrolyse dauerhaft in den Boden eingearbeitet und dienen der Landwirtschaft, Stichwort «TerraPreta». Der zweite ist biogene, temporäre Kohlenstoffspeicher, das sind Biomassenmaterialien, welche für Jahre in Gebäuden verbaut sind. Und das dritte ist die CO₂-Sequestrierung von Baustoffen, die schnell anwachsende Anzahl von Materialien, welche eben Treibhausgase aus der Atmosphäre einfangen. Beispiele und Material gibt es zuhauf: Vollholzkonstruktion, Strohdämmung, Produkte aus Hanfstein, Made of Air, Polymer, Scrimber, Schaumglasschotter, Zirkulärer Beton, Lehmschaum et cetera. Am besten würden wir hauptsächlich Holz100 bauen und das Holz am Ende eben pyrolysieren. Es liegen jedoch noch keine einfachen technischen Lösungen vor und die Baubranche ist träge. Einzelne Massnahmen reichen nicht, somit müssen wir heute weitere Massnahmen vorwegnehmen. Ein Fazit der Studie ist auch, dass für die breite Umsetzung die Freiwilligkeit nicht reichen wird. Es müssen rasch

politische Schritte zur Regulierung der Treibhausgasemissionen bei der Gebäudeerstellung umgesetzt werden. Und wenn nicht mal ein Leuchtturmprojekt wie der IPZ diese Vorgaben erhält, wer dann? Dann wird es eben viel zu lange dauern. Der zweite Teil des Antrags fordert eine biodiversitätsfördernde Städtebauentwicklung. Das ist uns Grünen besonders wichtig, weil die Biodiversitätskrise eine stille Krise ist, deutlich weniger sichtbar als die Klimakrise, deswegen leider nicht weniger dramatisch. Die wichtigsten anthropogenen Faktoren für das Aussterben von Arten und den Verlust von Vielfalt sind weitgehend bekannt: Zerstörung und Verschlechterung der natürlichen Lebensräume, Klimawandel, Eutrophierung, Umweltverschmutzung und Übernutzung. Auf breitester wissenschaftlicher Grundlage zeigt der Weltbiodiversitätsrat in seinem neusten Bericht auf, wie schlimm es um die Natur weltweit bestellt ist: Die natürlichen Ökosysteme sind überlastet, Tier- und Pflanzenarten verschwinden in rasantem Tempo und somit unsere Existenzgrundlage. Ein Leuchtturmprojekt wie der Innovationspark muss sich an den Zielen der Zukunft messen, sonst ist er bald schon Mittelmass, wie ich bereits erwähnt habe. Setzen Sie mit uns hohe Ziele und unterstützen Sie unseren Antrag. Besten Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Ja, geschätzter Florian Heer, ich hatte den Eindruck, dass du hier ein flammendes Votum bezüglich Klimasituation gehalten hast, aber dass du verkannt hast, dass wir hier eigentlich über den Innovationspark sprechen. Beim Innovationspark Dübendorf/Zürich haben wir auch denkmalgeschützte Gebäude. Bei denkmalgeschützten Gebäuden ist es nicht so einfach, bei Sanierungen klimawirksame Massnahmen zu ergreifen. Wenn ich diese dann bei Neubauten kompensieren muss, dann stellt sich die Frage: Habe ich überhaupt die Technologie? Und das ist das Problem eures Antrags. Ich habe deine Ausführung, dass sich in Zukunft sehr viel bewegen wird, sehr wohl zur Kenntnis genommen. Die Gesetzgebung und die Planungsvorgaben im Planungs- und Baugesetz werden dann, wenn diese Technologien vorhanden sind, auch entsprechend umgesetzt. Deshalb braucht es hier gar keine Spezialregelung. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 11 von Florian Heer gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 112 : 58 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Die Kommission hat noch das Wort «ökologisch» bei «Aufwertung» eingesetzt, das war ein einstimmiger Antrag. Der Satz heisst jetzt: «Ausgehend von einer gesamthafte Natur- und Landschaftskonzeption ist eine phasenweise Gestaltung und ökologische Aufwertung der Flächen vorzusehen.» Besten Dank.

Keine weiteren Bemerkungen; genehmigt.

12

Minderheitsantrag: Andreas Hasler, Cristina Cortellini, Florian Heer, Harry Robert Brandenberger, Karin Fehr Thoma, Felix Hoesch, Sylvie Matter

Tabelleneintrag D2, Ergänzung

Sicherung ... sind auszuschöpfen. Das Areal ist von zusätzlichen Bauten und Anlagen freizuhalten, ausser solchen, die für den sicheren Flugbetrieb notwendig, aber nicht kapazitätssteigernd sind.

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Die Minderheit beantragt, festzuhalten, dass das Areal von zusätzlichen Bauten und Anlagen freizuhalten sei. Die Mehrheit lehnt diesen Antrag ab. Das Flugfeld soll im regionalen Flugrichtplan Glatttal als Landschaftsförderungsgebiet und als Freihaltegebiet von regionaler Bedeutung eingetragen werden. Der regionale Richtplan Glatttal wurde bis zum 25. Juli 2022 aufgelegt und das Ergebnis wird nun ausgewertet. Weil die verschiedenen Richtpläne, also die kantonalen und die regionalen, sich nicht widersprechen dürfen, ist es nicht zulässig, solches nun im kantonalen Richtplan festzulegen. Der Entwurf des regionalen Richtplans sieht vor, dass nur untergeordnete Bauten und Anlagen, wie Pavillons oder Freiraummöblierung, zulässig sein sollen. Damit wird der Freihaltung des Flugfeldes genügend Rechnung getragen. Deshalb lehnt die Mehrheit der Kommission diesen Antrag ab.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Wir sind hier in einem äusserst dicht überbauten Gebiet im Glatttal, das eine sehr grosse Freifläche hat, und das ist eine sehr grosse Qualität. Nun überbauen wir, werden wir einen Teil dieser grossen Freifläche überbauen. Das ist auch sehr sinnvoll. Das ist gut für diesen Innovationspark, da stehen wir zu 100 Prozent dahinter. Wir sind aber auch der Meinung, dass mit dieser Überbauung eine klare Aussage verbunden werden soll, dass eben der Rest freigehalten werden soll. Und selbstverständlich darf übergeordnet dieser Wunsch geäussert werden. Es müsste dann einfach untergeordnet im regionalen Richtplan eine Anpassung erfolgen. Während den Arbeitszeiten wird im Kanton Zürich jede Stunde, jede einzelne Stunde, ausserhalb der Bauzone eine Baustelle eröffnet. Da wird unglaublich viel gebaut. Und das könnte auch mit diesem grossen Freiraum passieren, der eben für die Bevölkerung frei bleiben soll. Es geht nicht an, dass da verschiedene Ideen verwirklicht werden sollen. Eine Burg für die Kleinen, eine Spielburg, vielleicht ein Kulturpavillon oder vielleicht soll die Fläche mit Fotovoltaik belegt werden. Da wird es sehr viele Ideen geben, was auf dieser Fläche passieren kann. Und das ist nicht gut, das wollen wir verhindern. Wir wollen festhalten, dass die Freifläche frei bleiben soll.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag 12 von Andreas Hasler gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit

89 : 80 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

6.7 Grundlagen

Keine Bemerkungen; genehmigt.

II. Mitwirkungsbericht bezüglich der nicht berücksichtigten Einwendungen

Markus Bischoff (AL, Zürich), Präsident der Spezialkommission IPZ: Wir sind diesen Mitwirkungsbericht bezüglich der nicht berücksichtigten Einwendungen durchgegangen und ich habe da nichts mehr weiter hinzuzufügen.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Das Wort wird weiter nicht mehr gewünscht. Der Mitwirkungsbericht mit den nicht berücksichtigten Einwendungen wird zur Kenntnis genommen. Besten Dank.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 147 : 22 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Festsetzung des revidierten kantonalen Richtplans gemäss Ziffer I der Vorlage 5821a zuzustimmen.

II.–VII

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.