

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 16. September 2020

900. Flugplatzareal Dübendorf (weiteres Vorgehen, Ausgabenbewilligung)

I. Ausgangslage

Das weitläufige Flugplatzareal Dübendorf stellt für die Entwicklung des Kantons Zürich eine strategische Landreserve und eine grosse Chance dar.

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

Mit Beschluss Nr. 604/2012 (Innovationspark im Kanton Zürich) setzte sich der Regierungsrat zum Ziel, in Dübendorf einen Innovationspark zu errichten. Die dazu notwendige Richtplanänderung wurde vom Kantonsrat am 29. Juni 2015 festgesetzt (Vorlage 5105). Der Richtplaneintrag sieht für die Schaffung von grundeigentümergebundenen Festlegungen den Erlass eines kantonalen Gestaltungsplans gemäss § 84 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG, LS 700.1) für den Innovationspark vor.

Im Herbst 2015 wurde die Stiftung Innovationspark als Trägerorganisation für den Innovationspark Zürich von Kanton, ETH und Zürcher Kantonalbank gegründet (RRB Nr. 863/2015). Der Kanton Zürich beteiligte sich mit Fr. 500 000 am Stiftungskapital. Mit Beschluss vom 19. Januar 2016 bewilligte der Regierungsrat einen Betriebsbeitrag von Fr. 2 400 000 für die Startphase 2016–2018 der Stiftung Innovationspark Zürich (RRB Nr. 34/2016). Mit Beschluss Nr. 1079/2019 bewilligte der Regierungsrat für die Weiterführung des Aufbaus des Innovationsparks Zürich eine gebundene Ausgabe von Fr. 800 000 zugunsten der Stiftung Innovationspark Zürich. Damit sind die Arbeiten der Stiftung bis Ende 2021 gesichert.

Am 31. August 2016 genehmigte der Bundesrat die Änderungen des Sachplans Militär (SPM) und des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Damit wurde das für den Innovationspark benötigte Gelände freigegeben und die Umnutzung des jetzigen Militärflugplatzes in ein ziviles

Flugfeld ermöglicht. Gleichzeitig passte er den allgemeinen Teil (Konzeptteil) des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) an. Das zivile Flugfeld in Dübendorf soll in Zukunft dem Geschäftsreiseverkehr, Werk-, Sport- und Freizeitflügen sowie den Blaulichtorganisationen (Rega und Helikopter der Kantonspolizei) zur Verfügung stehen und von der Luftwaffe mitbenützt werden können.

Die Baudirektion setzte darauf den kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» am 9. August 2017 fest (Verfügung Nr. 1881/16). Die dagegen erhobenen Rekurse wies das Baurekursgericht mit Entscheid vom 24. Oktober 2018 ab, soweit es darauf eintrat (BRGE III Nrn. 0145/2018 und 0146/2018). Dagegen wurde Beschwerde beim Verwaltungsgericht erhoben. Mit Urteil vom 8. Juli 2020 hiess das Verwaltungsgericht die Beschwerde gut, soweit es darauf eintrat (VB.2018.00760), und hob die Festsetzungsverfügung der Baudirektion betreffend den kantonalen Gestaltungsplan vom 9. August 2017 auf. Gegen diesen Entscheid wurde Beschwerde beim Bundesgericht erhoben.

Der Koordinationsprozess für die Festlegung eines SIL-Objektblatts zum Flugfeld Dübendorf wurde im Februar 2017 gestartet. Ende November 2019 teilte der Bund mit, dass im Zusammenhang mit der Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld wichtige Fragen aufgetaucht seien, die bei der Planung des Projekts 2013 nicht berücksichtigt worden seien. Zum einen bestehe aus Sicherheitsgründen ein grösserer Koordinationsbedarf mit dem Flughafen Zürich, als ursprünglich angenommen worden sei. Zum anderen würden Grundstücke derart tief überflogen, dass die Eigentumsrechte der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer entgegen den bisherigen Planungen allenfalls beschränkt werden müssten, was ohne Konzession nur einvernehmlich möglich sei. Die vom Bund in Auftrag gegebene Studie zur Klärung der sicherheitstechnischen Aspekte liegt noch nicht vor. Der Prozess für die Erarbeitung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf ist seit Ende November 2019 sistiert.

Im November 2018 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Verpflichtungskredit von 217 Mio. Franken für den Aufbau des Innovationsparks (Vorlage 5502). Das Geschäft ist im Kantonsrat pendent.

2019 suchte die Stiftung Innovationspark Zürich (IPZ) im Rahmen einer WTO-Ausschreibung einen Partner für die Arealentwicklung des Innovationsparks. Mit der HRS Real Estate AG wurde eine erfahrene Arealentwicklungspartnerin gefunden, welche die Entwicklungsarbeiten mit grossem Engagement weitertreibt.

2. Aktuelle Situation

Das Areal des Militärflugplatzes in Dübendorf misst rund 230 ha und stösst direkt an die Siedlungsgebiete von Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil. Das Areal ist nach wie vor im Eigentum des Bundes. Die Umnutzung des Flugplatzes in ein ziviles Flugfeld ist im Konzeptteil des SIL verankert. Das Objektblatt im SPM legt den maximal möglichen militärischen und zivilen Flugbetrieb und die Flächen, die für den Innovationspark zur Verfügung stehen, fest. Diese Festlegungen sind behördenverbindlich.

Mit der gegenwärtigen Situation sind die beiden entscheidenden Prozesse – zivilaviatische Nutzung und Innovationspark – für die Transformation des Flugplatzareals in Dübendorf blockiert. Können die offenen Fragen nicht bald geklärt werden, droht eine längere Pattsituation, was zu weiteren Problemen führen würde. Die alten und teilweise sanierungsbedürftigen Flughafenanlagen müssten auf unbestimmte Zeit und mit ungewissen Zukunftsaussichten weiterbetrieben werden. Hinzu kommt, dass der Militärflugplatz Dübendorf aufgrund seiner Lage und als eine der letzten verfügbaren Aviatikinfrastrukturen im Mittelland gesamtschweizerisch von strategischer Bedeutung ist und deshalb nicht einfach seinem Schicksal überlassen werden sollte. Der Innovationspark ist auf ein klares Signal über die Zukunft angewiesen, weil einerseits das Projekt schon sehr lange läuft und andererseits der Innovationspark für die Wissenschaftsinstitutionen und die innovationsnahe Wirtschaft von grosser Bedeutung ist. Auch der Wirtschaftsstandort Zürich ist auf ein klares Signal angewiesen, um im internationalen und interkantonalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben. In verschiedenen anderen Kantonen sind zwar kleinere, aber bezüglich Zielgruppen vergleichbare, Projekte in Umsetzung oder bereits in Betrieb.

Zwischen den drei geplanten Nutzungen auf dem Areal bestehen auch innere Abhängigkeiten. Für den Innovationspark ist ein Flugfeld in unmittelbarer Nähe ein grosser Wettbewerbsvorteil und ein Alleinstellungsmerkmal. Der Zivilflugplatz könnte wiederum von der Mitbenützung durch den Innovationspark in Form von Deckungsbeiträgen profitieren. Die Helikopterbasis der Armee im Norden des Areals würde ebenfalls vom Flugfeld und der Flugsicherung profitieren. Die militäraviatische Infrastruktur ist die Wiege der Schweizer Luftfahrt. Da neue Flugplätze in der Schweiz kaum mehr realisierbar sind, ist es aus Sicht des Bundes und des Kantons sinnvoll, ehemalige Militärflugplätze zu erhalten und nach Möglichkeit der Zivilluftfahrt zur Verfügung zu stellen. Hinzu kommt, dass auf dem Areal auch noch andere aviatische Nutzungen untergebracht sind (Skyguide, Rega, Helikopter der Kantonspolizei, Ju-Air), die ebenfalls an einer aviatischen Nutzung interessiert sind. Schliesslich

haben sich die Anrainergemeinden mit der Unterstützung der Schaffung einer Werkflugplatz Dübendorf AG zumindest indirekt auch für eine weitere aviatische Nutzung in Dübendorf ausgesprochen. Eine weitere aviatische Nutzung ist in der Region denn auch weitgehend unbestritten, sofern sie ein gewisses Mass nicht übersteigt.

Die verschiedenen Prozesse wurden bisher weitgehend unabhängig voneinander vorangetrieben. Dies obschon die vorstehenden Erwägungen zeigen, dass es durchaus erhebliche innere Abhängigkeiten gibt. In der öffentlichen und politischen Debatte wurde denn auch regelmässig auf diese Querverbindungen hingewiesen. Mit der heutigen Situation bietet sich nun die Chance, die verschiedenen Ebenen in einer Gesamtschau zusammenzufassen und dadurch die ins Stocken geratenen Prozesse neu zu beleben. Dazu muss es aber gelingen, die zukünftige Nutzung des Flugplatzareals gemeinsam mit allen Betroffenen (Bund, Kanton und Gemeinden, Dritte) festzulegen, denn nur so wird es eine langfristig tragfähige Lösung geben. Da die Zeit sowohl beim Innovationspark als auch bei der Frage der zivilaviatischen Nutzung drängt, ist ein rasches, entschlossenes Handeln notwendig. Es ist rasch Klarheit über das angestrebte Ziel und die dazu erforderlichen Massnahmen zu schaffen.

3. Dreifachnutzung weiterhin Grundlage

Der Regierungsrat hat sich 2017 für eine zivilaviatische Nutzung in Dübendorf ausgesprochen (RRB Nr. 37/2017). Darin wird der Entscheid des Bundes, einen Teil des Flugplatzareals in Zukunft zivilaviatisch zu nutzen, unterstützt. Für die weiteren Arbeiten wurden jedoch Eckwerte festgelegt, die seither als Beurteilungskriterien für die Bewertung der Planungsschritte im SIL-Koordinationsprozess dienen. Bereits 2012 (RRB Nr. 604/2012) sprach sich der Regierungsrat für den Innovationspark in Dübendorf aus. Diese Absicht wurde durch die Festlegung als strategisches Ziel für die Legislatur 2019–2023 bekräftigt. Seither wurden verschiedene Entscheide gefällt, die der Umsetzung dieses Ziels dienen (Richtplaneintrag, Festsetzung des kantonalen Gestaltungsplans Innovationspark Zürich, Gründung der Stiftung Innovationspark Zürich, Vorlage 5502 usw.). Die Erstellung einer Helikopterbasis im Norden des Flugplatzareals liegt in der alleinigen Verantwortung des Bundes, wurde vom Regierungsrat aber stets mitgetragen. Mit anderen Worten wurde die vom Bund angestrebte Dreifachnutzung des Flugplatzareals im Sinne eines strategischen Entscheids vom Regierungsrat in den letzten Jahren stets mitgetragen.

Die jüngsten Ereignisse haben nichts an der Beurteilung der strategischen Bedeutung des Flugplatzareals in Dübendorf geändert. Der Regierungsrat steht nach wie vor hinter dem Konzept der Dreifachnutzung.

4. Eckwerte für das weitere Vorgehen

Die Transformation des Flugplatzareals ist vielschichtig und komplex. Da der zeitliche Handlungsdruck hoch ist, sind die Arbeiten auf den verschiedenen Ebenen parallel aufzunehmen. Dabei kann auf umfangreiche und fundierte Grundlagen aus den verschiedenen Planungsprozessen der vergangenen Jahre zurückgegriffen werden. Die Unterlagen sind zu sichten, aufzuarbeiten, zu aktualisieren und schliesslich in einem Synthesebericht zusammenzufassen. Dieser Bericht soll das von den Stakeholdern (Bund, Kanton, Gemeinden, Innovationspark, Zivildaviatik usw.) gemeinsam erarbeitete und abgestimmte Zielbild einer künftigen Nutzung des Areals wiedergeben und einen Meilensteinplan für die Umsetzung der Transformation über alle Ebenen hinweg aufzeigen. Da schon sehr viele Grundlagen bestehen und ein hoher Handlungsdruck besteht, sollte dieser Prozess bis ins erste Quartal 2021 abgeschlossen sein.

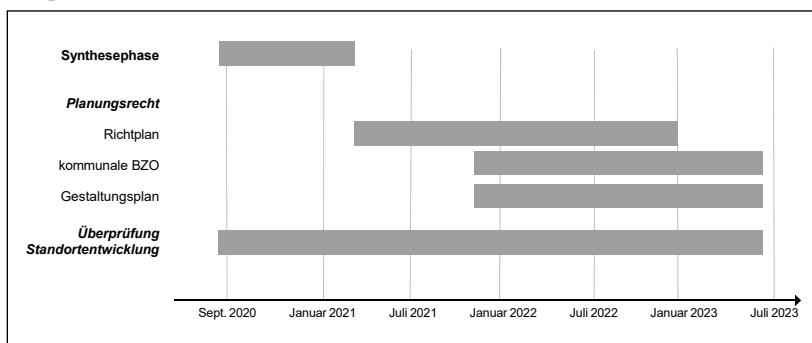
Der Prozess zur Festlegung der zukünftigen aviatischen Nutzung liegt in der Kompetenz des Bundes. Er ist blockiert, bis die offenen Fragen geklärt sind. Es ist aber davon auszugehen, dass für beide Fragestellungen Lösungen gefunden werden können. Noch offen ist, ob allenfalls eine neue Ausschreibung durchgeführt werden muss. Ohne Anpassung sind die vom Bund im SPM und SIL festgelegten behördenverbindlichen Eckwerte weiterhin verbindlich. Zudem hat der Bund eine Rahmenvereinbarung mit der FDAG abgeschlossen, welche die Betreiberin verpflichtet, das vom Bund ausgeschriebene Konzept für einen Businessflugplatz umzusetzen. Der Regierungsrat unterstützt den Entscheid des Bundes, einen Teil des Flugplatzareals in Zukunft zivilaviatisch zu nutzen (vgl. RRB Nr. 37/2017). Die darin enthaltenen Eckwerte sind nach wie vor beachtlich. So gelten der Vorrang des Innovationsparks und die Priorität des Flugbetriebs in Kloten auch heute noch uneingeschränkt. Bereits 2017 wurden Vorbehalte bzw. Optimierungsvorgaben bezüglich der Intensität der Nutzung formuliert. Mit der gegenwärtigen Coronakrise, die in der Luftfahrt besonders tiefe Spuren hinterlässt, hat sich die Frage nach dem langfristigen Bedarf an Flugkapazitäten akzentuiert. Die Problematik der Überflugrechte kann mit der Erteilung eines Enteignungsrechts im Rahmen einer Konzession gelöst werden. Deren Erteilung würde einen Neustart des SIL-Prozesses bedeuten und eine Neuausschreibung notwendig machen. Hinzu kommt, dass die Bevölkerung der Anrainergemeinden in Zukunft bei der Weiterentwicklung ein grösseres Gewicht erhalten wird, weil eine Revision der kommunalen Bau- und Zonenordnung notwendig sein wird, wenn der Weg über den kantonalen Gestaltungsplan nicht mög-

lich ist. Die Ausgangslage für die aviatische Nutzung hat sich somit gegenüber 2017 erheblich geändert. Vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die beschriebenen Wechselwirkungen zwischen den Nutzungen erscheint ein Marschhalt angezeigt. Der Umfang der Nutzung und die Betriebszeiten eines Zivilflugplatzes sind nochmals vertieft zu prüfen, denn ohne eine Einigung über die zivilaviatische Nutzung wird eine Lösung kaum möglich sein. Dazu ist die aktive Mitwirkung des Bundes und der Gemeinden erforderlich. Bedingung ist jedoch, dass der Bund vorgängig die offenen Fragen bezüglich Überflugrechten und Abstimmung mit dem Flughafen Zürich sowie des Verhältnisses mit der FDAG klärt. Der Bund ist einzuladen, sich an den Arbeiten zur Erarbeitung des Syntheseberichts zu beteiligen.

Die Aufhebung des kantonalen Gestaltungsplans ist noch nicht rechtskräftig. Dennoch sind im Sinne einer vorsorglichen Massnahme die Arbeiten für eine Richtplanrevision mit nachfolgender Revision der kommunalen Bau- und Zonenordnungen in Dübendorf und Wangen-Brüttisellen aufzunehmen, sodass die Zwischenergebnisse nach Vorliegen des Syntheseberichts mit dessen Ergebnissen abgestimmt werden können, bevor die formellen Schritte zur Festlegung der Richtplanvorlage eingeleitet werden. Sobald die Eckwerte der Richtplanrevision gefestigt vorliegen, kann in den Gemeinden mit der Vorbereitung der Revision der Bau- und Zonenordnungen und den Arbeiten für einen Gestaltungsplan begonnen werden. Parallel dazu ist zu prüfen, ob und, wenn ja, wie die Sachplanungen des Bundes anzupassen sind.

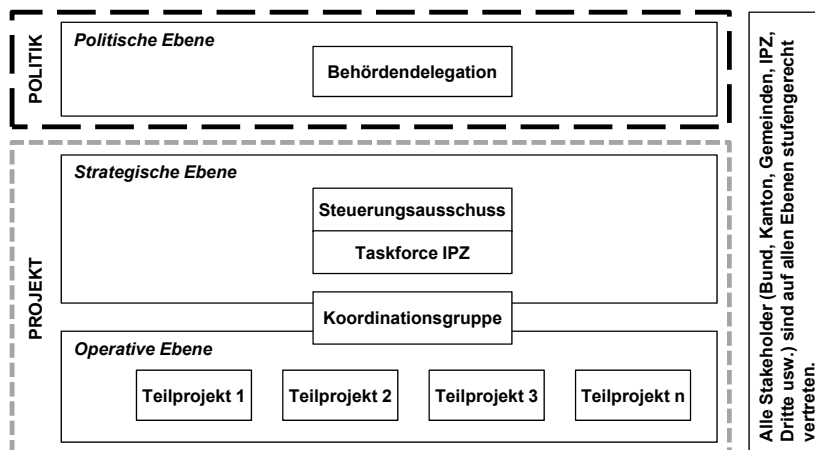
Beim Kantonsrat ist die Vorlage 5502 betreffend Verpflichtungskredit für den Innovationspark Zürich pendent. Die Beratungen in den vorbereitenden Kommissionen sind noch nicht abgeschlossen. Der Entscheid über das weitere Vorgehen bezüglich dieser Vorlage liegt beim Kantonsrat. Der Regierungsrat nimmt die veränderte Ausgangslage zum Anlass, die Einbettung des Innovationsparks in das System der Standortentwicklung zu verbessern. Gerade die gegenwärtige Krise zeigt, dass die Stärkung der Innovationskraft und die Standortentwicklung wichtig sind, um in Zukunft als Wirtschafts- und Innovationsstandort wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Rolle des Innovationsparks im Gefüge der Standortentwicklung ist in einen grösseren Zusammenhang zu stellen. In diesem Sinne ist die Volkswirtschaftsdirektion zu beauftragen, die rechtlichen Grundlagen der Standortentwicklung zu überprüfen und dem Regierungsrat einen Vorschlag zur Stärkung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit des Kantons Zürich zu unterbreiten.

Parallel zu diesen Arbeiten sind die Vereinbarungen mit dem Bund zu überprüfen und wo nötig anzupassen. Daraus ergibt sich folgender Grobzeitplan:



5. Organisation

Sollen die Vorgaben gemäss Ziff. 4 vorstehend innert nützlicher Frist und unter Berücksichtigung der hohen Komplexität umgesetzt werden, ist eine effiziente Organisation notwendig. Zudem sind alle Stakeholder einzubinden. Daraus ergibt sich eine konsequente Teilung in «Politische Ebene», Behördendelegation und «Projektebene», Steuerungsausschuss (strategisch) und Koordinationsgruppe (operativ). Die relevanten Stakeholder (Bund, Kanton, Gemeinden und Dritte) sind in den drei Gremien Behördendelegation, Steuerungsausschuss und Koordinationsgruppe stufengerecht und durchgängig einzubinden.



Die Behördendelegation ist Kontroll- und Steuerungsorgan betreffend die strategische Ausrichtung und deren Ziele. Sie übt auf politischer Ebene die Aufsicht über die Gremien und die laufenden Arbeiten aus und entscheidet über Vorschläge und Anträge des Steuerungsausschusses. In ihr nehmen die Vorsteherinnen und Vorsteher der kantonalen Direktionen (Baudirektion, Bildungsdirektion und Volkswirtschaftsdirektion), die Vertreterinnen und Vertreter der betroffenen Departemente des Bundes (UVEK und Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport), der Stadtpräsident von Dübendorf, die Gemeindepräsidentin von Wangen-Brüttisellen, der Gemeindepräsident von Volketswil, der Stiftungsratspräsident IPZ und der Präsident Zürcher Planungsgruppe Glattal Einsitz. Sie tagt viermal jährlich.

Der Steuerungsausschuss führt die Gebietsentwicklung auf strategischer Ebene, entwickelt die Strategie zu einer gemeinsamen und gesamtheitlichen Gebietsentwicklung (Roadmap) und überprüft deren fristgerechte Umsetzung. Er überwacht die Erfüllung der übergeordneten Projektziele und entscheidet über Vorschläge und Anträge der Taskforce bzw. aus der Koordinationsgruppe. In der Steuerungsgruppe sind die relevanten kantonalen Ämter und Stellen (Generalsekretariate der involvierten Direktionen, Amt für Raumentwicklung [ARE], Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft [AWEL], Tiefbauamt [TBA], Amt für Mobilität [AFM], Kommunikation), die Vertreterinnen und Vertreter der relevanten Bundesämter (Luftwaffe, Bundesamt für Zivilluftfahrt [BAZL] und Armasuisse), die Leiterinnen und Leiter der kommunalen Hochbauabteilungen bzw. der Stadtplanung sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Stiftung IPZ, der Zürcher Planungsgruppe Glattal, der Arealentwicklungsgesellschaft, der Skyguide, der Verkehrsbetriebe Glattal AG usw. vertreten. Sie tagt etwa alle sechs Wochen.

Die Koordinationsgruppe übernimmt die operative Führung der einzelnen Teilprojekte und koordiniert diese. Sie setzt sich aus den Projektverantwortlichen in den betroffenen kantonalen Ämtern (ARE, AWEL, TBA, AFM), den Projektverantwortlichen der betroffenen Bundesämter (Luftwaffe, BAZL und Armasuisse), den kommunalen Projektverantwortlichen (Hochbau/Stadtplanung) und die Projektverantwortlichen der betroffenen Dritten zusammen. Sie tagt etwa alle sechs Wochen in Abstimmung mit dem Steuerungsausschuss.

Die Taskforce hat die Aufgabe eines «Projektkatalysators» bzw. «Kümmerers» und ist Bindeglied zwischen den einzelnen Stufen. Sie steuert und koordiniert die Stakeholder zur Umsetzung der Ziele und instruiert und kontrolliert hierzu die Koordinationsgruppe. Die Arbeitsgruppen werden zur vertieften Bearbeitung einzelner Teilprojekte eingesetzt. Die Taskforce treibt die Gebietsentwicklung zielgerichtet und

zünftig voran, indem sie die Grundlagen und Anträge für den Steuerungsausschuss vorbereitet. Sie erarbeitet Entscheidungsgrundlagen und sorgt für rechtzeitige Entscheidungsfindung. Sie treibt die einzelnen Teilprojekte termingerecht voran und überwacht die Einhaltung des Gesamtterminplans «Roadmap» und löst bei Bedarf Massnahmen aus. Der Leiter der Taskforce übernimmt den Vorsitz des Steuerungsausschusses und nimmt als ständiger Gast Einsitz in die Behördendelegation. Diese anspruchsvolle Aufgabe bedingt, dass vorhandenes Knowhow aus der Gebietsentwicklung Hochschulgebiet Zürich Zentrum genutzt wird. Die Leitung der Task Force übernimmt deshalb Roman Bächtold, die Stellvertretung Peter E. Bodmer. Weitere Personen werden nach Bedarf beigezogen. Roman Bächtold ist mit der Leitung von komplexen Projekten vertraut und daher für die Leitung der Taskforce qualifiziert. Auch Peter E. Bodmer verfügt über grosse Erfahrung in komplexen Projekten.

Die Koordinationsgruppe übernimmt die operative Führung der einzelnen Teilprojekte und koordiniert diese. Sie ist Bindeglied zwischen den operativen Teilprojekten und bereitet in Zusammenarbeit mit der Taskforce Anträge an den Steuerungsausschuss vor.

6. Kosten

Damit die anstehenden Aufgaben in einer der Projektgrösse und der Komplexität angemessenen Qualität bewältigt werden können, sind zusätzliche auf die Projektdauer abgestimmte personelle Mittel notwendig. Ohne die nachstehend aufgeführten Kosten sind bis heute Projektkosten von 2,96 Mio. Franken aufgelaufen (vgl. RRB Nrn. 1036/2013 und 800/2015 sowie Verfügung der Volkswirtschaftsdirektion vom 21. März 2018). Es handelt sich bei allen Ausgaben um Planungs- und Projektierungskosten im Sinne von § 37 Abs. 2 lit. d des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (LS 611) und damit um gebundene Ausgaben.

Die Mittel werden aufgaben- und phasengerecht laufend den Bedürfnissen des Projekts angepasst.

(Ausgaben in Franken)	2021	2022	Total
Schaffung von Planungsrecht	470 000	150 000	620 000
Bereinigung mit Bund (Verträge usw.)	50 000	50 000	100 000
Verträge/Governance/Recht	180 000	100 000	280 000
Kommunikation/Stakeholdermanagement	100 000	100 000	200 000
Support Taskforce	830 000	740 000	1 570 000
Reserve	50 000	50 000	100 000
Total	1 680 000	1 190 000	2 870 000

Die Ausgaben 2021 sind im Budgetentwurf 2021 in der Leistungsgruppe Nr. 5300, Amt für Wirtschaft und Arbeit, enthalten. Die Ausgaben 2022 sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan 2021–2024 im Planjahr 2022 eingestellt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion werden beauftragt, die Organisation gemäss Ziff. 5 der Erwägungen aufzubauen und dem Regierungsrat bis Ende des ersten Quartals 2021 einen Synthesebericht mit einem Meilensteinplan über alle Ebenen hinweg im Sinne von Ziff. 4 der Erwägungen vorzulegen.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, die zuständigen Stellen des Bundes einzuladen, sich am Prozess zur Erstellung des Syntheseberichts zu beteiligen.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen der Standortentwicklung zu überprüfen und dem Regierungsrat einen Vorschlag zur Stärkung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit des Kantons Zürich zu unterbreiten.

IV. Für die Planungsarbeiten wird eine gebundene Ausgabe von Fr. 2 870 000 zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5300, Amt für Wirtschaft und Arbeit, bewilligt.

V. Mitteilung an die Finanzdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli