

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 19. Mai 2010

### **751. Flugplatzareal Dübendorf – Abschluss der Testplanung und weiteres Vorgehen**

#### **I. Ausgangslage**

Das Flugplatzareal Dübendorf ist aufgrund seiner Lage, seiner Grösse sowie seiner Grundeigentümerstruktur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich von strategischer Bedeutung. Der Regierungsrat ist sich der Verantwortung für dieses rund 230 ha grosse Gebiet bewusst und hat deshalb die Raumentwicklung des Flugplatzareals Dübendorf unter «LZ 8.2 Nutzungskonzept Flugplatz Dübendorf» in seine Legislaturziele 2007–2011 aufgenommen. Um die Optionen und Alternativen möglicher künftiger Nutzungen des Flugplatzareals zu kennen, in einem grösseren Zusammenhang bewerten und in der Raumplanung die nötigen Weichenstellungen für eine zukunftsfähige Gebietsentwicklung vornehmen zu können, beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion im Januar 2008, ein Projekt «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» einzuleiten. Unter Führung des Kantons Zürich und in Zusammenarbeit mit dem Bund, der Region Glattal sowie den drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen wurde deshalb im Rahmen einer Testplanung eine vorurteilsfreie Auslegeordnung bezüglich möglicher künftiger Nutzungen des Flugplatzareals vorgenommen. Neben der Baudirektion haben auch Vertreter der Volkswirtschaftsdirektion, der Sicherheitsdirektion, der Bildungsdirektion und der Gesundheitsdirektion in der Testplanung mitgewirkt (vgl. RRB Nrn. 24/2008 und 857/2009).

Der Militärflugplatz Dübendorf wird gemäss Stationierungskonzept der Armee vom Juli 2005 von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Bereits Ende 2005 wurde der Betrieb mit militärischen Kampfflugzeugen auf dem Flugplatz Dübendorf eingestellt. Gemäss Mitteilung des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) vom Mai 2008 sollte der Militärflugplatz Dübendorf noch bis 2014 als Heli- und Lufttransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge genutzt werden. Am 8. Mai 2009 hat der Chef des VBS anlässlich der Militär- und Zivilschutzzdirektorenkonferenz der Kantone dann mitgeteilt, dass auf eine Wiederaufnahme des militärischen Jetbetriebs in Dübendorf aus betrieblichen und finanziellen Gründen endgültig verzichtet werde. Im Hinblick auf die langfristige Verteilung der Flugbewegungen überprüft das VBS derzeit das Stationierungskonzept der Luftwaffe. Es wird dabei auch geprüft,

ob der Militärflugplatz Dübendorf als Standort für eine Helikopter- und Luftransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge auch über 2014 hinaus genutzt werden soll. Das endgültige Stationierungs-konzept der Luftwaffe wird das VBS nach Vorliegen des Sicherheitspoli-tischen Berichts voraussichtlich 2010 vorlegen können.

Trotz oder gerade wegen des noch ausstehenden Entscheids des Bun-des, ob das Flugplatzareal Dübendorf künftig weiterhin militäraviatisch genutzt werden soll, ist es für den Kanton Zürich wichtig, mögliche wei-tere Nutzungsoptionen zu kennen. So kann eine Meinungsbildung er-folgen und die Haltung des Kantons in die laufenden Verfahren auf Bundesebene – namentlich in die Überarbeitung des Stationierungs-konzepts der Luftwaffe – eingebracht werden.

## **II. Zwischenergebnisse der Testplanung**

Die wesentlichen Erkenntnisse der sogenannten Erkundungsphase sowie Empfehlungen für die vertiefenden Fragestellungen hat das Be-gleitgremium im Bericht vom 18. November 2008 festgehalten:

- *Das Flugplatzareal Dübendorf als strategische Landreserve:* Im Um-feld des Flugplatzzareals wie auch in anderen Regionen des Kantons Zürich bestehen noch beträchtliche, teilweise bereits baureife Flächen-reserven, die den Bedarf für die Entwicklung der nächsten 30 Jahre abzudecken vermögen. Vor diesem Hintergrund wurde empfohlen, von einer Inanspruchnahme des Flugplatzzareals durch urbane Misch-nutzungen, die ebenso gut an anderen Lagen angesiedelt werden könnten, abzusehen. Das Flugplatzareal soll als strategische Land-reserve für Sondernutzungen mit grösserer Flächenbedarf und mit kantonaler bzw. nationaler Bedeutung freigehalten werden.
- *Künftige Rolle der Aviatik auf dem Flugplatzareal Dübendorf:* Die zukünftige Nutzung des Flugplatzzareals und der angrenzenden Ge-biete in den Standortgemeinden hängt direkt vom Entscheid über die künftige Rolle der Aviatik auf dem Flugplatzareal Dübendorf ab. Jede aviatische Nutzung schränkt die Handlungsspielräume für die Raumentwicklung ein. Damit sowohl Planungs- wie auch Rechts-sicherheit geschaffen werden können, soll möglichst bald ein Grund-satzentscheid bezüglich Aviatik gefällt werden.

Eine aviatische Zwischennutzung im Sinne einer Übergangslösung ist zu vermeiden, da dies zu anhaltender Rechtsunsicherheit führen würde, die weder den Standortgemeinden noch potenziellen Investo-ren zugemutet werden kann. Zudem würden beträchtliche Investitions-kosten anfallen, deren langfristiger Nutzen nicht gesichert wäre.

- *Verkehrserschliessung des Flugplatzareals Dübendorf:* Das Flugplatzareal Dübendorf weist heute im Vergleich mit anderen Entwicklungsgebieten im Kanton Zürich keine überdurchschnittliche Erschliessungsqualität auf. Für eine städtebauliche Entwicklung müsste die Erschliessungsqualität durch die Weiterentwicklung der Glattalbahn sowie durch den Bau der Glattalautobahn gesichert werden.

Der Regierungsrat würdigte mit Beschluss Nr. 857/2009 die Ergebnisse der Erkundungsphase und pflichtete den Einschätzungen des Begleitgremiums bei. Zudem hat er für das weitere Vorgehen auf Grundlage der Empfehlungen des Begleitgremiums die Klärung folgender Fragen in Auftrag gegeben:

- Kann ein Business-Airport komplementär zum Flughafen Zürich und im nationalen Interesse betrieben werden?
- Welche Möglichkeiten für (Zwischen-)Nutzungen fallen im Übergangsbereich zu den Standortgemeinden in Betracht?
- Welche alternativen Standorte zum Flugplatzareal Dübendorf kommen für Sondernutzungen infrage?
- Zu welchen Sondernutzungen auf dem Flugplatzareal Dübendorf laufen derzeit Abklärungen bei Schlüsselakteuren (insbesondere in den Bereichen Bildung und Forschung)?
- Welche Materialien können zur Entscheidfindung auf Bundesebene (z.B. Waffenplatz, Aviatik, Innovationspark) beigesteuert werden?

Die Baudirektion wurde beauftragt, dem Regierungsrat gestützt auf diese Vertiefungsarbeiten Antrag für die im kantonalen Richtplan festzulegenden Rahmenbedingungen zu stellen. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde beauftragt, die zivilaviatischen Gesichtspunkte im Sinne der Erwägungen zu vertiefen und die Ergebnisse in die Testplanung einzuspeisen. Die Bildungsdirektion und die Gesundheitsdirektion wurden beauftragt, der Baudirektion Sondernutzungen bekannt zu geben, die eine Inanspruchnahme des Flugplatzareals Dübendorf rechtfertigen würden.

### **III. Ablauf der Vertiefungsphase**

Die Organisation des Projekts «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» wurde aufgrund der Vorgaben in RRB Nr. 857/2009 angepasst. Das Begleitgremium, bestehend aus externen Experten der betroffenen Fachdisziplinen, einer Fachdelegation sowie einer im Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV) angesiedelten Geschäftsstelle, wurde für die Vertiefungsphase mit einem weiteren Vertreter aus der Volkswirtschaftsdirektion sowie je einem Vertreter aus der Bildungsdirektion und der Gesundheitsdirektion ergänzt. Es übernahm wiederum

die Begleitung und Beurteilung sämtlicher Arbeiten und entwickelte Schlussfolgerungen im Sinne von Empfehlungen. Die Projektaufsicht unter dem Vorsitz des Baudirektors wurde regelmässig über die Arbeiten informiert.

Durch die Volkswirtschaftsdirektion wurden zwei Vertiefungsstudien in Auftrag gegeben: Mit der Abklärung der technischen Machbarkeit eines zivilen Flugbetriebs wurde das Amt für Verkehr beauftragt, mit der Abklärung der betriebs- und volkswirtschaftlichen Machbarkeit das Center for Aviation Competence (CFAC) der Universität St.Gallen. Neben der Bildungsdirektion und der Gesundheitsdirektion, die Einsatz in das Begleitgremium erhielten, hatten weitere infrage kommende Schlüsselakteure (ETH, Empa, Eawag, Flughafen Zürich AG, Stiftung Forschung Schweiz, Task Force Dübendorf) die Gelegenheit, ihre Ideen für Sondernutzungen darzulegen.

Weiter wurden zwei Planungsteams beauftragt, sich mit Konzeptionen für die Übergangsbereiche zwischen dem Flugplatzareal Dübendorf und den Standortgemeinden zu beschäftigen (Albert Speer & Partner [AS&P], Güller Güller). Zudem wurde je ein Planungsteam mit der Klärung von Fragen zu möglichen Sondernutzungen (Güller Güller) und Fragen zu aviatischen Aspekten (AS&P) betraut. Anhand der erarbeiteten Grundlagen würdigte das Begleitgremium die Beiträge der Planungsteams, der übrigen Auftragnehmer und der Schlüsselakteure.

#### **IV. Ergebnisse der Vertiefungsphase**

Die umfassenden Abklärungen während der Vertiefungsphase der Testplanung haben zu wesentlichen Erkenntnissen in den Bereichen aviatische Nutzung, Übergangsbereiche und Sondernutzungen geführt. Das Begleitgremium hat die Ergebnisse und Empfehlungen in seinem Schlussbericht vom 1. Dezember 2009 festgehalten.

##### *Aviatische Nutzung*

Nach der Studie des Amtes für Verkehr ist die technische Machbarkeit eines zivilen Flugbetriebs in Dübendorf grundsätzlich gegeben. Ein Flugbetrieb (Freizeitflugplatz, Werkflugplatz oder Business-Airport) allein rechnet sich aber für Dübendorf weder betriebs- noch volkswirtschaftlich. Der Hauptnutzen eines zivilaviatischen Flugbetriebs in Dübendorf ergäbe sich aus dem Umstand, dass mit der Verlagerung von Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich zusätzliche Kapazitäten für den Linien- und Charterflugverkehr geschaffen werden könnten.

Ein Flugbetrieb in Dübendorf benötigt in jedem Fall eine Anpassung der Vorgaben in den Sachplänen Militär (SPM) und Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der heute in Dübendorf stattfindende zivile Flugbetrieb auf keine gültigen planungsrechtlichen Grundlagen abstützt.

Die Abklärungen haben gezeigt, dass die weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf insbesondere mit Flächenflugzeugen oder sogar als vierte Piste des Flughafens Zürich Fragen aufwirft, die über weitreichende und vermutlich sich über längere Zeiträume erstreckende Verfahren geklärt werden müssten. Die sich daraus ergebenden und über Jahrzehnte anhaltenden Planungs- und Rechtsunsicherheiten wären kontraproduktiv und würden zahlreiche bedeutsame Entwicklungen hemmen oder verhindern. Auch der Ausschluss der Bevölkerung vom Flugplatzareal sowie die Lärmbelastung durch den Flugverkehr stellen weitere Entwicklungshemmnisse für die Standortgemeinden dar. Das Begleitgremium empfiehlt daher, auf eine aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf zu verzichten.

#### *Übergangsbereiche*

Für die weitere Entwicklung des Flugplatzareals Dübendorf stellt die Konkretisierung der Nutzungen in den Übergangsbereichen zu den Standortgemeinden eine zentrale Aufgabe dar. Die heute bestehenden Nutzungen zwischen Bahnhof Dübendorf und dem Flugplatzareal sowie entlang der südlichen Arealgrenze sollen weiterentwickelt werden. Die Beiträge der Planungsteams liefern wichtige Hinweise zur Aufwertung dieser Bereiche. Voraussetzung für jede Entwicklung in den Übergangsbereichen ist die umgehende Anpassung der derzeit geltenden Lärmkurven zumindest an den heutigen Betrieb (Helikopter- und Lufttransportbasis bis 2014).

#### *Sondernutzungen*

Im Rahmen der Vertiefungsphase wurden Kriterien für mögliche Sondernutzungen erarbeitet. So sollen mögliche Sondernutzungen für das Flugplatzareal Dübendorf an keinem anderen Standort im Raum Zürich erstellt werden können, indirekt oder direkt einem möglichst grossen Personenkreis zugute kommen, sich soweit als möglich selber finanzieren, keine negativen und idealerweise positive Auswirkungen auf das Umfeld haben und die Ansiedlung weiterer Nutzer nicht präjudizieren. Ein grosser Teil potenzieller Sondernutzungen kann aufgrund dieser Kriterien bereits verworfen werden. Für die noch verbliebenen Sondernutzungen «Sportzentrum», «Forschung und Innovation», «Parkanlage», «Events», «Freizeitpark», «Messestandort», «Gesundheitscluster», «Business-Airport», «Clean Tech Innovationspark» und «Militär» wurde in einem zweiten Schritt ein weiteres Kriterienraster erarbeitet. So können nun alle Vorschläge für Sondernutzungen anhand einheitlicher Kriterien miteinander verglichen und bewertet werden.

Die Analyse zeigt, dass der Flächenbedarf der untersuchten Sondernutzungen im Vergleich zur Grösse des Flugplatzareals massvoll ist. Um die verfügbare Fläche bestmöglich zu nutzen, sollte deshalb eine bestmögliche Kombination von Sondernutzungen gesucht werden. Als besonders geeignet erscheinen dem Begleitgremium die folgenden, sich möglicherweise im Sinne eines Innovationsparks ergänzenden Sondernutzungen:

- Gesundheitsbereich (einschliesslich Universitätsspital),
- Forschung,
- Leichtindustrie.

Sobald der Bund auf eine weitere militäriaviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf mit Flächenflugzeugen verzichtet, soll als erste Massnahme zur Aufwertung des Landschafts- und Freiraumes, zur Verbesserung der Zugänglichkeit sowie im Hinblick auf die zukünftige Vermarktung – im Sinne einer Adressbildung – ein Vorpark konzipiert werden. Dies soll gemeinsam mit dem Grundeigentümer, dem Kanton und den Standortgemeinden geschehen. Der Park umfasst zunächst die Gesamtfläche ausserhalb der für die Übergangsbereiche festgelegten Nutzungen und gliedert sich in einen Park mit einem temporären Charakter und einem dauerhaft zu erhaltenden Kernpark. Der Park kann schrittweise mit der Areallnutzung zu einem dauerhaften Gebrauchs-park entwickelt werden.

#### *Sondernutzungen – Interessen weiterer Schlüsselakteure*

Im Rahmen der Testplanung hatten verschiedene Schlüsselakteure Gelegenheit, ihre Überlegungen für künftige Nutzungen des Flugplatzareals Dübendorf dem Begleitgremium vorzustellen.

Gemäss der Bildungsdirektion und der ETH Zürich sind die Erweiterungsstrategien der Hochschulen vom Standortscheid des Universitätsspitals Zürich abhängig. Langfristig wird ein Ausbaubedarf auf dem Flugplatzareal Dübendorf nicht ausgeschlossen. Entsprechende Sondernutzungen, die gegebenenfalls früher auf dem Areal verwirklicht würden, sollten mit den universitären Aktivitäten deshalb kombinierbar sein.

Die Empa und die Eawag sehen eine Konzentration ihrer Tätigkeiten am bestehenden Standort vor und haben kein Interesse an einer Verlagerung auf das Flugplatzareal Dübendorf. Es besteht aber ein allgemeines Interesse an der Einrichtung eines Innovationsparks. Eine mögliche Mitwirkung wird nicht ausgeschlossen.

Die Flughafen Zürich AG betrachtet den Flugplatz Dübendorf als sinnvolle Ausweichmöglichkeit vor allem für den Sichtflugverkehr der General Aviation, der aufgrund der prognostizierten Kapazitätslücken vom Flughafen Zürich verdrängt wird. Sie ist aber weder aus politischer noch aus betriebswirtschaftlicher Sicht interessiert, eine aviatische Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf selber zu betreiben.

Die Stiftung Forschung Schweiz schlägt einen Innovationspark vor, der etwa eine 60–100 ha grosse Fläche benötigt. Damit würde der Innovationspark etwa einen Drittels des Flugplatzareals Dübendorf beanspruchen. Davon würde etwa ein Viertel für Forschung und Innovation gebraucht, der Rest wäre für eine ergänzende Stadtentwicklung (Mischnutzung von Arbeits-, Wohn- und Freizeitnutzungen) vorgesehen. Das Ziel des Innovationsparks wäre die Ansiedlung grosser, internationaler Unternehmen und deren Forschungs- und Entwicklungsabteilungen, die in Dübendorf den Raum und die Infrastrukturen erhalten sollen, die sie bisher in der Schweiz häufig vergebens gesucht haben.

Die Task Force Dübendorf setzt sich für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf mit seiner gesamten Infrastruktur sowie für eine weitere aviatische Nutzung ein. Durch die Schaffung eines luftfahrttechnologischen Kompetenzzentrums sollen die regionale Wirtschaft sowie die Standortqualität gefördert werden. Zudem sollen Handlungsspielräume für die Operationen der Luftwaffe auch nach 2014 erhalten bleiben, um die sicherheitspolitischen Aufgaben erfüllen zu können. Das heutige Betriebsreglement könnte beibehalten werden, für die ansässige Bevölkerung würden keine zusätzlichen Emissionen entstehen. Das Konzept sieht vor, dass die Luftwaffe einen Teil der Infrastruktur nutzen kann, während andere Bereiche neu für Luftfahrtfertigungs- und Unterhaltsbetriebe, für Hightech oder aviatiknahe Betriebe und für Forschungsprojekte zivil genutzt würden.

#### **V. Würdigung durch den Regierungsrat und weiteres Vorgehen**

Attraktive Siedlungs- und Landschaftsräume stellen wesentliche Faktoren einer hohen Lebensqualität dar, die es zu erhalten und zu fördern gilt. Der Regierungsrat hat deshalb auch ein entsprechendes Legislaturziel definiert (LZ 8).

Für die Entwicklung des Kantons Zürich stellt das Flugplatzareal Dübendorf eine strategische Landreserve erster Güte dar. Vor diesem Hintergrund, aber auch im Wissen um die verschiedenen Ideen, die für die künftige Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf bestehen, gilt es sorgfältig abzuwägen, wie die künftige Raumentwicklung gestaltet werden soll. Insbesondere der Grundsatzentscheid für oder gegen eine weitere aviatische Nutzung (mit Flächenflugzeugen) wird für die Zukunft des Flugplatzareals Dübendorf und dessen Standortgemeinden wegweisend sein.

Die Ergebnisse der Testplanung haben gezeigt, dass ein Flugbetrieb in Dübendorf in Abstimmung mit dem Flughafen Zürich technisch machbar ist. Ab 40'000 Bewegungen müsste jedoch der Luftraum mit dem Flugbetrieb des Flughafens Zürich neu organisiert werden. Zudem

sind die bekannten und von Dritten beabsichtigten Flugbetriebsszenarien in Dübendorf (Freizeitflugplatz, Werkflugplatz, Business-Airport) nicht in der Lage, ihre vollen betriebswirtschaftlichen Kosten zu decken. Erst ein Business-Airport mit über 80000 Bewegungen könnte betriebswirtschaftlich rentieren. Da eine Drittfinanzierung unwahrscheinlich ist, ist davon auszugehen, dass die öffentliche Hand für die Schliessung der Deckungslücke aufkommen müsste, sei es in Form einer Schenkung von Land, vergünstigter Immobilien oder von Betriebssubventionen.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht besteht ein gewisses Potenzial für einen Aviatik-Cluster (Werkbetriebe, Zulieferer). Bei der Kombination Werk- und Militärflugplatz könnte der Werkbetrieb einen Deckungsbeitrag an das Militär leisten, sofern die Luftwaffenbasis Dübendorf aus militärstrategischen Gründen erhalten werden soll. Falls die bestehende Infrastruktur erhalten würde, bestünde weiterhin die Möglichkeit, dass zu einem späteren Zeitpunkt wieder Kampfjets in Dübendorf stationiert werden könnten.

Der Hauptnutzen eines zivilaviatischen Flugbetriebs in Dübendorf ergäbe sich jedoch aus dem Umstand, dass mit der Verlagerung von Flugbewegungen nach Dübendorf auf dem Flughafen Zürich zusätzliche Kapazitäten für den Linien- und Charterflugverkehr geschaffen werden könnten. Bei dieser Gesamtbetrachtung sind aber auch die Möglichkeiten zu berücksichtigen, die der Flughafen Zürich selbst hat, die Nachfrage nach Business-Aviation auf dem eigenen Areal zu steuern (z. B. durch Gebühren).

Nach Auffassung des Regierungsrates wird mit einem Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf das volkswirtschaftliche Potenzial des Flugplatzareals nicht ausgeschöpft. Es entgehen insbesondere Möglichkeiten, das Areal anderweitig hochwertig zu nutzen, eine Aufwertung der angrenzenden Entwicklungsgebiete in den Standortgemeinden zu unterstützen sowie die Chance, längerfristig mögliche Renditen aus der Entwicklung des Areals zu erzielen. Die rund 300 Arbeitsplätze eines Werkflugplatzes stehen volkswirtschaftlich in Konkurrenz zu 5000 potenziellen Arbeitsplätzen, die durch hochwertige Nutzungen (z. B. Gesundheit, Forschung, Innovation) auf dem Flugplatzareal Dübendorf angesiedelt werden könnten.

Die Testplanung zeigt auf, dass die weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf insbesondere mit Flächenflugzeugen oder sogar als vierte Piste des Flughafens Zürich aviatische, ökonomische, rechtliche und umweltbezogene Fragen aufwirft, die über weitreichende und vermutlich sich über längere Zeiträume erstreckende Verfahren geklärt werden müssten. Die sich daraus ergebenden und über Jahrzehnte anhaltenden Planungs- und Rechtsunsicherheiten wären kontraproduktiv und würden zahlreiche, aus Sicht der Gemeinden und des

Kantons bedeutsame Entwicklungen hemmen oder verhindern. Auch der Ausschluss der Bevölkerung vom Flugplatzareal sowie die Lärmbelastung durch den Flugverkehr stellen weitere Entwicklungshemmnisse für die Standortgemeinden dar. Bei einer Aufgabe der aviatischen Nutzung würden durch die wegfallende Lärmbelastung sowie durch die Zugänglichkeit der grossen Freifläche neue Entwicklungsperspektiven geschaffen.

Aufgrund der vorgenommenen Abwägungen und in Übereinstimmung mit der Empfehlung des Begleitgremiums spricht sich der Regierungsrat gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf aus. Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans soll beim Bund daher der Verzicht auf eine aviatische Nutzung beantragt werden. Weiter sollen Festlegungen zur Sicherung und Entwicklung der strategischen Landreserve, zur Unterstützung der Umfeldentwicklung sowie zur verkehrstechnischen Erschliessung im kantonalen Richtplan getroffen werden. Der Bund hat somit im Rahmen des Richtplanverfahrens die Möglichkeit, bis Anfang 2011 erstmals dazu Stellung zu nehmen. Die notwendigen Entscheide auf Bundesebene bezüglich der künftigen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf sind spätestens bis zum Abschluss der Gesamtüberprüfung (etwa 2012) zu erwirken, um die dringend notwendige Planungssicherheit herzustellen.

Die Schaffung von planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen für neue Nutzungen auf dem Flugplatzareal Dübendorf wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Aus Sicht des Regierungsrates sollen die heute ansässigen zivilen Unternehmen im heutigen Umfang weiterbetrieben werden können, solange das Flugplatzareal militäraviatisch genutzt wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für die Ansiedlung neuer ziviler Unternehmen die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen fehlen (heute Zone für öffentliche Bauten und Anlagen). Die planungsrechtlichen Grundlagen für die künftige Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf sind auf allen Planungsebenen in jedem Fall noch zu schaffen. Dies betrifft auf Bundesebene insbesondere die Sachpläne Militär und Infrastruktur der Luftfahrt (bei einer Beibehaltung einer aviatischen Nutzung) sowie auf kantonaler Ebene den Richtplan. Auf kommunaler Ebene sind dereinst die Nutzungspläne entsprechend anzupassen.

Aufgrund des Wegfalls des militärischen Jetbetriebs sollen unabhängig von der künftigen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf in einem ersten Schritt die Lärmkurven für den Flugplatz Dübendorf durch den Bund an den heutigen Betrieb (Helikopter- und Luftransportbasis bis 2014) angepasst werden, um Hemmnisse für die Siedlungsentwicklung in den Standortgemeinden zu beseitigen.

Aus den erarbeiteten Unterlagen geht hervor, dass auch ohne eine weitere Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf durch Flächenflugzeuge der Betrieb eines Heliports auf dem Flugplatzareal weiterhin möglich ist. Aus Sicht des Regierungsrates ist daher eine weitere Stationierung der Rega auf dem Flugplatzareal Dübendorf nicht ausgeschlossen. Der Standort wäre anhand der in der Testplanung erarbeiteten Optimierungsmöglichkeiten zu überprüfen.

Die im Laufe der Testplanung eingerichtete Zusammenarbeit des Kantons mit dem Bund, der Region Glattal sowie den Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen war eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen des Projekts «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» und für die Erarbeitung der Grundlagen und Empfehlungen und soll darum auch in den weiteren Arbeiten fortgeführt werden. Unter Federführung des Kantons sind insbesondere Fragen der Finanzierung (Kosten-Nutzen-Analysen), der Erschliessung sowie der Richt- und Nutzungsplanung im Rahmen eines Gebietsmanagements zu bearbeiten. Es ist dabei sorgfältig zu prüfen, wie die Öffnung des Areals und eine damit zwingend einhergehende Investition in die Infrastruktur durch die öffentliche Hand volkswirtschaftlich und raumplanerisch effektiv und effizient gestaltet werden kann.

Auf Antrag der Baudirektion

**beschliesst der Regierungsrat:**

I. Die Baudirektion wird beauftragt,

1. gestützt auf die Ergebnisse der Testplanung Festlegungen für den kantonalen Richtplan zu konkretisieren und in die Vorlage betreffend Gesamtüberprüfung des Richtplanes einzuarbeiten und die Vorlage dem Regierungsrat vor der öffentlichen Auflage vorzulegen;
2. beim Bund auf eine Aufgabe der Aviatik hinzuwirken;
3. sich beim Bund dafür einzusetzen, dass die Lärmkurven des Flugplatzareals Dübendorf an die bis 2014 vereinbarte Nutzung als Heliporter- und Lufttransportbasis angepasst werden;
4. in Absprache mit dem Bund, der Planungsregion Glattal und den Standortgemeinden die Empfehlungen des Begleitgremiums und die Erwägungen des Regierungsrates über das weitere Vorgehen im Rahmen einer Medienorientierung zu kommunizieren;
5. den Bericht des Begleitgremiums vom 1. Dezember 2009 zu veröffentlichen.

II. Die Baudirektion in Zusammenarbeit mit der Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt,

1. mit dem Bund Abklärungen betreffend das weitere Vorgehen und den Aufbau eines Gebietsmanagements vorzunehmen;
2. in Zusammenarbeit mit dem Bund, der Planungsregion Glattal und den Standortgemeinden die genannten städtebaulichen und verkehrstechnischen Vertiefungsstudien auszulösen.

III. Mitteilung an das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, die Mitglieder des Regierungsrates, die Sicherheitsdirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der stv. Staatsschreiber:



**Hösli**