

# Chronologie Umnutzung Flugplatz Dübendorf

## 2001

Festsetzung Sachplan Militär Objekt 01.31 Militärflugplatz Dübendorf.

Militärische Nutzung, zivile Mitbenutzung durch Luftwaffenmuseum, JU-AIR und SF Dübendorf, Vororientierung Prüfung einer SIL-relevanten zivilaviatischen Mitbenutzung.

## 2005

Das VBS verabschiedet ein neues Stationierungskonzept Luftwaffe. Für Dübendorf mit Verzicht auf Betrieb mit Kampfflugzeugen und Reduktion der militärischen Nutzung auf Helikopterbasis. Eine Option als Lufttransportbasis (auch mit Flächenflugzeugen) bleibt. Ende 2005 wird der Betrieb mit Kampfjets eingestellt.

## 2007

Entwurf Revision Sachplan Militär, ohne Beschlussfassung. Die zivilaviatische Mitbenutzung ist auf REGA und Fliegermuseum beschränkt. Diese zivilaviatische Mitbenutzung (2000 Bewegungen) werden als nicht SIL-relevant eingestuft.

## 2008

Der Regierungsrat beauftragt die Baudirektion im Rahmen seines Legislaturziels mit der Planung der «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf».

## 2009

RRB 857/2009 Der Regierungsrat würdigt die Resultate der Erkundungsphase und gibt der Volkswirtschaftsdirektion, der Baudirektion und der Gesundheitsdirektion Aufträge zur Abklärung: zum Potential der zivilaviatischen Nutzung, zu den Potentialen für Sondernutzungen an anderen Standorten im Kanton, sowie Abklärungen zu Sondernutzungen im Bereich Bildung und Gesundheit.

Die Baudirektion erhält den Auftrag, Rahmenbedingungen für den kantonalen Richtplan zu erarbeiten.

## 2010

RRB 751/2010 zum Abschluss der Testplanung und zum weiteren Vorgehen.

Zwischenergebnisse:

- Das Flugplatzareal soll als strategische Landreserve für Sondernutzungen von kantonaler oder nationaler Bedeutung freigehalten werden.
- Eine aviatische Zwischennutzung sei zu vermeiden, wegen Rechtsunsicherheit.
- Die Verkehrserschliessung des Flugplatzareals müsste durch eine Erweiterung der Glattalbahn erhöht werden, damit eine städtebauliche Erschliessungsqualität erreicht wird.

Erkenntnisse für die aviatische Nutzung: Eine technische Machbarkeit für einen zivilen Flugbetrieb in Dübendorf sei grundsätzlich gegeben, rechne sich aber weder betriebs- noch volkswirtschaftlich. Der Hauptnutzen wäre bei der höheren verfügbaren Kapazität des Flughafens Zürich-Kloten. Für den heute auf dem Flugplatz stattfindenden zivilen Flugverkehr gibt es keine gültige planungsrechtliche Grundlage.

Je nach aviatischer Nutzung ergeben sich Anpassungen an die Lärmkurven.

Die Flughafen Zürich AG sieht im Flugplatz Dübendorf eine sinnvolle Ausweichmöglichkeit für die General-Aviation, zur Entlastung der prognostizierten Kapazitätslücken, will aber selber keine «4.Piste» in Dübendorf betreiben.

Denkallmend <http://www.denkallmend.ch/flugplatz/#> startet auf privater Basis eine basisdemokratische Ideenwerkstatt zur zukünftigen Nutzung.

## 2011

Das Lilienberg Forum, in dem sich die militär- und zivilaviatischen Interessen organisiert haben, veröffentlicht eine Publikation der Task Force Dübendorf zur militär-/zivilaviatischen Mischnutzung. <http://www.taskforce-flugplatz-duebendorf.ch/LSMDeBook/>

Hier wird der militär- und zivilaviatischen Mischnutzung der höchste volkswirtschaftliche Nutzen zugeschrieben, bezüglich dem kommerziellem Nutzen liegt der deutlich hinter einer konventionellen Überbauung oder einer ökologischen Musterstadt. Aerosuisse schlägt eine Variante ohne Business-Aviation und Freizeitfliegerei vor, der im Rahmen der 14'000 militärischen Flugbewegungen und 3000 zivilen Flugbewegungen bleiben soll. Sie schlagen den Trick vor, dass Armasuisse Baurechtsverträge mit interessierten Firmen schliessen soll. Ob das planungsrechtlich überhaupt möglich ist, wird nicht diskutiert.

Die Gruppe Krokodil stellt mit einer detaillierten Studie vor, wie sich das Glattal zu einer Stadt entwickeln kann. Das Flugplatzareal stellt dabei ein Zentrum der Stadtentwicklung dar. (Glatt! Manifest für eine Stadt im Werden, von der Architektengruppe Krokodil, 144 Seiten, Park Books 2012)

## 2012

UVEK und VBS legen die Studie «Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf» vor. Mit dieser Studie sollen Grundlagen geschaffen werden um abzuklären, ob und wie mit einer aviatischen Mischnutzung das Budget des VBS entlastet werden kann. Abgeklärt wurden operationelle Machbarkeit, betriebswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und volkswirtschaftliche Auswirkungen.

In der Kurzfassung werden sämtliche Modelle grundsätzlich als machbar beurteilt (Luftwaffe mit Helikopter und Flächenflugzeugen, zivilaviatische Nutzung mit REGA und Ju-Air; Teilrückzug des militärischen Flugbetriebs in den nördlichen Teil und zivilaviatische Nutzung durch Kleinaviatik im südlichen Teil, Modell Business Aviation / General Aviation mit Werkflug; Modell Flugfeld mit Bundesbasis; Heliport mit Rückbau Pisten). Eine Öffnung für Instrumentenanflüge bedingt einen Ausbau der Infrastruktur und erhöhte Koordination mit dem übrigen Verkehr.

Beim betriebswirtschaftlichen Vergleich treten erheblich Unterschiede auf. Bei einem reinen Helikopterbetrieb sind jährliche Einsparungen für das VBS von 7.5 Mio. Fr möglich. Es wird bezweifelt, ob sich Investitionen in die zivilaviatische Nutzung refinanzieren lassen und ob darüber hinaus Baurechtszinsen möglich wären. Für das betriebswirtschaftliche Ergebnis bringen die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten der Restflächen massive Unterschiede. Der komplette Rückbau des Pistensystems bringt im Vergleich mit anderen aviatischen Nutzungen die höchsten Baurechtszinserträge. Das beste Ergebnis brächte eine vollständige Aufgabe der aviatischen Nutzung.

Beim Vergleich der volkswirtschaftlichen Auswirkungen geht man davon aus, dass die wachsende Nachfrage im Linien- und Charterverkehr die General- und Business-Aviation vom Flughafen Zürich verdrängt werde. Da die Zahl der Flugbewegungen in den vergangenen Jahren nicht zu-, sondern abnahm, haben diese Abklärungen ein dürftiges Fundament.

RRB 604/2012 Der Regierungsrat setzt sich zum Ziel, im Kanton Zürich auf dem Flugplatzareal Dübendorf einen Innovationspark zu realisieren.

## **2013**

Der Bund eröffnet ein öffentliches Einladungsverfahren und holt Offerten möglicher ziviler Betreiber für den Flugplatz Zürich ein. Der Regierungsrat nimmt das mit Unverständnis zur Kenntnis.

Dazu auch: <http://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/region/Wie-der-Kanton-Zuerich-einen-Zivilflughafen-Duebendorf-verhindern-kann/story/26137311>

## **2014**

RRB 425/2014 Der Regierungsrat beschliesst die Eingabe des Innovationsparks Zürich an die VDK

### Richtplanvorlage 4882b

Zu den Zielen im Kapitel 4.7.2 wird folgendes beschlossen:

#### **4.7.2.1 Ziele**

Die zukünftige Entwicklung des Flughafens Zürich, des Flugplatzes Dübendorf und der vier Flugfelder erfolgt in Abstimmung mit den Sachplänen des Bundes, wobei folgende Grundsätze zu beachten sind:

- Der sichere und raumverträgliche Betrieb des Flughafens Zürich (vgl. Pt. 4.7.1) darf nicht beeinträchtigt werden.
- Falls eine Verlagerung von Teilen des gewerbmässigen Luftverkehrs des Flughafens Zürich nötig werden sollte, ist die Zusammenarbeit mit bestehenden, gut durch den öffentlichen Verkehr erreichbaren Anlagen vorab auf gesamtschweizerischer Ebene und nicht nur innerhalb des Kantons Zürich zu suchen.
- Sowohl das Ausmass der bestehenden Lärmemissionen als auch der Lärmimmissionen darf nicht erhöht werden.
- Die Entwicklung eines Flugplatzes ist auf die bestehende landseitige Erschliessung auszurichten.
- Die Beanspruchung von Flächen in Landschaftsschutzgebieten (vgl. Pt. 3.7) richtet sich nach den zulässigen Nutzungen gemäss überkommener Schutzverordnung.
- Helikopterlandeplätze sind soweit möglich an Standorten mit lärmunempfindlicher Umgebung vorzusehen, An- und Abflugrouten sind grundsätzlich über lärmunempfindliches Gebiet zu führen.
- Die Frage eines künftigen Flugbetriebs auf dem Flugplatzareal Dübendorf wird im Rahmen der Sachplanung des Bundes entschieden. Eine weitere Stationierung von Helikoptern der Rega, der Kantonspolizei sowie der Luftwaffe soll möglich sein. Der Standort ist auf Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen. Angesichts seiner Grösse und Lage ist das Flugplatzareal als strategische Landreserve für künftige Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf und von kantonaler oder nationaler Bedeutung (insbesondere für einen Innovationspark) freizuhalten.

#### **4.7.2.3 Massnahmen**

##### **a) Kanton**

Der Kanton wirkt auf eine zeitnahe Anpassung der Lärmkurven und Hindernisbegrenzungsflächen an die heute und gemäss zukünftigen Beschlüssen vereinbarte Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf hin. In Zusammenarbeit mit dem Bund, der Region Glattal und den Standortgemeinden werden im Rahmen eines Gebietsmanagements die Grundlagen für die Nachnutzung des Flugplatzareals und die Entwicklung der Übergangsbereiche erarbeitet. Dabei sind insbesondere die Verkehrsplanungen (vgl. Pte. 4.2, 4.3 und 4.5) sowie Entwicklungen in den Bereichen Bildung und Forschung (vgl. Pt. 6.3) und der ökologische Wert der Grünflächen zu berücksichtigen. Sobald die Ergebnisse des Gebietsmanagements vorliegen, werden die für die Entwicklung des Flugplatzareals erforderlichen Festlegungen getroffen.

Im Kapitel 6 wird als Objekt 12 ein nationaler Innovationspark eingetragen, allerdings ohne Karteneintrag.

### Richtplanvorlage 5105

Antrag zur Gebietsplanung für einen nationalen Innovationspark auf dem Gebiet des Flugplatzareals Dübendorf sowie Eintrag eines Heliports für Luftwaffe, REGA und KAPO.