



Städtebauliche Studie

Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf

Pflichtenheft

Genehmigt durch Projektoberleitung am 29.1.2014

1	Einleitung	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Ziel der städtebaulichen Studie	5
1.3	Planungsverfahren.....	6
1.4	Projektperimeter	7
2	Aufgabenstellung	8
2.1	Leistungsprofil des Innovationsparks.....	8
2.2	Städtebauliche Verankerung	9
2.3	Entwicklungsetappierung.....	12
2.4	Beurteilungskriterien	12
3	Studienergebnisse und Rahmenbedingungen.....	14
3.1	Fallbeispiele von Innovations- und Technologieparks	14
3.2	Erkenntnisse bisheriger Studien	16
3.3	Technische und rechtliche Rahmenbedingungen.....	18
4	Projektorganisation	24
4.1	Projektauftrag nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf	24
4.2	Auftraggeber Raumplanung.....	24
5	Ablauf/Bestimmungen städtebauliche Studie	28
5.1	Ablauf der zwei Verfahrensschritte	28
5.2	Detailablauf städtebauliche Studie	30
5.3	Einzureichende Unterlagen	31
5.4	Auswertung und Berichterstattung.....	32
5.5	Entschädigung und Rechte.....	32
5.6	Termine städtebauliche Studie/Masterplan	33
5.7	Weiterbearbeitung/kant. Gestaltungsplan.....	33
6	Vorgaben und Grundlagen.....	34

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Flugplatz Dübendorf als
Hubstandort des nationalen
Innovationsparks

Auf dem Flugplatz Dübendorf soll gemäss Regierungsratsbeschluss vom 6. Juni 2012 (RRB Nr. 604/2012) ein Hubstandort des nationalen Innovationsparks mit einem Flächenbedarf von bis zu 70 ha schrittweise realisiert werden. Der ca. 230 ha grosse Militärflugplatz Dübendorf liegt nordwestlich der Stadt Zürich in der dynamisch wachsenden Region Glattal.

Militärische Nutzung des
Flugplatzes Dübendorf

Gemäss dem aktuellen im November 2013 veröffentlichten Stationierungskonzept der Armee wird der militärische Flugbetrieb am Standort Dübendorf reduziert. Die Luftwaffe soll demnach zukünftig am Militärflugplatz Dübendorf neben den Kommando- und Führungseinrichtungen nur noch einen Heliport betreiben.

Aviatische Nutzung des Areal
ist noch offen

Die Zukunft einer allfälligen aviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ist noch offen. Der Bund als Grundeigentümer sucht mittels Ausschreibungsverfahren Interessenten, die den Flugplatz mit einem wirtschaftlich tragenden zivilaviatischen Betriebskonzept für einen Zeitraum von 20 Jahren (evtl. 30 Jahren) weiter betreiben wollen. Mitte 2014 wird voraussichtlich diesbezüglich ein Entscheid gefällt. Gemäss Angaben des Bundes kann unabhängig von einer aviatischen Nutzung ein Hubstandort des nationalen Innovationsparks im Kopfbereich des Flugplatzareals räumlich getrennt von den Anlagen und Bauten der Luftfahrt realisiert werden. Eine Fortsetzung des Flugbetriebs würde jedoch aufgrund der Lärmbelastung und der Hindernisbegrenzung Auswirkungen auf die funktionalräumliche Anordnung eines Innovationsparks haben. Es sind vorläufig zwei Szenarien parallel zu verfolgen: Nebeneinander von Innovationspark und Flugbetrieb oder Innovationspark und eine den Flugbetrieb ablösende öffentliche Freiraumnutzung.

Regierungsrat spricht sich
gegen eine aviatische Nutzung
des Flugfelds aus

Aus Sicht der Regierung des Kantons Zürich stellt das Areal aufgrund seiner Grösse, Lage und Grundeigentümerstruktur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich eine Landreserve von strategischer Bedeutung dar. Der Regierungsrat spricht sich daher nach wie vor gegen eine aviatische Nutzung des Flugplatzes aus und strebt an, die Landreserve für einen Innovationspark von nationaler Bedeutung zu sichern (Regierungsratsbeschlüsse, RRB Nr. 751/2010 und RRB Nr. 1043/2013). Ein Heliport auch unter Einbezug der REGA wird nicht ausgeschlossen.

Forschungs- und
Innovationsförderungsgesetz

Das 2012 totalrevidierte Bundesgesetz über die Forschungs- und Innovationsförderung (FIFG) sieht die Errichtung eines schweizerischen Innovationsparks vor. Der Innovationspark soll die ordentlichen Fördermassnahmen des Bundes in diesem Bereich ergänzen. Er soll dem übergeordneten Interesse, der Wettbewerbsfähigkeit, der Ressourceneffizienz

und der nachhaltigen Entwicklung dienen. Im Auftrag des Bundes hat die Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz (VDK) am 20. Juni 2013 entschieden, dass zwei Hubstandorte im Umfeld der beiden Eidgenössischen Hochschulen (ETH Zürich und EPF Lausanne) die Zentren des nationalen Innovationsparks bilden sollen. Diese sollen von sogenannten Netzwerkstandorten ergänzt werden. Das FIGG legt fest, dass zum Zeitpunkt des Bundesbeschlusses (erwartet Mitte 2015) zum Standortentscheid die „raum- und zonenplanerischen“ sprich planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen für einen Innovationspark vorliegen müssen. Ebenso müssen Finanzierung, Trägerschaft und inhaltliche Schwerpunkte definiert sein.

Planungsrechtliche
Ausgangslage

Gemäss rechtsgültigem kantonalem Richtplan ist das Flugplatzareal Dübendorf, mit Ausnahme der ringförmigen Randbebauung im Süden des Flugplatzes, nicht dem Siedlungsgebiet, sondern dem Landwirtschaftsgebiet zugewiesen. Mit einer Parallelstrategie sollen daher zeitgleich auf kantonalen Ebene die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Innovationsparks erarbeitet und auf Bundesebene der Entscheid bezüglich Fortsetzung bzw. Einstellung einer aviatischen Nutzung herbeigeführt werden. Die Randbebauung des Flugplatzareals ist bereits heute auf kommunaler Ebene zониert (Zone für öffentliche Bauten und Anlagen). Hier wurde 2012 eine Planungszone erlassen und im Rahmen einer kommunalen Testplanung lotet die Stadt Dübendorf derzeit die möglichen Entwicklungen auch für diesen Übergangsbereich aus (siehe Kap. 3.3).

Der Innovationspark bringt
Akteure zusammen und
optimiert den Wissenstransfer

Ein Innovationspark bezweckt die konzentrierte räumliche Verbindung von Forschung und Wirtschaft an einem Ort. Das Ziel eines Innovationsparks ist, Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander zu vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse zu überführen. Hierbei gilt die räumliche Nähe der verschiedenen Akteure zueinander als ein zentraler Erfolgsfaktor. Ferner zeigen Fallstudien, dass spezifische Infrastrukturen ideale Voraussetzungen für den Innovationsprozess schaffen können.

Räumliche Nähe und attraktive
Standorte fördern den
Wissenstransfer

Ein zukunftsweisender Innovationspark zeichnet sich als integrierter Standort durch die räumliche Nähe von Wissenschaft, Forschung und Produktion zu Freizeit- und Erholungsfunktionen aus. Ebenso bieten diese Standorte Wohnangebote für die im Innovationspark tätigen Akteure (z.B. Boarding Home, Hotels für Gastdozenten etc.). Für die Entwicklung eines solchen Standorts ist ein Areal im Umfang von bis zu 70 ha erforderlich. Die Entwicklungsflächen sollen zusammenhängend sein, schrittweise entwickelt werden können und flexible Strukturen aufweisen, um sich verändernden Ansprüchen anpassen zu können. Etablierte Innovationsparks (wie z.B. Adlershof-Berlin oder Technologiepark Bremen) kennzeichnet eine hohe Standortqualität. Neben der Technologie- und Wissenschaftsorientierung prägen städtebauliche, architektonische und infra-

strukturelle Qualitäten das jeweilige Standortprofil. Diese Qualitäten schaffen ein attraktives Arbeitsumfeld und eine gute Adressbildung für Firmen und universitäre Einrichtungen.

1.2 Ziel der städtebaulichen Studie

Städtebauliches
Gesamtkonzept

Durch das Ausloten eines städtebaulichen Gesamtkonzepts soll der Flugplatz Dübendorf als Teil der Zwei-Hubstandort-Strategie (Zürich und Lausanne) für einen nationalen Innovationspark betrachtet werden. Mit der städtebaulichen Studie nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf, soll ein von allen beteiligten Akteuren getragenes Gesamtkonzept erarbeitet werden, welches auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichtet wird. Die Realisierung des Innovationsparks wird in Etappen erfolgen. Die erste Etappe wird eine Grösse von 10 bis 25 ha umfassen.

Die städtebauliche Studie bildet die Grundlage für die Anpassung der Planungsinstrumente auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene.

Planungsrechtliche Sicherung
mit kantonalem Gestaltungsplan

Gestützt auf den Eintrag im kantonalen Richtplan (laufende Richtplanteilrevision Linienführung Glattalbahn/Gebietsplanung nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf, RRB Nr. 1043/2013) ist ein kantonaler Gestaltungsplan zu erstellen, der die Umsetzung der ersten Etappe des Hubstandorts Dübendorf auf dem Flugplatz Dübendorf planungsrechtlich und eigentümerverschreibend sichert. Die Erkenntnisse aus der städtebaulichen Studie dienen hierfür als Grundlage, sie definieren die inhaltlichen und städtebaulichen Eckwerte. Das Hauptziel besteht dabei in der langfristigen Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr. Dazu wird die städtebauliche Dichte des Gebiets und die funktionale – und auf einen allfälligen Flugbetrieb abgestimmte – Etappierung bzw. Gliederung zu thematisieren sein. Eine wichtige Aufgabe wird sein, die neuen Bauungsstrukturen mit den markanten und grösstenteils denkmalgeschützten Bauten im Bearbeitungssperimeter und dem bestehenden Siedlungsgefüge ausserhalb des Perimeters zu verbinden. Diese Aufgabenstellung wird für die Flächen ausserhalb des vorliegenden Perimeters zurzeit auch im Rahmen der kommunalen Testplanung Dübendorf bearbeitet. In dieser Studie wird u.a. das Nutzungsthema Wohnen im Allgemeinen und im Speziellen, d.h. die mögliche Wohnformen innerhalb des Innovationsparkperimeters (z.B. Boarding Homes etc.) ergänzenden Wohnangebote, untersucht. Neue Erkenntnisse werden den Teams sukzessiv gestellt.

Dabei stellen die öffentlichen Räume und insbesondere der öffentliche Kernpark die zentralen Struktur- und Gestaltungselemente dar.

1.3 Planungsverfahren

- Städtebauliche Studie** In einem kooperativen Planungsverfahren in Form einer städtebaulichen Studie sollen drei Teams die städtebaulichen, nutzungsbezogenen, freiräumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des nationalen Innovationsparks, Hubstandort Dübendorf, erarbeiten. Diese sektoralen Rahmenbedingungen sind in einem Masterplan zusammenzuführen. Im Rahmen der Studie werden eine Startveranstaltung, zwei moderierte Werkstattgespräche und eine Schlussveranstaltung durchgeführt. Sie ist innerhalb eines halben Jahres bis Ende Juni 2014 abzuschliessen.
- Folgauftrag:
kantonaler Gestaltungsplan** Anschliessend wird eines der Teams mit der Ausarbeitung eines Gestaltungsplans beauftragt. Gestützt auf die städtebauliche Studie sind hierfür die Inhalte der ersten Bauetappe zu vertiefen sowie planungsrechtlich und eigentümerverschrieben in der speziellen Form eines kantonalen Gestaltungsplans nach § 84 Abs. 2 PBG zu regeln. Die Auftragsvergabe wird erst im Anschluss, gestützt auf die Ergebnisse der städtebaulichen Studie (Sommer 2014) erfolgen. Die Begleitgruppe wird eine Empfehlung aussprechen und einen entsprechenden Antrag an die Projektoberleitung stellen.
- Auswahlverfahren Teams** Vom Auftraggeber wurden acht ausgewählte Anbieter eingeladen, sich für die Teilnahme an der städtebaulichen Studie zu bewerben. Jedes Team hat sich aus mindestens einem Vertreter aus den Fachbereichen Städtebau/Architektur (Federführung), Landschafts- und Freiraumplanung und Verkehr zusammen zu setzen. Die Teams müssen sowohl im Bereich Städtebau als auch im Bereich Planungsrecht Kompetenzen (Gestaltungsplan im Kanton Zürich) nachweisen können.
- Bis zur Eingabefrist sind sechs Bewerbungen eingegangen. Gestützt auf die Zuschlagskriterien sind folgende Teams für die Bearbeitung ausgewählt worden:
- Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich mit
Vogt Landschaftsarchitekten AG, Zürich
IBV Hüsler AG, Zürich
KEEAS Raumkonzepte, Zürich
 - agps architecture ltd., Zürich mit
Gadient Landschaftsarchitekten, Zürich
Enz und Partner GmbH, Zürich
Planwerkstadt AG, Zürich
 - Vittorio Magnago Lampugnani, Mailand und Zürich / Baukontor AG mit
Atelier Girot GmbH, Zürich
Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
Feddersen und Klostermann, Zürich

1.4 Projektperimeter

Bearbeitungsperimeter Im Rahmen der städtebaulichen Studie wird zwischen einem Bearbeitungs- und einem Betrachtungsperimeter unterschieden: Der Bearbeitungsperimeter, in welchem der Innovationspark sowie der Kernpark angeordnet werden sollen, umfasst das blau markierte Feld im westlichen und südlichen Randbereich des Flugplatzareals. Die Teams sind aufgefordert, Vorschläge innerhalb des Bearbeitungsperimeters zu machen.

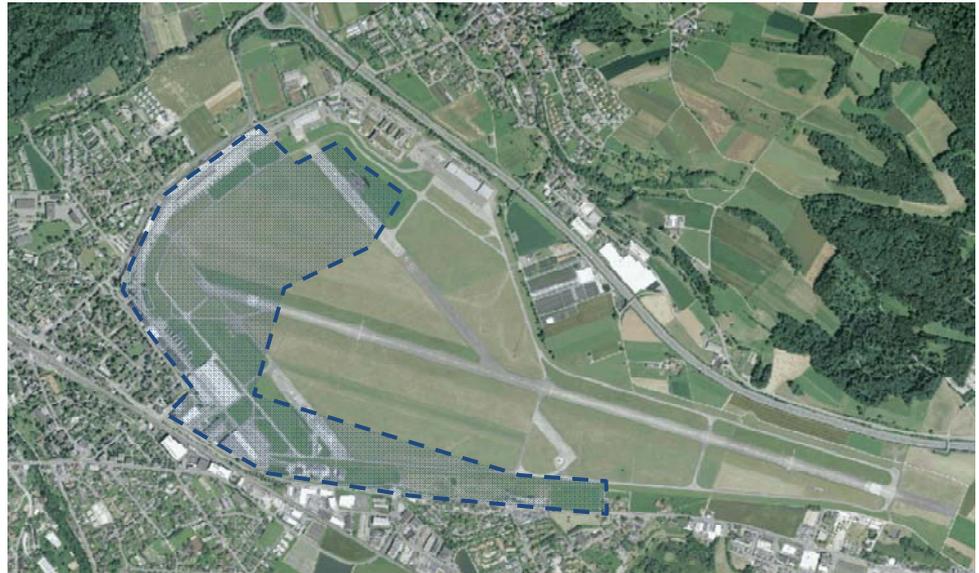


Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter Studie nationaler Innovationspark

Betrachtungsperimeter Der Betrachtungsperimeter dient der Einbettung des Innovationsparks in einen grösseren räumlichen und funktionalen Zusammenhang und soll die Koordination und Abstimmung mit anderen Nutzungen im direkten Umfeld verbessern. Er umfasst den gesamten Kartenausschnitt.

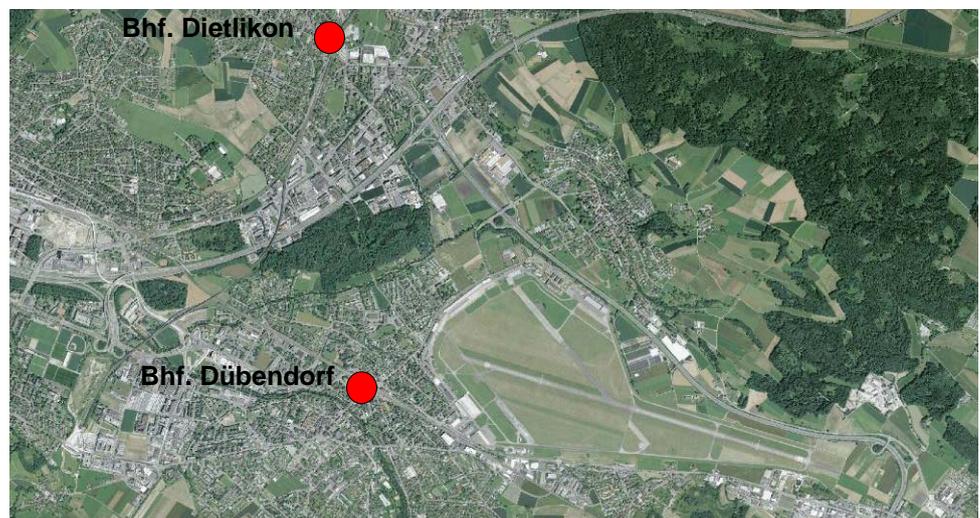


Abbildung 2: Betrachtungsperimeter Studie nationaler Innovationspark

2 Aufgabenstellung

Städtebauliche
Entwicklungsstrategie

Die Aufgabe der Teams ist es, innerhalb des Bearbeitungsperimeters Lösungsansätze in Form eines städtebaulichen Gesamtkonzepts für den nationalen Innovationspark am Hubstandort Dübendorf zu entwerfen. Eine städtebauliche Entwicklungsstrategie für einen Innovationspark und für öffentliche Freiraumnutzungen am Hubstandort Dübendorf soll erarbeitet werden. Es gilt dabei, die zentralen Rahmenbedingungen und inhaltlichen Eckwerte für eine langfristige Arealentwicklung zu definieren. Das Ziel ist aufzuzeigen, wie am Flugplatz Dübendorf ein Innovationspark mit internationaler Ausstrahlung schrittweise in ein sinnvoll in die Nachbarschaft integriertes Stadtquartier entwickelt werden kann.

Die folgenden drei Themen bilden dabei den Leitrahmen der Studie:

- Definition der räumlichen und funktionalen Leistungsprofile eines Innovationsparks
- Standortqualifizierung und Verankerung über hochwertigen Städtebau
- Entwicklungsetappierung angesichts kurz- bis mittelfristiger Zeithorizonte

2.1 Leistungsprofil des Innovationsparks

Zweck eines Innovationsparks

Ein Innovationspark bezweckt eine konzentrierte räumliche Verbindung von Forschung und Wirtschaft an einem Ort. Das Ziel des Innovationsparks ist, private und öffentliche Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander zu vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse zu überführen. Mit Hilfe spezifischer Infrastrukturen können ideale Voraussetzungen für den Innovationsprozess geschaffen werden.

Allgemeine Erfolgskriterien

Fallstudien (siehe Grundlagen) haben folgende Erfolgsfaktoren identifiziert:

- Räumliche Nähe zwischen den verschiedenen Akteuren fördert die Vernetzung der Akteure und intensiviert den Wissensaustausch sowie Technologietransfer
- Flexible Strukturen erlauben bestehende Nutzungen zu erweitern, diese an bestehende/neue Bedürfnisse (einzelner Akteure) anzupassen und/oder neue Nutzungen anzusiedeln
- Integrierte Standorte mit Freizeit- und Erholungsnutzungen und Kultureinrichtungen sowie Wohnnutzungen (siehe Kap. 2.2 *Wohnnutzungen*) sichern ein attraktives Arbeitsumfeld und steigern die Standortattraktivität
- Ankernutzungen und Infrastrukturprojekte erzeugen eine globale Ausstrahlung und ziehen qualifizierte Akteure an
- Leuchtturmprojekte aktivieren und fördern die Akzeptanz und Attraktivität des Stadtquartiers in der Bevölkerung

Programmierung noch offen Die Programmierung des nationalen Innovationsparks, Hubstandort Dübendorf, ist noch zu formulieren. Die Arbeiten zur inhaltlichen Ausrichtung laufen parallel zur städtebaulichen Studie.

Konzeption eines Innovationsparks Die Teams sind daher gefordert, sich mit der Konzeption eines Innovationsparks im Allgemeinen zu befassen. Im Zentrum stehen die Fragen, mit welchen strukturellen und themenorientierten Faktoren die Vernetzung intensiviert werden kann, wie sich kreative Prozesse fördern lassen und wie ein attraktiver Standort geschaffen werden kann. Ziel ist es, die grundlegenden Prinzipien und Spielregeln aufzuzeigen, welche die räumlichen und funktionalen Beziehungen eines Innovationsparks intensivieren. Lassen sich spezifische nutzungsmässige und logistische Leistungsanforderungen formulieren? Es werden Aussagen erwartet, ob durch spezifische Nutzungskonzeptionen und -anordnungen der Innovationsprozess gesamthaft gefördert und optimiert werden kann.

Flexible Gebäudemodule Gestützt auf ein modulares System sind ferner Gebäudetypologien und ggf. hybride Strukturen zu entwickeln, welche flexible Entwicklungen erlauben und sich den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedenen Akteure – auch über einen längeren Zeithorizont – anpassen lassen. Die Prinzipien/Leistungsanforderungen der räumlichen Strukturen sind so weit wie möglich mit Prinzipskizzen/Bildnachweisen oder Referenzen zu visualisieren.

2.2 Städtebauliche Verankerung

Entwicklungsstrategie verorten Die erarbeiteten räumlichen und funktionalen Strukturprinzipien sind in ein räumliches Gefüge zu übersetzen und am Flugplatz Dübendorf zu verankern. Es wird eine funktionalräumliche Auseinandersetzung erwartet, welche Themen wie Städtebau, Dichteverteilung, Nutzungen, Verkehr, Freiraumstrukturen und öffentliche Räume aufgreift. Es gilt, ein städtebauliches Grundgerüst für den Innovationspark und die Freiraumnutzungen zu entwickeln. Die identitätsstiftenden Strukturelemente und öffentlichen Räume sind zu definieren. Die Strukturen sind so anpassungsfähig auszugestalten, dass Spielräume für ein flexibles Wachstum einzelner Bereiche und neue Entwicklungen bestehen bleiben (siehe oben).

Zwei Szenarien aufzeigen Da ein definitiver Entscheid hinsichtlich Einstellung des Flugbetriebs (auch keine zivilaviatische Nutzung) noch nicht getroffen werden konnte, sind im Rahmen dieser Studie zwei Szenarien aufzuzeigen: In der Variante „Aviatic“ sind insbesondere die aus dem Flugbetrieb resultierenden Beschränkungen (Hindernisbegrenzung und Lärmkurven, siehe Beilagen) in der städtebaulichen Auslegeordnung bezüglich volumetrische Höhenentwicklung von Bauten und Anordnung von Nutzungen zu berücksichtigen. Im Szenario „Park“ hingegen ist das städtebauliche Potenzial darzu-

stellen, welches bei Flugbetriebseinstellung möglich wird (siehe Grundlagen: Testplanung Raumentwicklung Flugplatz Dübendorf).

- Einbettung in Kontext Ein wichtiges Thema stellt die städtebauliche Einbettung der neuen Strukturen des Innovationsparks in den bestehenden Kontext dar. Die Aspekte Belebung und Nutzungsdurchdringung der Übergangsbereiche (z.B. Schutzobjekte und publikumsaffine Nutzungen im Perimeter) zu den bestehenden Siedlungsgebieten sowie die Verzahnung der neuen Strukturen auf dem Flugplatzareal mit dem bestehenden Quartieren werden bereits im Rahmen der kommunalen Testplanung Wangenstrasse/Bahnhof plus bearbeitet. Diese Themen sollen auch in der vorliegenden Studie thematisiert und gespiegelt werden. Insbesondere sind Aussagen zum Potenzial der Schutzobjekte für die Vernetzung und Belebung des Quartiers gewünscht (u.a. auch bzgl. möglicher Nutzungskonzeptionen etc.). Neue Erkenntnisse aus der kommunalen Testplanung werden den Teams während der Erarbeitung zur Verfügung gestellt. Als zentrales Element für den öffentlichen Raum ist zudem die neue Linienführung der Glattalbahn zu berücksichtigen. Im Zusammenhang mit der Adressbildung ist der Linienführung besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
- Wohnnutzungen Wohnungsbau im konventionellen Sinne ist innerhalb des Bearbeitungsperimeters ausdrücklich nicht vorgesehen (in Abgrenzung zu den Vorstellungen der Stiftung Forschung Schweiz). Planungsrechtlich ist dies mit dem gewählten Verfahren nicht möglich (Sondernutzung, öffentliches Interesse). Hingegen stellt die Anordnung von neuen Wohnnutzungen in den bestehenden umliegenden Quartieren, insbesondere in der Planungszone der Stadt Dübendorf, eine Chance für die Siedlungserneuerung dar (siehe auch Kap. 3.2 *Kommunale Testplanung Wangenstrasse/Bahnhof plus*). Innerhalb des Perimeters des Innovationsparks sind ausschliesslich besondere Wohnnutzungen zulässig, die im engen funktionalen Zusammenhang mit dem Innovationspark stehen, wie z.B. Unterkünfte für Forschende/Studierende, Boarding Homes, Hotels und dergleichen. Diese sind in geeigneter Masse vorzusehen. Auch das Potenzial der Denkmalschutzobjekte im Flughafenperimeter ist ggf. bezüglich Wohnnutzungen zu prüfen.
- Freizeit und Erholung Eine Durchmischung des Gebiets soll in erster Linie durch die Integration von Erholungs- und Freizeitnutzungen erfolgen. Die räumliche Nähe zwischen Arbeit- und Freizeitnutzungen gilt als Erfolgsfaktor. Eine (publikumsaffine) Nutzungsdurchmischung fördert zudem die Zugänglichkeit für die allgemeine Öffentlichkeit und steigert den Mehrwert für die Standort- und die Nachbargemeinden. Potenzielle Nutzungsvorschläge, welche auch Synergien mit den angrenzenden Quartieren aufweisen, sind aufzuzeigen. Die verlängerte Achse der Piste nach Osten wäre ein möglicher Kristallisationspunkt für öffentliche und Freizeitnutzungen. Die Pisten- und Sichtachse („Säntisblick“) soll in jedem Fall erhalten bleiben und kann zur Adressbildung genutzt werden.

Parkflächen	<p>Gemäss Testplanung „Raumentwicklung Flugplatz Dübendorf“ soll das Flugplatzareal auch als Park genutzt werden. Innerhalb des Planungssperimeters sind entsprechende Parkflächen anzuordnen. Hier wird zwischen einem Kernpark und einem Vorpark/Zwischenpark unterschieden, der im Gegensatz zum dauerhaft angelegten Kernpark sukzessive den folgenden Entwicklungsschritten weichen wird (vgl. Teilrevision kantonaler Richtplan, Glattalbahnhof/nationaler Innovationshub). Im Fall einer zivil aviatischen Nutzung wird das Gebiet südlich sowie nördlich der Piste bis zur Helikopterbasis der Öffentlichkeit nicht zugänglich sein. Im Fall einer Aufgabe der Pistennutzung für aviatische Zwecke werden hingegen weitere Flächen für eine grosszügige Freiraumnutzung freigespielt.</p>
Anzustrebender Nutzungsmix, Mengengerüst von 1 zu 4	<p>Die Fallstudien zeigen eine Nutzungsdurchmischung im Verhältnis eins zu vier. Mindestens achtzig Prozent der Geschossflächen sind daher für Dienstleistungs-, Produktions- und Forschungsflächen vorzusehen. Die verbleibenden rund zwanzig Prozent der Geschossflächen stehen für Freizeit-, Erholungs- und Wohnnutzungen (siehe oben) einschliesslich Versorgungseinrichtungen sowie für Konferenz-, Gastro- und Eventnutzungen zur Verfügung. Da die Forschungsschwerpunkte für einen Innovationspark am Flugplatz Dübendorf noch nicht eingegrenzt wurden und entsprechend keine konkreten Aussagen bzgl. Raumbedürfnissen getroffen werden konnten, sind die oben genannten Richtwerte als Orientierungshilfe zu verstehen. Je nach Forschungsschwerpunkt sind diese gegebenenfalls nach oben bzw. nach unten zu korrigieren.</p>
Arbeitsplatzzahlen erste Etappe	<p>In der ersten Etappe können somit voraussichtlich neue Arbeitsplätze in der Grössenordnung von 1'000 bis 3'500 entstehen (exkl. Studierende) entstehen. Bei späterem Vollbetrieb des Innovationsparks kann mit rund 4'000 bis 9'000 Arbeitsplätzen gerechnet werden.</p>
Modalsplit-Ziel und Verkehrserschliessung	<p>Mit der Gesamtverkehrsstrategie hat sich der Regierungsrat das Ziel gesetzt, den Verkehrszuwachs in Zukunft mindestens zur Hälfte mit dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen (ohne Velo- und Fussverkehr). Gut erschlossene städtische Gebiete haben einen höheren Beitrag zu leisten. Siedlungs- und Verkehrsplanung haben das Modalsplit-Ziel zu stützen.</p> <p>Im Rahmen der städtebaulichen Studie ist aufzuzeigen, wie die Glattalbahnhof durch den Innovationspark geführt werden soll und wie mit einem hochattraktiven Wegnetz ein hoher Anteil des Fuss- und Radverkehrs am Gesamtverkehr gefördert werden könnte. Bei der Erschliessung des Gebiets für den motorisierten Individualverkehr ist auf eine zweckmässige Anlieferung aller Baufelder zu achten.</p>
Nachhaltiges Bauen	<p>Angesichts der Leuchtturm-Funktion des Projekts werden bezüglich nachhaltigem Bauen hohe Ansprüche an die städtebaulichen Konzepte gestellt. Die Teams sollen sich stufengerecht sowohl mit dem Energiebedarf als auch mit der Energieversorgung auseinandersetzen. Insbesondere</p>

re hinsichtlich Verbrauch von Grauer Energie, Endenergieverbrauch sowie die Treibhausgasemissionen werden Lösungsansätze mit Modellcharakter erwartet.

2.3 Entwicklungsetappierung

Faktor Zeit ist Entwurfsaufgabe	Der Faktor Zeit ist konstituierender Bestandteil der Aufgabe und ist entsprechend im Entwurfsprozess zu berücksichtigen.
Entwicklungshorizont ist eine Generation	Das für den Innovationspark reservierte Planungsgebiet umfasst ca. 70 ha und soll schrittweise dieser Nutzung zugeführt werden. Für die Entwicklung des gesamten Areals innerhalb des Planungssperimeters wird von einem Horizont von einer Generation ausgegangen. Für den ersten Etappierungsschritt sollen 10-25 ha beansprucht werden. Dabei soll bereits in der ersten Etappe eine grosse Nutzungsvielfalt erreicht werden.
Schlüsselprojekte und Ankernutzungen	Es werden Aussagen hinsichtlich der städtebaulichen Kurz- und Langfristperspektive (Etappierungsschritte, Nutzungsverteilung, Nutzungsdichte, Infrastrukturen und Freiraumentwicklung) sowie bezüglich potenzieller Synergien mit den angrenzenden Quartieren erwartet. Dazu gehören auch Überlegungen zu Start- bzw. Schlüsselprojekten und allfällige Ankernutzungen, die zu einer „Initialzündung“ beitragen können. Es sind zentrale und dezentrale Kongress-, Konferenz- und Eventfacilities vorzusehen. Ferner sind im Entwurf Infrastrukturbauten und insbesondere auch die neue Linienführung der Glattalbahn inkl. Haltestelle und ihre Entwicklung auf der zeitlichen Achse zu verankern.

2.4 Beurteilungskriterien

Beurteilungskriterien	<p>Bei der Beurteilung der Studien durch die Begleitgruppe werden folgende Aspekte im Vordergrund stehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Was zeichnet die Studie aus? Was sind die zentralen Erkenntnisse? • Gelingt es, identitätsstiftende Strukturen zu entwickeln? • Wie fügt sich das Bebauungskonzept in die bestehenden bzw. die geplanten Siedlungsstrukturen ein (Siedlung, Verkehr, Freiraum)? Wie wird der Übergang zwischen Innovationspark und angrenzenden Quartieren gestaltet? Wie gelingt eine Adressbildung? • Sind die geplanten Nutzungen und Funktionszusammenhänge berücksichtigt? Sind eine zweckmässige Nutzungsverteilung und Nutzung bei einem allfälligen Flugbetrieb möglich? • Wie hoch ist die Flexibilität des Gesamtkonzepts, auf neue Anforderungen bzw. geänderte Rahmenbedingungen zu reagieren? • Sind die Schlüsselprojekte bezeichnet, die Massnahmen priorisiert und auch in der zeitlichen Perspektive aufgezeigt? • Werden die Zusammenhänge und Abhängigkeiten zwischen den Infrastrukturanlagen im Bebauungskonzept aufgezeigt? Werden Anga-
-----------------------	--

ben bezüglich der Grundausstattung bzw. minimaler Infrastrukturanlagen formuliert?

- Ist eine attraktive verkehrliche Erschliessung und Erreichbarkeit des Innovationsparks für alle Verkehrsarten sichergestellt?
- Ist die verkehrliche Erschliessung der ersten Etappe auf die bereits bestehende Infrastruktur ausgerichtet?
- Ist der Lösungsansatz im Hinblick auf einen neuen ÖV-Korridor Richtung Volketswil-Schwerzenbach aufwärtskompatibel?



Abbildung 4: Cambridge Science Park

Auf insgesamt 76.5 ha sind auf dem Gelände ca. 100 Unternehmen und Forschungsinstitutionen angesiedelt, die etwa 5'000 Personen beschäftigen. Das Trinity College, das zur Cambridge Universität gehört, ist bis heute Besitzer des Landes, auf welchem der Science Park gebaut ist. Dazu gehören auch grosszügige Landschaftsräume zur Erholungs- und Freizeitnutzung.

Technologiepark Bremen

Der Technologiepark Bremen hat sich in seiner 25-jährigen Geschichte zu einem der führenden Hochtechnologiestandorten Deutschlands entwickelt. Aus einem vielfältigen technischen Branchenmix ist rund um die Universität Bremen herum ein High-Tech Stadtteil entstanden.



Abbildung 5: Technologiepark Bremen

Auf einer Fläche von ca. 170 ha sind etwa 500 Unternehmen, die Universität Bremen sowie weitere Forschungseinrichtungen angesiedelt und bieten rund 12'000 Personen Arbeit.

Verständnis und Ausrichtung
Innovationspark,
Abgrenzung zu Technoparks

Der Grossraum Zürich kennt ebenfalls verschiedene Strukturen zur Unterstützung von innovativen Unternehmen (Technoparks, Inkubatoren der ETH und Empa, IBM Rüschlikon, CSEM etc.). Während der Technopark ein Gründer- und Kompetenzzentrum für regionale und nationale Unternehmen und Start-ups darstellt und sich auf kleinere Flächen begrenzt, richtet sich ein Innovationspark in seiner Konzeption auch an arrivierte und global agierende Unternehmen, welche – die Nähe zu den weltweit führenden Wissensinfrastrukturen für Innovationen nutzend – sich im Kanton Zürich mit ihren Forschungs- und Entwicklungsabteilungen ansiedeln wollen und daher kurzfristig verfügbare Flächen suchen. Es werden sich neben etablierten öffentlichen Einrichtungen und privaten Unternehmen auch Start-ups, Spin-offs und PPP-Organisationen ansiedeln.

3.2 Erkenntnisse bisheriger Studien

Machbarkeitsstudie
Innovationspark 2007

Eine Machbarkeitsstudie der Stiftung Forschung Schweiz vom September 2007 setzte sich eingehend mit der Möglichkeit eines Innovationsparks auf dem Flugplatzgelände in Dübendorf auseinander. Der positive Grundtenor dieses Berichts bezüglich des Standortpotenzials hat den politischen Prozess zur Realisierung weiter vorangetrieben.

Testplanung Flugplatzareal
2009-2011

Die vom Kanton Zürich durchgeführte Testplanung kam zum Schluss, dass auf eine aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf verzichtet werden sollte. Dadurch bestünde insbesondere die Möglichkeit zur Errichtung einer für breite Bevölkerungskreise zugänglichen Parklandschaft, welche in verschiedene temporäre sowie dauerhafte Bereiche unterteilt werden könnte. Die Verzahnung mit dem Umfeld sollte durch ein Aktivitätenband gewährleistet werden. Flächen auf dem Flugplatzareal sollten im Übrigen Sondernutzungen von nationaler oder kantonaler Bedeutung vorbehalten bleiben.

Synthesebericht
Vertiefungsstudie
Wangenstrasse 2011

Der Synthesebericht zur Vertiefungsstudie „Achse Bhf. Dübendorf – Wangenstrasse“ vom 18.12.2011 bestätigt das räumliche Entwicklungspotenzial des Flughafenkopfes für Sondernutzungen von nationalem Interesse (Abb. 6). Zudem sieht die Studie Potenzial für die Ergänzung der vorhandenen Freiräume sowie die Freihaltung von Sichtachsen („Säntisblick“). Die Glattalbahn übernimmt dabei die Aufgabe des „funktionalen Rückgrats“ mit hoher städtebaulicher und adressbildender Qualität. Aus diversen Studien über die Erweiterung der Glattalbahn geht eindeutig hervor, dass die weitere Linienführung über den westlichen Teil des Flugplatzes Dübendorf und weiter Richtung Dietlikon führen soll (siehe Kap. 3.3).

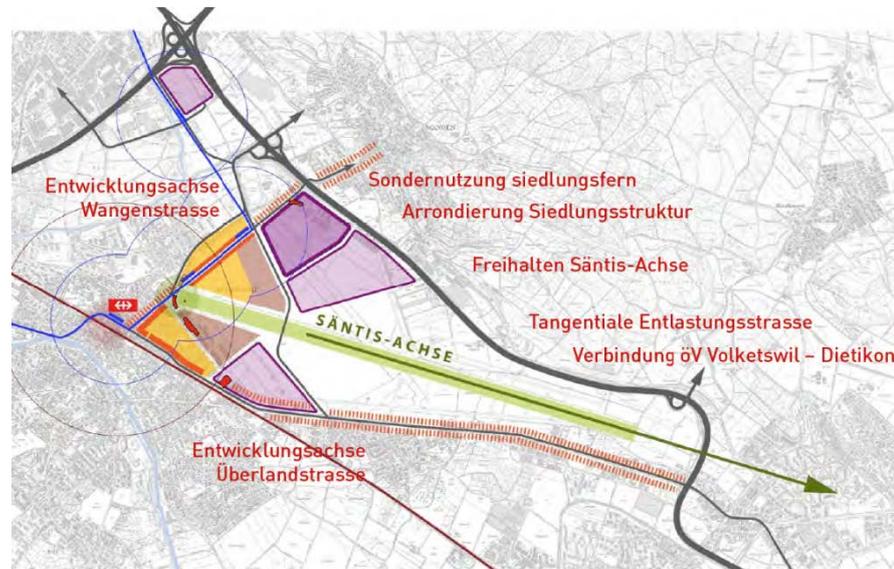


Abbildung 6: Graphik Vertiefungsstudie Wangenstrasse mit Säntis-Achse

Studie zur militärisch-
zivilaviatischen Mischnutzung
2012

Die Studie „Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf“ vom 23.7.2012, welche die Machbarkeit einer solchen Mischnutzung untersuchte, entwickelte verschiedene Szenarien für die zukünftige aviatische Nutzung des Gebiets. Das Szenario „Flugfeld mit Bundesbasis“, welches sich im aktuellen Stationierungskonzept widerspiegelt, sieht folgende Eckwerte bzgl. Flugbewegungen vor:

- Bundesbasis (Luftwaffe): 7'600
- Zivil bestehend (Rega, Ju-Air): 2'150
- Zivil zusätzlich: 18'500
- Total: 28'250

Die zurzeit laufende Ausschreibung für den zivilen Flugbetrieb geht von 28'600 Flugbewegungen aus. Die Differenz zur Studie von 2012 ergibt sich aus leicht höheren Werten bei der Ju-Air und einem tieferen Wert bei den zivilen Flächenflugzeugen (Ju-Air ist eine private Gesellschaft, die mit vier Junker Ju-52 Oldtimer Flugzeugen Rund- und Charterflüge anbietet).

Die angedachten Flächenanteile der verschiedenen Nutzungen sind dem nächsten Kapitel zu entnehmen.

Kommunale Testplanung
Wangenstrasse/Bahnhof plus

Über die von der Baudirektion festgesetzte Planungszone führt die Stadt Dübendorf zurzeit eine kommunale Testplanung durch. Der Projektperimeter umfasst die Planungszone, welche von der Randbebauung des Flugplatzes bis zum Bahnhof reicht sowie weitere Gebiete südlich der Bahnlinie bis zur Glatt. Im Rahmen der Testplanung werden die städtebauliche Ausrichtung dieser Quartiere und deren Anbindung an den Innovationspark untersucht. Wichtige Fragestellungen sind die Ermittlung des Wohnbaupotenzials und die Gestaltung der Übergangsbereiche zum Innovationspark. Am 26. März 2014 findet die Schlusspräsentation der

Testplanung Dübendorf/Wangenstrasse statt. Die Ergebnisse können somit in die Überlegungen der Teams einfließen.

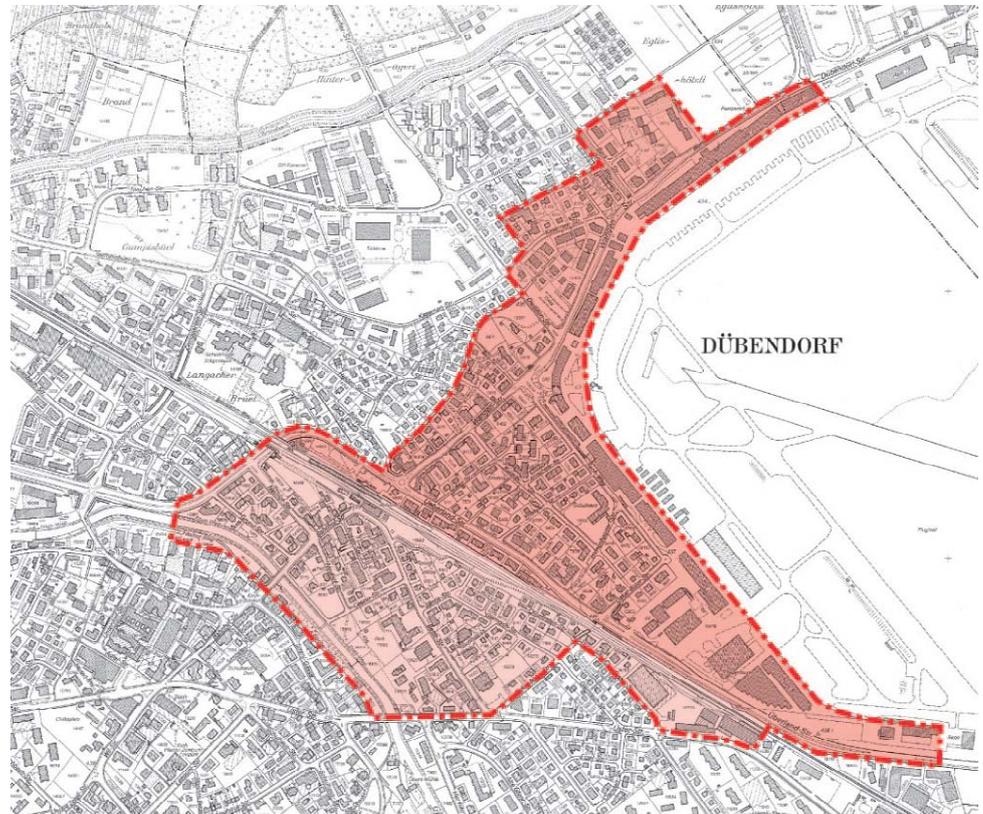


Abbildung 7: Perimeter kommunale Testplanung Dübendorf

3.3 Technische und rechtliche Rahmenbedingungen

Aviatische Nutzung Luftwaffe

Gemäss aktuellem Stationierungskonzept soll die Luftwaffe zukünftig am Militärflugplatz Dübendorf neben den Kommando- und Führungseinrichtungen nur noch einen Heliport betreiben. Da die bestehenden Infrastrukturen der Helikopterbasis im Norden des Flugplatzes baulich erneuert werden müssen, benötigt die Luftwaffe für die Dauer der Bauarbeiten Ausweichmöglichkeiten auf dem Areal. Wo diese Flächen anzuordnen sind bzw. welche Anforderungen an diese gestellt werden, ist noch nicht definiert. Genauere Angaben bzgl. Flächenbedarf und Anforderungen zum Heliport folgen ab Mitte Februar 2014.

Weitere (zivil-) aviatische Nutzungen

Die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf bezüglich zivilaviatischer Nutzung ist noch ungewiss. Zurzeit läuft die Ausschreibung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) für eine entsprechende Betriebsvergabe. In jedem Fall werden die Rega, die Flugsicherung Skyguide sowie die Schweizer Armee mit einem Heliport weiterhin auf dem Areal präsent sein. Mit einem Mietvertrag bis 2022 ausgestattet ist zudem die Stiftung „Museum und historisches Material der Luftwaffe“ (MHMLW).

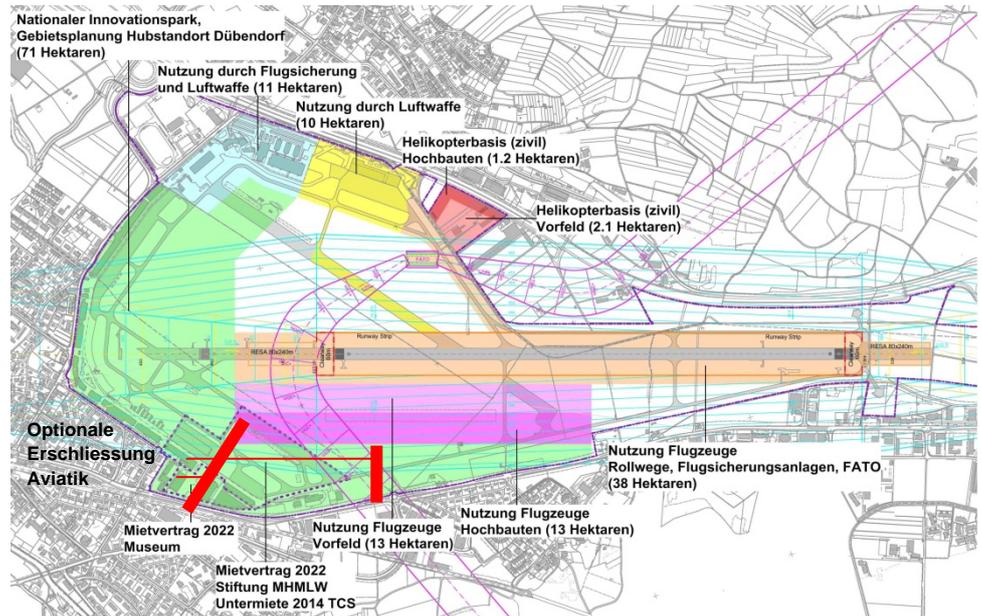


Abbildung 8: Aviatik und Mietverhältnisse auf dem Flugplatz Dübendorf (Quelle: Ausschreibung ziviler Flugplatzhalter Dübendorf, 2013, eigene Darstellung)

Abb. 8 zeigt den Raumbedarf einer eventuellen zivilaviatischen Nutzung (violett) sowie die Standorte der übrigen Aviatik-Nutzungen.

Sicherheitszonenplan und
Hindernisbegrenzung

Daraus ergeben sich diverse Hindernisbegrenzungsflächen (Sicherheitszonen), welche im Rahmen der städtebaulichen Studie in der Variante „Aviatik“ zu berücksichtigen resp. einzuhalten sind. Die maximale Bauhöhe liegt gemäss Sicherheitszonenplan bei ca. 450 bis 485 m.ü.M. (blaue Linien). Diese Koten dürfen mit keinem Bauteil durchstossen werden, auch von technisch bedingten Dachaufbauten nicht. Die maximalen Gebäudehöhen im Bereich der Sicherheitszonen liegen demnach zwischen ca. 35 und 50 m.

Erschliessung Aviatik

Weiter besteht ein Koordinationsbedarf mit einer allfälligen privaten Aviatik bezüglich Erschliessung, denn für die zivilaviatischen Nutzflächen besteht gemäss der laufenden Ausschreibung des BAZL die Absicht, die Zugänge aus südlicher Richtung her zu realisieren (rote Balken, Abb. 8).

Planungsrecht

Soweit Bauten und Anlagen vorgesehen werden sollen, die nicht überwiegend der Luftfahrt dienen (sog. Nebenanlagen), sind diese nur zulässig, wenn das kantonale Recht dies vorsieht. Derzeit bestehen keine entsprechenden Bauzonen auf kommunaler oder kantonaler Ebene. Das Flugplatzareal ist der Landwirtschaftszone zugeteilt. In der Gemeinde Dübendorf ist der Randbereich mit seinen Gebäuden der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugewiesen, welche derzeit mit einer Planungszone überlagert ist und überprüft wird. Auf dem Gelände der Skyguide in Wangen-Brüttisellen gibt es einen Gestaltungsplan. Dieser liegt jedoch nicht mehr im Perimeter des Innovationsparks.

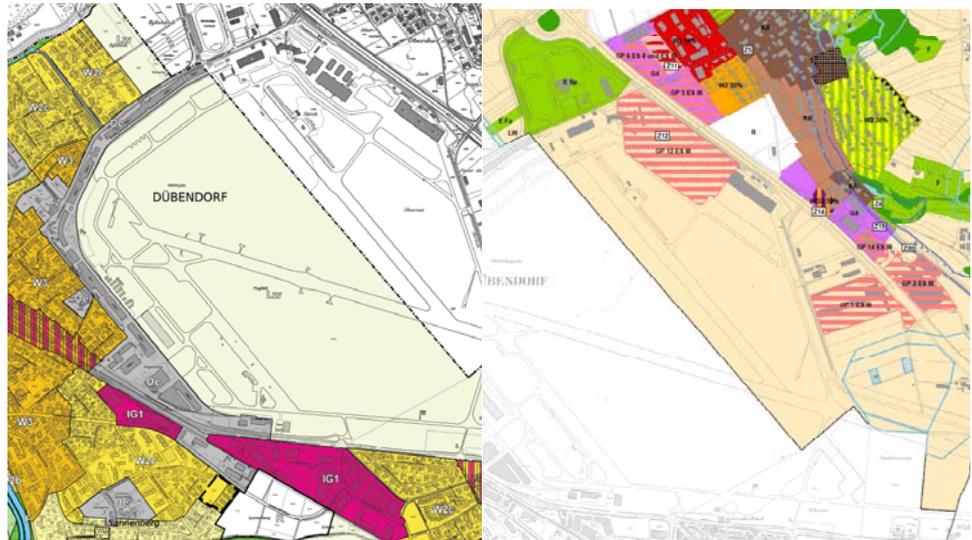


Abbildung 9: Ausschnitte aus den Zonenplänen von Dübendorf, Wangen-Brüttisellen

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) hat am 4. Dezember 2013 entschieden, mit der Ausscheidung eines Erholungsgebietes im Bereich Dürrbach die Rechtsgrundlagen zu schaffen, damit die Gemeinde Wangen-Brüttisellen und die Stadt Dübendorf in diesem Gebiet die bestehenden Sportstätten ausbauen können. Der allfällige Ausbau der Sportanlagen ist auf das künftige Trasse der Glattalbahn abzustimmen. Die Festsetzung der Richtplanrevision durch den Regierungsrat ist noch pendent.

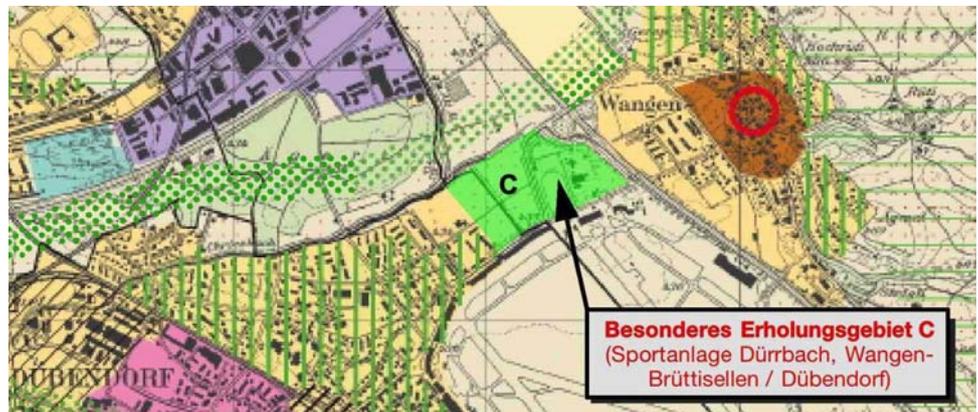


Abbildung 10: Teilrevision Regionaler Richtplan Glatt, Siedlung und Landschaft

Lärm Der Innovationspark wird als gemischt genutztes Gebiet (Wohnen und Gewerbe) der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet. Neue Bauzonen dürfen nur erschlossen werden, wenn die Planungswerte eingehalten werden können. Bei Fluglärm können keine Lärmschutzmassnahmen auf dem Ausbreitungsweg getroffen werden. Deshalb darf in Gebieten, in denen die Planungswerte überschritten sind, keine Wohnnutzung ausgeschieden werden. Falls eine zivilaviatische Nutzung überhaupt vorgesehen werden soll, ist beabsichtigt, den Flugplatz zivil nur am Tag zu betreiben. Die Lärmschutzverordnung definiert den Zeitraum zwischen 6 Uhr und 22

Uhr als Tagesbetrieb. Der Bereich mit Überschreitung des Planungswertes der ES III von 60 dB(A), in dem keine Wohnnutzung erstellt werden darf, ist relativ klein (Abb. 11). Wenn nur ein Heliport weitergeführt würde, wäre der Perimeter des Innovationsparks nicht vom Planungswert 60 dB(A) tangiert.

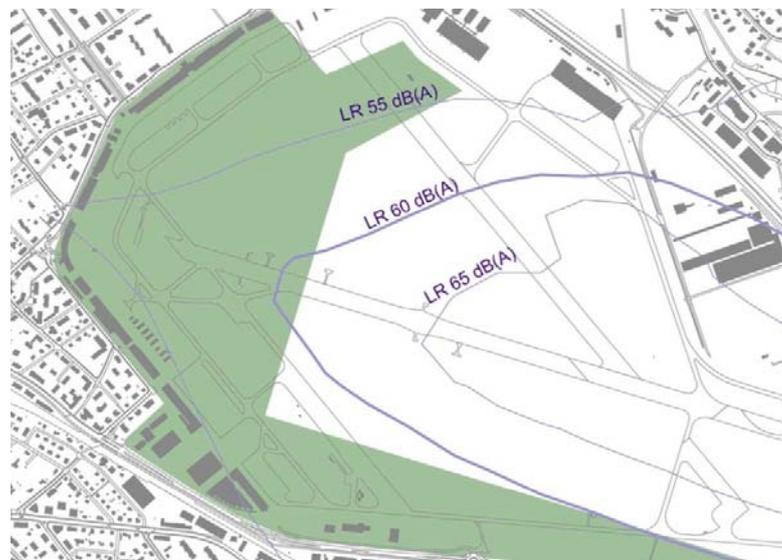


Abbildung 11: Lärmbelastungskurven bei einer zivilaviatischen Nutzung (Quelle: Studie „Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung Flugplatzes Dübendorf“, 2012)

Schutzobjekte

Auf dem westlichen Flughafengelände befinden sich einige Gebäude, welche im überkommunalen oder kommunalen Inventar schützenswerter Objekte verzeichnet sind. Es liegen jedoch keine Schutzverfügungen vor. Einzelne dieser Gebäude sind im Inventar der militärischen Hochbauten verzeichnet (siehe Grundlagen). ISOS-Objekte sind keine vorhanden.

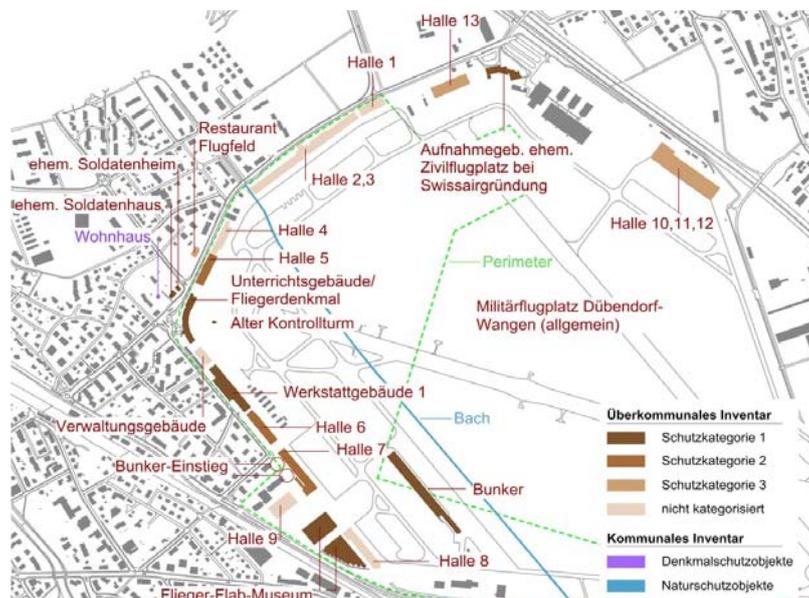


Abbildung 12: Flugplatz Dübendorf mit den relevanten kommunalen und überkommunalen Schutzobjektende

öffentliches Gewässer

Ein relevantes kommunales Natur- und Landschaftsschutzobjekt ist der Chlosterbach/Chrebsschüsselibach, welcher eingedolt unter dem Flugplatzgebiet verläuft. Der Bach ist offen zu legen und naturnah zu gestalten. Der erforderliche Gewässerraum wird nach den Vorgaben von Art. 41a Abs. 2 GSchV bestimmt und beträgt mindestens elf Meter. Im Rahmen der städtebaulichen Studie sind die städtebauliche Einbettung und das gestalterische Potenzial des Baches aufzuzeigen.

Glattalbahn

Eine hohe Erschliessungsqualität ist für die Umsetzung des Innovationsparks zentral. Damit kommt insbesondere der geplanten Glattalbahn zwischen Dübendorf und Dietlikon eine tragende Rolle zu. Mit der Richtplanteilrevision Glattalbahn/Gebietsplanung nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf (RRB Nr. 1043/2013) wird eine neue Linienführung vorgeschlagen. Zur optimalen Erschliessung des Innovationsparks soll die Glattalbahn zwischen Flugplatzkopf bis zur Sportanlage Dürrbach direkt durch den westlichen Bereich des Flugplatzareals geführt werden (Abb. 13). Die Achse soll als funktionales Rückgrat des Innovationsparks dienen und mit hoher städtebaulicher und adressbildender Qualität gestaltet werden. Im Rahmen der Studie ist aufzuzeigen, wie diese neue Glattalbahnlinie mitsamt ihren Haltestellen in den Innovationspark integriert werden soll. Hierfür werden die Projektierungsrichtlinien (Trassebreite, Achsabstände, Normhaltestellen) der VBG zur Verfügung gestellt (siehe Grundlagen).

Voraussichtlich wird diese Richtplanteilrevision ab April 2014 im Kantonsrat behandelt. Eine Festsetzung kann bis Anfang 2015 erwartet werden. Bis zur Realisierung der Glattalbahn sollen voraussichtlich für den Busvorlauf entlang des künftigen Trasses Busspuren erstellt werden.



Abbildung 13: Linienführung Glattalbahn nach der Richtplanteilrevision

Grundwasser Der mittlere Grundwasserspiegel (Abb. 14) verläuft zwischen ca. 433 und 437 m.ü.M. Im blau kartierten Grundwassergebiet dürfen Bauten und Anlagen bis zum mittleren Grundwasserspiegel erstellt werden. Lokale Vertiefungen für Fundamentverstärkungen, Lift- und Pumpenschächte im Umfang von max. 10% der bebaubaren Fläche werden toleriert. Im braun kartierten Grundwassergebiet (Randgebiet) sind zwei Untergeschosse möglich.

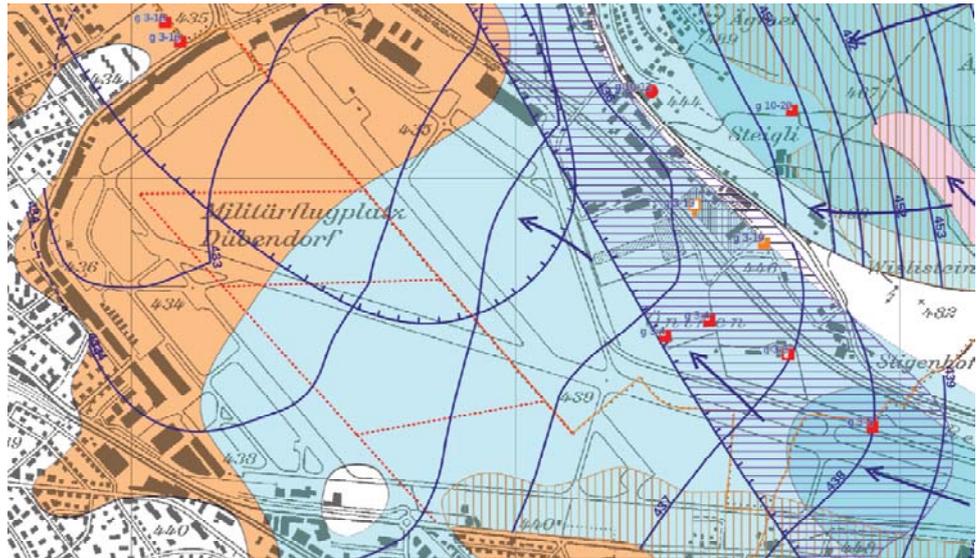


Abbildung 14: Mittlerer Grundwasserspiegel im Perimeter

Trockenwiesen Angrenzend an die Pisten sind über die Jahre ökologisch wertvolle Trockenwiesen entstanden. Die TWW-Kartierung erfolgte im Jahr 2007 durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU). Der rechtliche Schutz ist noch offen.

4 Projektorganisation

4.1 Projektauftrag nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf

Legislaturziel
des Regierungsrats

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat am 6. Juni 2012 den Grundsatzentscheid getroffen, im Kanton Zürich einen Innovationspark zu errichten und dieses Ziel als Massnahme zum Legislaturziel 12 formuliert. Zu diesem Zweck wurde die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, unter ihrer Leitung in Absprache mit den betroffenen Direktionen bis zur Verabschiedung des Standortentscheids auf Bundesebene die Voraussetzungen für einen Hub des nationalen Innovationsparks am Standort Dübendorf zu schaffen.

Der Innovationspark am Standort Dübendorf ist ein direktionsübergreifender Projektauftrag des Kantons Zürich. Nachfolgend ist die Organisationsstruktur dargestellt:

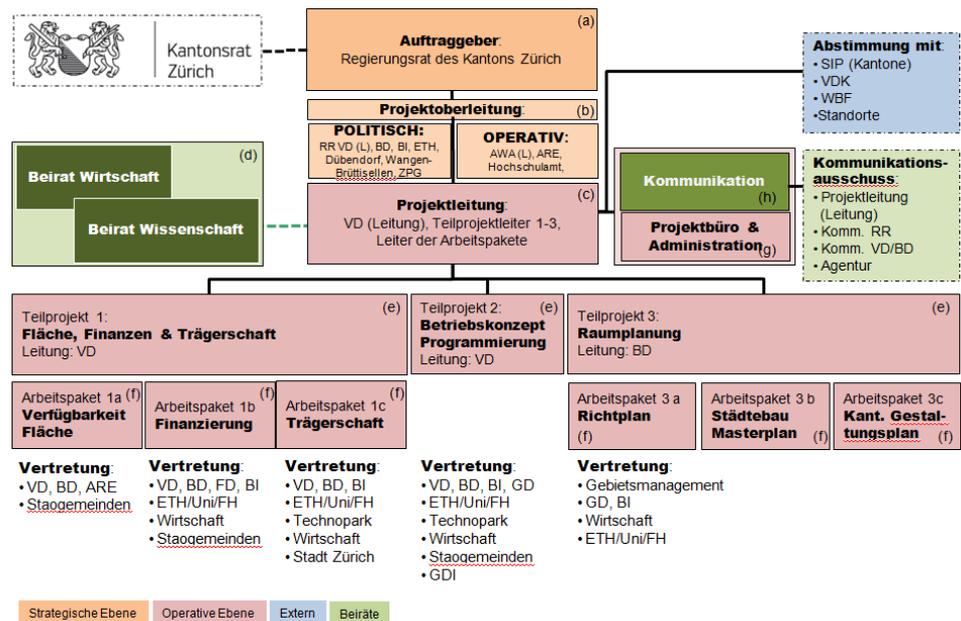


Abbildung 15: Organisation nationaler Innovationspark Hubstandort Dübendorf

4.2 Auftraggeber Raumplanung

Auftraggeber
Raumplanung

Im Rahmen dieser direktionsübergreifenden Zusammenarbeit ist die Baudirektion, Amt für Raumentwicklung (ARE), für das Teilprojekt Raumplanung verantwortlich. Das Ziel ist, die planungs- und baurechtlichen Grundlagen bis zum Standortentscheid im Sommer 2015 zu schaffen. Die Projektorganisation Raumplanung stützt sich auf den Gesamtorganisationsstrukturen des Projekts nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf.

bendorf, ab. Sie setzt sich aus der Projektoberleitung (fachlich/politisch), die alle strategischen Entscheide verantwortet, und der Begleitgruppe Raumplanung zusammen. Die Projektorganisationsstruktur bildet sich ab:

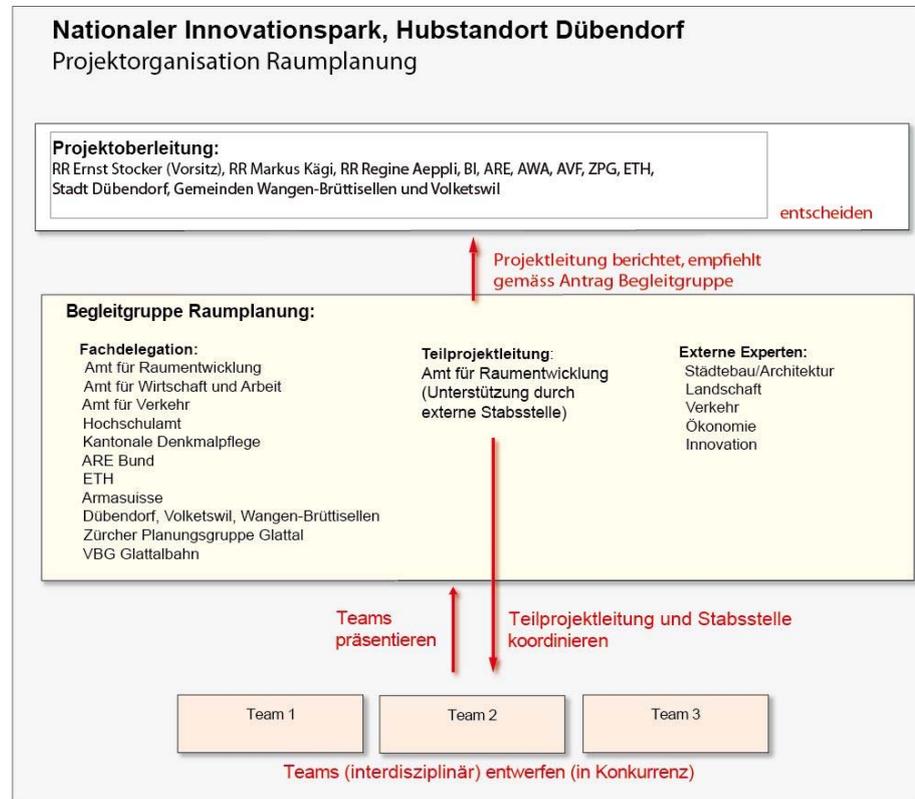


Abbildung 16: Projektorganisation Teilprojekt Raumplanung

Projektoberleitung

Die Projektoberleitung (POL) wird über die Arbeiten orientiert. Sie nimmt die Empfehlungen der Begleitgruppe entgegen und trifft Entscheidungen.

- RR Ernst Stocker, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Vorsitz
- RR Markus Kägi, Baudirektion Kanton Zürich
- RR Regine Aeppli, Bildungsdirektion Kanton Zürich
- Lothar Ziörjen, Stadtpräsident Dübendorf
- Marlis Dürst, Gemeindepräsidentin Wangen-Brüttisellen
- Bruno Walliser, Gemeindepräsident Volketswil
- Roman Boutellier, Professor für Innovations- und Technologiemanagement ETH Zürich
- Bruno Sauter, Amtschef Amt für Wirtschaft und Arbeit Kanton Zürich
- Wilhelm Natrup, Amtschef Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich
- Markus Traber, Amtschef Amt für Verkehr Kanton Zürich
- Sebastian Brändli, Chef Hochschulamt Kanton Zürich
- Hans-Rudolf Blöchliger, Präsident Zürcher Planungsgruppe Glattal

Begleitgruppe	Für die Beurteilung der städtebaulichen Studie bzw. des kantonalen Gestaltungsplans ist die Begleitgruppe zuständig. Sie nimmt an den Werkstattgesprächen teil, diskutiert unter der Leitung des Vorsitzenden der Fachdelegation die einzelnen Projektschritte, formuliert Hinweise für die Weiterbearbeitung und bestimmt die wichtigen Inhalte des Berichtes. Die Begleitgruppe setzt sich aus einer Fachdelegation und der Teilprojektleitung zusammen und wird phasenweise durch externe Experten ergänzt.
Zusammensetzung Fachdelegation	<ul style="list-style-type: none"> • Sacha Peter, Leiter Abteilung Raumplanung, ARE (Vorsitz) • René Kalt, Amt für Wirtschaft und Arbeit, Projektleiter Innovationspark Zürich (bei Bedarf) • Beat Rhyner, Amt für Wirtschaft und Arbeit • Peter Spörri, Amt für Verkehr • Wolfgang Annighöfer, Generalsekretariat Bildungsdirektion • Christine Barz, Kantonale Denkmalpflege • Drazenka Dragila-Salis, ETH Bauten • Lena Poschet, Bundesamt für Raumentwicklung ARE • Dario Viel, Armasuisse Immobilien • Angelus Eisinger, Direktor RZU • Urs Meier, Zürcher Planungsgruppe Glattal • Reto Lorenzi, Stadtplaner Dübendorf • Claus Wiesli, Leiter Bauen und Liegenschaften Wangen-Brüttisellen • Christian Jacques, Hochbauvorstand Gemeinderat Volketswil • Thomas Kreyenbühl, Verkehrsbetriebe Glattal
Teilprojektleitung	Die Teilprojektleitung (TPL) liegt beim Amt für Raumentwicklung (ARE). Sie koordiniert die Arbeiten der Teams und wird durch eine externe Stabsstelle unterstützt. Die Teilprojektleitung liegt bei Julia Wienecke (ARE, Abteilung Raumplanung).
Externe Experten	<p>Externe Experten begleiten das Projekt, indem sie eine unabhängige Einschätzung zu Inhalt und Methodik abgeben und die Fragestellungen kritisch prüfen. In der Phase der städtebaulichen Studie werden folgende Experten beteiligt sein:</p> <p>Städtebau/Architektur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Christoph Haller, Dipl. Architekt ETH, Planar AG Raumentwicklung, Zürich • Astrid Stauer, Dipl. Architektin ETH, Stauer Hasler Architekten, Frauenfeld

Landschaft:

- Christoph Haerle, Dipl. Architekt ETH und Bildhauer, Haerle Hubacher Architekten, Zürich

Innovation:

- Heinz Specker, lic.iur. und Eidg. Dipl. Immobilitentreuhänder, Specker Beratungen GmbH, Dübendorf

Verkehr

- Martin Buck, Dipl. Ing. ETH, SNZ Ingenieure und Planer AG

Immobilienentwicklung:

- Martin Neff, Dipl. Ökonom, Raiffeisen

Weitere Fachpersonen werden nach Bedarf hinzugezogen.

Organisation kant.
Gestaltungsplan

Nach Abschluss der ersten Phase (städtebauliche Studie) wird die personelle Zusammensetzung für die Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans überprüft und nach Bedarf angepasst.

5 Ablauf/Bestimmungen städtebauliche Studie

5.1 Ablauf der zwei Verfahrensschritte

Termine Die folgenden Termine wurden gemäss dem heutigen Stand der Planung festgelegt und können noch Änderungen erfahren:

Teilprojekt
Gesamtkonzept/Masterplan

Planungs- schritt	Was	Wann und wo	Wer
Wahl Teams	Versand Unterlagen Auswahlverfahren	ab 11.10.2013	Teilprojektlei- tung (TPL)
	Fragen zur Bewerbung	bis 13.11.2013	Anbieter
	Fragenbeantwortung	bis 29.11.2013	TPL
	Einreichung Angebote	bis 10.12.2013	Anbieter
	Beurteilung Angebote/ Zuschlagsverfügung	bis 18.12.2013	TPL & Vertreter Fachdelegation
Pflichtenheft	Genehmigung Plichten- heft	29.1.2014	POL
Start Gesamt- konzept	Versand Pflichtenheft, Auftrag an Teams	Anfang Februar 2014	Stabsstelle und TPL
	Startveranstaltung mit allen Projektpartnern und Begehung	25.2.2014 8.00-12.30 Uhr, Militärflugplatz Dübendorf, Wangenstrasse, Haupteingang, Saal UG 106	Teams und Begleitgruppe
	1. Werkstattgespräch Aufzeigen Analyse und Vision/Grundidee ggf. Definition Vertie- fungsschwerpunkte	4.4.2014 8.00-17.30 Uhr	Teams einzeln (je 1-1,5 h) mit Begleitgruppe
	2. Werkstattgespräch Zwischenpräsentation Masterplan	27.5.2014 8.00-17.30 Uhr	Teams und Begleitgruppe
	Schlussveranstaltung Masterplan mit Teams	13.6.2014, 8.00- 17.30 Uhr	Teams und Begleitgruppe

Teilprojekt
kantonaler Gestaltungsplan

RESERVE	Ggf. zusätzliche Veranstaltung zwecks Präzisierung Aufträge GP	Nur wenn notwendig, bisher nicht reserviert	Begleitgruppe/ TPL
	Entscheid Vergabe kantonaler Gestaltungsplan	Bis 30.6.2014	POL
	Dokumentation und Ergebnisse sind aufbereitet	Juli/August 2014	Stabsstelle
Planungsschritt	Was	Wann	Wer
	Auftragsvergabe	Juli 2014	POL
Kantonaler Gestaltungsplan	Entwurf kantonaler Gestaltungsplan (kGP) Vorprüfung Kanton	Ende Oktober 2014 Ende Nov. 2014	Team
	Überarbeitung	Dezember 2014	Team
	Öffentliche Auflage kGP und Anhörung (60 T)	Mitte Jan. bis März 2015	TPL und Stabsstelle
	Überarbeitung	April/Mai 2015	Team
	Materielle Behandlung Einwände	Mitte März bis Mai 2015	TPL und Stabsstelle
	Festsetzung kGP	Juni 2015	BD

Es werden separate Einladungen mit genauen Angaben (Zeit, Ort, Räumlichkeiten, Ausstattung der Räumlichkeiten) verschickt.

5.2 Detailablauf städtebauliche Studie

Startsitzung Die städtebauliche Studie nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf, wird mit einer gemeinsamen Informationsveranstaltung gestartet, an der alle Projektpartner aktiv teilnehmen und ihre Zielvorstellungen formulieren.

- Vorstellung der Aufgabe und der spezifischen Herausforderungen
- Erläuterung der Ziele durch die Planungspartner
- Austausch zwischen allen beteiligten Akteuren
- Durchführung einer gemeinsamen Begehung des Flugplatzareals

Werkstattgespräche Die zwei Werkstattgespräche werden wie folgt durchgeführt:

Werkstattgespräch 1, Analyse und Vision/Grundidee (1 Tag):

- Inhaltliche Schwerpunkte: Analyse und Vision, städtebauliche Entwicklungsstrategie mit Abbildung der Funktionszusammenhänge, Dichten und Nutzungen
- Darstellung der Ansätze einer modularen Typologie
- Präsentationen der Planungsteams separat (jeweils 30 Minuten) und anschliessend 45 Minuten Diskussion zwischen Planungsteam und Begleitgruppe; anschliessend Diskussion in Begleitgruppe
- Keine Information der Planungsteams über die andere Planungsarbeit
- Aktennotiz mit Hinweisen an die Teams für die weitere Bearbeitung

Werkstattgespräch 2, Gesamtkonzept/Masterplan (1 Tag):

- Inhaltlicher Schwerpunkt: städtebauliches Gesamtkonzept / Masterplan, Nutzungsverteilung, Erschliessungs- und Freiraumkonzept
- Vertiefung Nutzungsflexibilität / hybride Strukturen, Transformationsprozess
- Konkretisierung der 1. Etappe, welche mit einem kantonalen Gestaltungsplan umgesetzt werden soll
- Planungsteams separat; je 30 Minuten Präsentation; gemeinsame Diskussion zwischen Planungsteam und Begleitgruppe ca. 45 Minuten. Anschliessend zusammenfassende Diskussion (nur Begleitgruppe)
- Aus den Diskussionen mit den Planungsteams wird eine Aktennotiz mit Hinweisen und Anforderungen für die weitere Bearbeitung erstellt
- Berichtentwurf durch Stabsstelle

Schlussveranstaltung

Schlussveranstaltung Masterplan mit Teams

- Teams präsentieren jeweils ihren Masterplan
- Anschliessend Diskussion nur Begleitgruppe
- Empfehlungen für die Weiterbearbeitung und mit welchem Team bzgl. kantonalem Gestaltungsplan fortzufahren ist

5.3 Einzureichende Unterlagen

Unterlagen sind unmittelbar an die Werkstattgespräche mitzubringen; sie sind nicht vorgängig einzureichen. Die Teams wählen die für sie am besten geeigneten Medien (Pläne, Skizzen, Modell oder PowerPoint-Präsentation), um ihre Entwurfsideen dem Gremium zu präsentieren. Die Darstellung wird freigestellt.

Im Folgenden sind Umfang und Inhalt der einzureichenden Unterlagen präzisiert:

Werkstattgespräch 1

- Darstellung der Vision und der beiden Entwicklungsszenarien (mit/ohne zivilaviatische Nutzung) in geeignetem Medium
- Situationsplan im Massstab 1:2'500, Entwicklungsstrategie mit Nutzungsverteilung, Bebauungsstruktur, Erschliessungs- und Freiraumkonzept
- Zusammenfassende Erläuterung (max. 2 Seiten)
- Typologische Ansätze, Modularität Systematik

Werkstattgespräch 2

- Präzisierung der Vision in geeignetem Medium
- Präzisierung der beiden Entwicklungsszenarien (mit/ohne zivilaviatische Nutzung)
- Konzeptpläne (Nutzungsverteilung, Bebauungsstruktur, Freiraum- und Erschliessungskonzept MIV/ÖV/LV)
- Situationspläne im Massstab 1:2'500, 1:1'000 (Ausschnitt)
- Projektbeschreibung (max. 4 Seiten)
- Mengengerüst Geschossflächen (nach Nutzung, für die Ermittlung der Dichte, der Arbeitsplatzkapazitäten und der Verkehrserzeugung, siehe Vorlage)
- Referenzen oder Visualisierungen der städtebaulichen Schlüsselemente (Darstellung des spezifischen Anforderungs-/Leistungsprofils/Modularität der Gebäudetypologien)
- Konkretisierung der 1. Etappe, welche mit einem kantonalen Gestaltungsplan umgesetzt werden soll
- Arbeitsmodell

Schlussveranstaltung

- Darstellung der beiden Entwicklungsszenarien (mit/ohne zivilaviatische Nutzung)
- Konzeptpläne (Nutzungsverteilung, Bebauungsstruktur, Freiraum- und Erschliessungskonzept MIV/ÖV/LV)
- Situationspläne im Massstab 1:2'500, 1:1'000 und 1:500 (Ausschnitte der Schlüsselemente)

Abgabeform und Darstellung	<ul style="list-style-type: none"> • Erläuterungsbericht • Mengengerüst Geschossflächen (nach Nutzung, für die Ermittlung der Dichte, der Arbeitsplatzkapazitäten und der Verkehrserzeugung) • Referenzen / Visualisierungen städtebaulicher Schlüsselemente • Darstellung spezifischer Anforderungen des Leistungsprofils / Modularität der Gebäudetypologien • Arbeitsmodell • Couvert (Verfasser/innen und Mitarbeiter/innen, Rechnung und Einzahlungsschein zur Überweisung der Entschädigung) <p>Die Unterlagen sind mit dem Namen der Verfasser sowie dem Titel „städtebauliche Studie nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf“ zu versehen. Die Pläne (max. 4 DIN A0, Querformat) sind ungefaltet abzugeben. Zusätzlich sind alle Pläne als A3-Verkleinerungen auf Papier (gefaltet) und als pdf auf CD/DVD einzureichen.</p>
----------------------------	--

5.4 Auswertung und Berichterstattung

Auswertung und
Berichterstattung

Nach Abgabe der Beiträge der Planungsteams werden die Erkenntnisse und Resultate durch die externe Stabsstelle ausgewertet und in einem zusammenfassenden, die drei Projekte würdigenden Bericht dokumentiert. Der Bericht umfasst die Planungsstudien (drei Masterpläne) mit ihren Schlüsselprojekten, Handlungsanweisungen sowie die Empfehlungen für den kantonalen Gestaltungsplan.

Nach Vorliegen der Unterlagen findet eine Schlusssitzung mit der Projektoberleitung statt, an der über die Auftragsvergabe kantonalen Gestaltungsplan entschieden wird.

Veröffentlichung

Die Auftragsunterlagen und die Arbeitsergebnisse sind bis zum Zeitpunkt der Publikation durch das Amt für Raumentwicklung vertraulich zu halten.

5.5 Entschädigung und Rechte

Entschädigung
städtebaulichen Studie

Für die vollständige und termingerechte Ablieferung einer dem Programm entsprechenden Arbeit erhält jedes Team eine Entschädigung von Fr. 110'000.-- (exkl. Nebenkosten, exkl. MwSt.). Spesen und Nebenkosten werden auf Nachweis bis zu einem Kostendach von max. Fr. 10'000.-- erstattet.

Rechnungsstellung

Die Abrechnungen können nach Abschluss der Arbeiten unter Angabe der MWST.-Nr. eingereicht werden. Die Rechnungsadresse lautet:

Volkswirtschaftsdirektion / Amt für Wirtschaft und Arbeit
Herr René Kalt
Walchestrasse 19 / Postfach
8090 Zürich

Nutzungs-/
Urheberrechte

Die Nutzungsrechte gehen mit der Bezahlung der Entschädigung an die Auftraggeberin über. Die allgemeinen Urheberrechte bleiben bei den Projektverfassern.

5.6 Termine städtebauliche Studie/Masterplan

Es sind folgende Termine festgelegt:

- Fragestellung zur Bewerbung bis 13.11.2013
- Fragenbeantwortung Bewerbung bis 29.11.2013
- Einreichung Angebote bis 10.12. 2013
- Zuschlagsverfügung durch ARE bis 18.12. 2013
- Startveranstaltung 25. 2. 2014
- 1. Werkstattgespräch 4. 4. 2014
- 2. Werkstattgespräch 27. 5. 2014
- Schlussveranstaltung 13. 6. 2014
- Entscheid Mandat kant. Gestaltungsplan 30. 6. 2014

5.7 Weiterbearbeitung/kant. Gestaltungsplan

Mit der Abgabe der einzureichenden Arbeiten ist das Verfahren „Städtebauliche Studie nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf“, abgeschlossen.

Entschädigung
Gestaltungsplan

Der Auftraggeber beabsichtigt, eines der drei Teams mit dem Folgeauftrag kantonalen Gestaltungsplan zu beauftragen. Die Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans wird mit Fr. 100'000.-- (exkl. Nebenkosten, exkl. MwSt.) entschädigt.

Spesen und Nebenkosten werden auf Nachweis bis zu einem Kostendach von max. Fr. 10'000.-- erstattet. Der Auftragnehmer erstellt eine monatliche Übersicht über den Honorarstand resp. einen Vergleich zum Vertragsbetrag in den einzelnen Modulen zuhanden der Teilprojektleitung.

6 Vorgaben und Grundlagen

- a. Grundlagen Bund
 - Plan mit Lärmkurven und Hindernisbegrenzung
 - Perimeter Innovationspark
 - Sicherheitszonenplan
 - Ausschreibung ziviler Flugplatzhalter Dübendorf, Dokument D, Konzept für die künftige Flugplatznutzung
 - Inventar der militärischen Hochbauten (HOBIM)
- b. Grundlagen Kanton
 - Pflichtenheft/Programmierung „nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf“ durch die Volkswirtschaftsdirektion
 - Kantonaler Richtplan, Gesamtüberprüfung: Vorlage 4882
 - Kantonaler Richtplan, Teilrevision Innovationspark / Linienführung Glattalbahn, Stand Öffentliche Auflage
 - Auszüge aus dem Inventar der überkommunalen Schutzobjekte
 - Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal
 - AV-Daten mit Höhenkurven und kant. Mehranforderungen
 - Gewässerschutzzonen/mittlerer Grundwasserspiegel
- c. Grundlagen Region
 - ZPG: regionales Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Glattal (Bericht vom 26. Oktober 2011)
 - ZPG: Regionaler Richtplan
- d. Grundlagen Standortgemeinden
 - Stadt Dübendorf (Nutzungsplanung und Inventar Kommunale Schutzobjekte)
 - Gemeinde Wangen-Brüttisellen (Nutzungsplanung und Inventar Kommunale Schutzobjekte)
- e. Grundlagen nationaler Innovationspark
 - Machbarkeitsstudie Stiftung Forschung Schweiz
 - Kurzbroschüre z.Hd. Regierungsrat
- f. Weitere Grundlagen
 - Dokumentation zur Entstehung des Flugplatzes Dübendorf
 - Testplanung „Raumentwicklung Flugplatz Dübendorf“, 2008
 - Vertiefungsstudie „Achse Bhf. Dübendorf-Wangenstrasse“, 2011
 - Studie Stadtbahnkorridor Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon, 2013
 - „Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf“, 2012 (Kurzfassung)
- g. Vorlage Mengengerüst zur Ermittlung der Dichte, der Arbeitsplatzkapazitäten und der Verkehrserzeugung
- h. Der Austausch von Dokumenten erfolgt über eine Webshare-Plattform.

