

Sitzung vom 18. September 2024

949. Anfrage (Innovationspark Zürich: Wie gelangen die Tausenden von Beschäftigten zu ihrem Arbeitsplatz?)

Die Kantonsrätinnen Judith Stofer und Stefanie Huber, Dübendorf, haben am 27. Mai 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Der Innovationspark auf dem Flugplatz Dübendorf nimmt langsam Gestalt an. Ende März 2024 wurde der Öffentlichkeit eine weitere Etappe auf dem Teilgebiet A vorgestellt, die sieben Neubauprojekte umfasst. In diesen Bauten werden dereinst Büros, Labors, Werkstätten und weitere Räumlichkeiten für Versorgung, Dienstleistungen, Gastronomie und Freizeitmöglichkeiten untergebracht und sollen bis 2030 bezugsbereit sein. In den ehemaligen Hangars und weiteren Gebäuden am Rande des Teilgebiets A, die von der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) und der Universität Zürich genutzt werden, arbeiten heute bereits rund 100 Personen. Mit der Fertigstellung der Neubauten sollen dereinst einmal rund 3500 Personen auf dem Teilgebiet A tätig sein. Bei einem Ausbau aller vier Teilgebiete (A, B, C und D) rechnen die Verantwortlichen mit rund 10000 Beschäftigten. Da auf dem gesamten Gelände eine Wohnnutzung ausgeschlossen ist, stellt sich die Frage, wie die Beschäftigten, welche der Einwohner*innenzahl von Andelfingen (3500 EW.) beziehungsweise von Embrach (10000 EW.) entsprechen, künftig aufs Gelände gelangen.

Die Volkswirtschaftsdirektion empfiehlt bei Arealentwicklungen und grösseren Bauvorhaben ein Mobilitätskonzept zu erstellen und umzusetzen. Solche Konzepte waren auch in den Gestaltungsplänen Thema, jedoch finden sich keine öffentlich auffindbaren Konkretisierungen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Liegt ein konkretes Mobilitätskonzept für den Innovationspark Zürich (IPZ) bereits vor? Wenn ja, wo ist es auffindbar? Wenn nein, aus welchen Gründen liegt noch kein Mobilitätskonzept vor? Wann würde eines vorliegen?
2. Wie viele bewilligte Parkplätze gibt es aktuell auf dem Gelände des Innovationsparks? Bitte Anzahl nach Teilgebieten und Zugänglichkeit aufschlüsseln.

3. Sind weitere Parkplätze geplant? Gemäss Synthesebericht ist auf dem Teilgebiet C ein Parkhaus geplant. Wie viele Parkplätze soll dieses der-einst umfassen? Wie viele weitere Parkplätze sind auf den anderen Teilgebieten geplant?
4. Ab Bahnhof Dübendorf ist man in zehn Minuten zu Fuss beim Inno-vationspark, mit dem Bus in zwei Minuten (der Bus fährt viertelstünd-lich) und mit dem Velo ebenfalls in zwei Minuten. Hinzu kommt ab 2040 ein Anschluss an die Glatttalbahn. Was ist der aktuell vorgege-bene Modalsplit? Darf davon ausgegangen werden, dass dieser auf-grund dieser Ausgangslage vom MIV weiter Richtung ÖV und Lang-samverkehr verschoben wird?
5. Gibt es Gründe, die gegen ein Mobilitätskonzept sprechen, das haupt-sächlich auf die Angebote des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Velo-verkehrs setzt? Ausgenommen davon sind natürlich der notwendige Verkehr für Anlieferung, Handwerker etc. Bitte ausführlich begründen.
6. Was ist der aktuelle, konkrete Planungsstand bezüglich Ausbau der Veloerschliessung? Beispielsweise in Bezug auf die Trennung von Velo-und Fusswegen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Judith Stofer und Stefanie Huber, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Die Erstellung des Innovationsparks Zürich (IPZ) ist ein Generationenprojekt, das mehrere Jahrzehnte dauern wird. Die Grundlagen sind vielfältig. Im Kanton Zürich wurde der Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf erstellt und dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme unterbreitet (Vorlage 5768). Die Finanzierung wurde mit dem Verpflichtungskredit für den Innovationspark Zürich, Teilgebiete A und B gemäss Synthesebericht gesichert (Vorlage 5819). Der Kantonsrat hat die Anpassung des Richtplans (Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf des kantonalen Richtplans) am 5. Dezember 2022 beschlossen (Vorlage 5821). Den nutzungsplanerischen Rahmen legt der kantonale Gestaltungsplan mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) «Innovationspark Zürich» für das Teilgebiet A fest (nachstehend kantonaler Gestaltungsplan IPZ). Der kantonale Gestaltungsplan für das Teilgebiet B wurde am 15. Dezember 2023 öffentlich aufgelegt und soll im vierten Quartal 2024 festgesetzt werden.

Grundlage für den kantonalen Gestaltungsplan IPZ bildet ein Richtprojekt. Dieses umfasst u. a. die Themen Mobilität und Erschliessung. Dokumentiert sind die Überlegungen stufengerecht im Planungsbericht gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (SR 700.1) sowie im Umweltverträglichkeitsbericht nach Art. 9 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (SR 814.011) zum kantonalen Gestaltungsplan IPZ. Die Grundsätze zur Erschliessung sind in den Vorschriften, insbesondere in Kapitel D. «Erschliessung und Parkierung», und im Plan zum kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» festgelegt. Gemäss Art. 5 der Vorschriften zum kantonalen Gestaltungsplan IPZ sind für verschiedene Themen Detailkonzepte zu erarbeiten, darunter für das Thema «Mobilität und Verkehr».

Die Groberschliessung des IPZ erfolgt durch nationale, kantonale und kommunale Infrastrukturen, die zu einem grossen Teil bereits bestehen und in den nächsten Jahren gezielt ergänzt werden sollen. Die Groberschliessung Innovationspark «Parkway» ist im kantonalen Richtplan unter Punkt 4.2.2 als Massnahme Nr. 49 eingetragen.

Die Verlängerung der Glattalbahn zwischen Bahnhof Stettbach und Bahnhof Dietlikon via Bahnhof Dübendorf und IPZ ist im kantonalen Richtplan unter Punkt 4.3.2 als Massnahme Nr. 11 mit mittelfristigem Realisierungshorizont eingetragen. Gemäss den Grundsätzen zu Angebot und Tarif im Personenverkehr für die Jahre 2025–2029 (Vorlage 5918) soll die Entwicklung des Korridors Stettbach–Dietlikon abgestimmt auf die Tramtangente Nord, den STEP-Ausbauschritt 2035 sowie den Terminhorizont des IPZ erfolgen (vgl. Erläuternder Bericht «Strategie ZVV 2025–2029»).

Die Velobahn Glattal–Oberland ist als Route Nr. 02_002 und die Velohauptverbindung Dübendorf–Wangen als Route Nr. 02_159 im kantonalen Velonetzplan und im regionalen Richtplan eingetragen. Die Velobahn soll dazu beitragen, das Velo als wettbewerbsfähige Ergänzung oder Alternative zum öffentlichen Verkehr (öV) und notorisierten Individualverkehr (MIV) zu positionieren und ein qualitativ hochstehendes Angebot für Velopendelnde zu schaffen. Die Velobahn Glattal–Oberland verbindet die Stadt Zürich mit dem Oberland via Dübendorf und Wallisellen.

Der IPZ ist mit dem öffentlichen Verkehr bereits heute gut erschlossen. Der Ausbau der Bahninfrastruktur und des Bahnangebots erfolgt in verschiedenen Ausbauschritten unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr. Ein massgeblicher Angebotsausbau auf der Strecke Zürich–Winterthur wird nach der Realisierung des STEP-Ausbauschrittes 2035 möglich sein. Dieser kann gemäss aktuellem Planungsstand frühestens 2037 erfolgen. Bis dahin sind nur geringfügige Anpassungen am bestehenden Angebot möglich. Für die Erschliessung des IPZ ist das Angebot an

den Bahnhöfen Dübendorf, Stettbach und Dietlikon massgebend. Der Bahnhof Dübendorf ist dabei der primäre Anschlusspunkt für die S-Bahn aus Richtung Zürich und Oberland. Heute wird mit der Überlagerung der beiden S-Bahn-Linien S9 und S14 ein 15-Minuten-Takt angeboten. Der Eingang des IPZ liegt in rund 500 m Gehdistanz. Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe Stettbach und Dietlikon soll mittels Angebotsausbaus im Busnetz und mit der Verlängerung der Glattalbahn verbessert werden. Der IPZ wird durch die Buslinie 759 (Wangen, Dorfplatz – Dübendorf, Bahnhof Nord – Wallisellen, Bahnhof – Zürich Flughafen, Bahnhof) erschlossen. Diese verkehrt montags bis samstags im 15-Minuten-Takt und an Sonntagen im 30-Minuten-Takt. Für die zukünftige Erschliessung des IPZ mit dem öV sind die im Rahmen von STEP 2035 geplanten Ausbauten im Zürcher S-Bahn-Netz von Bedeutung. Nach ihrer Umsetzung werden im Bahnhof Dietlikon viertelstündliche Bahnanschlüsse von und in Richtung Winterthur mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten auf die im Horizont 2040 geplante Glattalbahn geschaffen. Zudem soll das bestehende Angebot der S9 in Dübendorf auf den gleichen Zeithorizont auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden, der bestehende 30-Minuten-Takt auf der S14 bleibt unverändert.

Gemäss den Planungen der Stadt Dübendorf, der SBB und der Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) soll der Bahnhof Dübendorf eine zeitgemässe, den heutigen Standards entsprechende multimodale Verkehrsdrehscheibe werden. Auf der Südseite des Bahnhofs soll direkt entlang den Gleisen und angrenzend an die Bahnhofstrasse ein neuer Bushof erstellt werden. Eine neue Personenunterführung soll die Rolle einer städtebaulichen Verbindung zwischen der Nord- und Südseite des Bahnhofs für Fuss- und Veloverkehr einnehmen. Im Rahmen des Projekts soll auch eine unterirdische Veloparkierungsanlage erstellt werden.

Eine Übersicht zum aktuellen Stand der übergeordneten Verkehrsprojekte und zum Stand der Abstimmung von Siedlung und Verkehr dokumentiert der Entwurf zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation «Stadt Zürich-Glattal» gemäss RRB Nr. 765/2024.

Zu Frage 1:

Zum Teilgebiet A wurde durch die Trägerschaft des IPZ, die IPZ Property AG, ein Detailkonzept im Sinne von Art. 5 des kantonalen Gestaltungsplans erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgte abgestimmt auf die Planungen der Volkswirtschaftsdirektion zum Teilgebiet B und unter Mitarbeit eines breit abgestützten Begleitgremiums aus Vertreterinnen und Vertretern der zuständigen kantonalen Ämter, der Standortgemeinden und des Zürcher Verkehrsverbunds sowie der VBG. Das Erschliessungs- und Mobilitätskonzept zum Teilgebiet B, datiert vom 31. Oktober 2023, ist Bestandteil der Unterlagen zum kantonalen Gestaltungsplan mit

UVP «Innovationspark Zürich mit Forschungs-, Test- und Werkflugplatz Dübendorf» und wurde im Rahmen der öffentlichen Auflage und Anhörung der nach- und nebengelagerten Planungsträger gemäss § 7 des Planungs- und Baugesetzes (LS 700.1) öffentlich aufgelegt. Das Detailkonzept «Mobilität und Verkehr» zum Teilgebiet A, datiert vom 18. Juli 2024, wurde am 22. Juli 2024 durch das Amt für Mobilität genehmigt.

Zu Frage 2:

Für die Bewilligung der Parkierungsanlagen im IPZ sind die Standortgemeinden im ordentlichen Baubewilligungsverfahren zuständig. Bis zum Zeitpunkt der Beantwortung dieser Anfrage wurden noch keine Parkierungsanlagen gemäss kantonalem Gestaltungsplan IPZ bewilligt. Die Bewilligung der Nutzung der Hallenbauten in der Randzone erfolgte gemäss geltender Bau- und Zonenordnung der Stadt Dübendorf und ist Sache der Gemeinde.

Zu Frage 3:

Innerhalb des IPZ sind die Parkierungsanlagen an die Nutzflächen gekoppelt und werden etappiert erstellt. Eine Übersicht zu einem möglichen Nutzungsszenario und der Entwicklung geben die beiden vorliegenden Konzepte zu den Teilgebieten A und B (vgl. Beantwortung der Frage 1). Die Parkierungsanlagen im Teilgebiet C werden im Rahmen eines militärischen Plangenehmigungsverfahrens bewilligt, soweit sie in der Zuständigkeit des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport liegen. Die Rahmenbedingungen für das Flugsicherungszentrum regelt der private Gestaltungsplan Nr. 12 Areal Flugplatz Dübendorf, Wangen–Skyguide von 2002.

Zu Frage 4:

Die beiden kantonalen Gestaltungspläne für die Teilgebiete A und B geben in Übereinstimmung mit dem regionalen Richtplan eine Zielvorgabe von mindestens 60% öffentlicher Verkehr und höchstens 40% motorisierter Verkehr für den IPZ vor. Gemäss Art. 15 Abs. 2 der Vorschriften des kantonalen Gestaltungsplans ist innerhalb des Gestaltungsplanperimeters der Etappe A ein öV-Angebot der Erschliessungsgüte B bereit zu stellen, sobald 150 000 m² der zulässigen Gesamtnutzfläche erstellt sind. Damit wird die öV-Erschliessungsgüte erhöht. Im Vergleich zum aktuellen und zum angestrebten Mobilitätsverhalten im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal sind diese Werte ambitioniert. Das Detailkonzept Mobilität und Verkehr umfasst ein Zielbild mit daraus abgeleiteten strategischen Stossrichtungen verschiedener Art. Sie zielen alle auf die Erreichung eines möglichst grossen Modal-Split-Anteils ab. Die geplanten Angebotsausbauten im öffentlichen Verkehr – Busvorlauf und später Glattalbahn – sollen massgeblich zur Erreichung des angestrebten Zielwerts beitragen. Bis zur derzeit im Horizont 2040 geplanten Glattal-

bahn werden die erforderlichen Beförderungskapazitäten im Zusammenhang mit dem IPZ mit Bussen bereitgestellt werden können. Das Angebot wird flexibel entsprechend der zukünftigen Entwicklung des IPZ angepasst werden können. Ob es realistisch ist, den Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs über diesen Wert weiter zu steigern, kann frühestens nach Umsetzung der ersten Etappe des IPZ und dem geplanten öV-Ausbau beurteilt werden.

Zu Frage 5:

Für das Funktionieren des IPZ ist eine angemessene Erschliessung mit dem MIV nötig und entsprechend geplant. Die vorliegenden Mobilitätskonzepte sind jedoch massgeblich auf die Angebote des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet. Für die ausführliche Begründung kann auf die beiden vorliegenden Konzepte zu den Teilgebieten A und B verwiesen werden (vgl. Beantwortung der Frage 1).

Zu Frage 6:

Der Ausbau bestehender und die Erstellung neuer Fuss- und Velowege erfolgt gemäss den gültigen Standards. Diese sehen innerorts in der Regel eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr vor. Ausserorts können Fuss- und Velowege auch als Mischverkehr geführt werden. Bezüglich Übersicht zum Stand der Planungen und betreffend Priorisierung kann auf den Entwurf zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation «Stadt Zürich-Glattal» gemäss RRB Nr. 765/2024 verwiesen werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli