Gebietsentwicklung
Flugplatz Dübendorf

TRANS-FORMATION & INNOVATION

Flight Plan

Gebietsentwicklung
Flugplatz Dübendorf

TRANS-
FORMATION &
INNOVATION

Flight Plan

Zusammenfassung

Der vorliegende Synthesebericht wurde seit September 2020 in einem dafür gebildeten Kernteam unter der Leitung der Task-Force Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf erarbeitet. Der Bericht dokumentiert die bestehenden Grundlagen sowie bisherige Ideen und Ansätze, er fasst die Interessen und Nutzungsabsichten der Stakeholder zusammen und nimmt, wo nötig, Interessensabwägungen vor. Die Zukunftsaussichten werden mit einer Vision, acht Leitsätzen und einem Zielbild aufgezeigt. Mit einem Nutzungs- und Entwicklungsszenario je Teilgebiet wird die beabsichtigte Entwicklung konkretisiert. Der gemeinsame Umsetzungswille ist in den Handlungsanweisungen und einer Umsetzungsagenda festgehalten. Im Ergebnis liegt eine Gesamtbetrachtung des Flugplatzareals vor, welche auf einem intensiv geführten Dialog der Stakeholder fusst.

Auf dem Areal des Flugplatzes Dübendorf soll ein Forschungsstandort mit internationaler Ausstrahlung, eng verwoben mit aviatischen Nutzungen bei gleichzeitiger Öffnung der Randzonen des heute für die Allgemeinheit verschlossenen Areals geschaffen werden. Die Kombination von Forschungsstandort mit aviatischer Nutzung ist in diesem Umfang einzigartig und stellt ein Alleinstellungsmerkmal dar. Sie dient der Stärkung des Werk- und Denkplatzes Schweiz im internationalen Wettbewerb. Die Entwicklung des Areals ist ein Generationenprojekt, das auch für die Region und den Wirtschaftsstandort Zürich von herausragender Bedeutung ist.

Die acht grundsätzlichen Leitsätze legen den künftigen Handlungsspielraum fest. Das Areal soll als Ganzes entwickelt werden (1). Im Fokus steht die Dreifachnutzung Innovationspark – Flugplatz – militärische Nutzung (2). Der Innovationspark soll als neue Hauptnutzung etabliert werden (3). Die Aviatik wird das Bindeglied zwischen den Nutzungen (4). Die Entwicklung erfolgt aus dem Bestand und in Etappen (5). Sie nimmt Rücksicht auf Umweltthemen und Naturwerte werden gefördert (6). Der Flugplatz soll mit der angestrebten Entwicklung schrittweise zu einer neuen Nachbarschaft für die drei Standortgemeinden werden (7). Die Behörden und Akteure bekennen sich zu kooperativen Planungsprozessen und verfolgen eine gemeinschaftliche Planung (8).

Zur räumlichen Abstimmung haben die Stakeholder ein gemeinsames Zielbild für den Zeithorizont 2050 erarbeitet. Es gilt, die verschiedenen Nutzungsansprüche untereinander und unter Wahrung der strategischen Interessen mit den Schutzinteressen des Natur- und Heimatschutzes abzuwägen. Die bestehende Randbebauung im Bereich des Flugplatzkopfs soll um eine zusätzliche Siedlungsschicht erweitert werden. Die neuen Baufelder nehmen Rücksicht auf die bestehenden Strukturen und schaffen einen neuen Übergang zum Flugfeld. Das Flugfeld mit grossen Grünflächen bleibt in seinem Massstab erhalten und bildet auch mit zivilaviatischer Nutzung den grünen Kern der Gebietsentwicklung. Das Areal lässt sich künftig in die vier Teilgebiete Innovationspark (A), Innovationspark sowie Forschungs- und Werkflugplatz (B), Luftwaffe und Flugsicherung (C) sowie das Flugfeld (D) einteilen.

Die Synthese definiert die wichtigsten Eckwerte der Entwicklung und macht Aussagen zu den Themen Nutzungsmix und -verteilung, Aviatik, Freiraumstruktur und Landschaft, Mobilität und Verkehr. Das Teilgebiet A ist für den Innovationspark reserviert, welcher dort als Nukleus angesiedelt werden soll. Im Teilgebiet B überlagern der Innovationspark sowie der Forschungs- und Werkflugplatz einander zu einem synergetisch begründeten Aviatikcluster. Im Teilgebiet C können die Nutzungen mit hohen Sicherheitsanforderungen – die Bundesbasis der Luftwaffe und das Flugsicherungszentrum (Skyguide) – unabhängig weiterentwickelt werden. Beide Teilgebiete B und C verfügen je über einen direkten Zugang zum Flugfeld und zu den aviatischen Infrastrukturen im Teilgebiet D. In Abstimmung mit der zivil- und militäraviatischen Nutzung wird der Natur-Landschaftswert des Flugfelds gesteigert und in Teilen als Flugfeldpark der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Das Gesamtareal wird durch einen durchgängigen Flugplatzrundweg – Bestandteil des regionalen Konzeptes «Fil Vert» – für Erholung und Freizeit nutz- und damit erlebbar.

Das Nutzungsszenario Innovationspark rechnet künftig mit rund 10 000 bis 14 000 Forschenden auf dem Areal. Den Forschungseinrichtungen werden im Sinne eines campusartigen Stadtquartiers Wohn- und Betreuungsangebote für die Forschungsakteure und deren Familienumfeld zugeordnet. Zudem bietet es ein vielseitiges Gastronomieangebot, Sport-, Freizeit- und Kultureinrichtungen, verschiedene Einkaufsmöglichkeiten sowie Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, welche neben den im Innovationspark tätigen Personen auch der Bevölkerung der Standortgemeinden zugänglich sein werden. Das Projekt soll ein Leuchtturm für eine innovative urbane Entwicklung werden, insbesondere in den Bereichen Umweltverträglichkeit, Nachhaltigkeit und schonender Ressourcenumgang. Die bestehenden Hallenbauten und das historische Hangarvorfeld sind ein bedeutendes Zeugnis der Schweizer Luftfahrt. Sie werden sorgfältig saniert und in das Konzept einbezogen. Der Arealentwicklungspartner wurde 2018 öffentlich beschafft. Die Entwicklung des Innovationsparks soll unverändert durch die Arealentwicklungsgesellschaft Arealentwicklung IPZ AG der HRS Investment AG und der Stiftung Innovationspark Zürich erfolgen.

Das Nutzungsszenario Forschungs- und Werkflugplatz sieht als Basisnutzung Businessmodelle mit hoher Wertschöpfungsintensität pro Flugbewegung vor. Ergänzend soll der Flugplatz militärisch mitbenützt werden. Idealerweise stiften sie einen Nutzen für Komplementärnutzungen und sichern damit gleichzeitig langfristig die Flugplatzinfrastruktur. Auf dem Areal bietet sich die Chance, an einem Ort Forschung, Erprobung, Wartung und Betrieb von Mobilitätsträgern der Zukunft zusammenzuführen. Es sollen neue Formen von emissionsneutralen und automatisierten Mobilitätslösungen für die Luft und den Boden entwickelt werden können. Die dazu notwendige Infrastruktur soll Schritt für Schritt unter Wahrung der Bedürfnisse der auf dem Flugplatz heute schon ansässigen Nutzer und der Interessen der lokalen Bevölkerung aufgebaut werden. Die Umnutzung des Militärflugplatzes zu einem zivilen Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung erfolgt in einem koordinierten Verfahren. Zur Umsetzung sind unterschiedliche Varianten denkbar (konventionelle Beschaffungsvariante, Investorenmodell, Public Private Partnership PPP).

Das Nutzungsszenario Luftwaffe und Flugsicherung wird auch zukünftig von den bestehenden Nutzungen geprägt sein. Der geplante Ausbau der Bundesbasis der Luftwaffe der Schweizer Armee bestätigt die strategische Bedeutung des Standortes. Der Auftrag umfasst autonome Lufttransporteinsätze (Helikopter) ab Bundesbasis plus Flugbetrieb ab maximal einem Tagesstandort. Dazu stehen 6 Helikopter der Puma Flotte, 5 Eurocopter sowie 4 Flächenflugzeuge des Lufttransportdienst des Bundes und der Swisstopo zur Verfügung. Das Schweizer Parlament hat mit der Armeebotschaft 2020 den Verpflichtungskredit für die Bundesbasis genehmigt. Mit der Modernisierung des europäischen Luftfahrtsystems mit innovativen Konzepten und Technologien steigt die strategische Bedeutung des Flugsicherungszentrums Zürich. Mit dem durch Skyguide entwickelten Konzept «Virtual Center» wird eine standortunabhängige Betriebsdurchführung und eine technische Redundanz ermöglicht. Der Gebäudekomplex des Flugsicherungszentrums wird auch künftig mit synergetischen Nutzungen wie der Operationszentrale der Luftwaffe, mit Arbeitsplätzen der Ruag und Ausbildungsfunktionen ergänzt.

Die Gebietsentwicklung soll in Etappen und abgestimmt auf den schrittweisen Ausbau der Infrastrukturen erfolgen. Der Synthesebericht zeigt einen möglichen Entwicklungspfad auf, formuliert dazu Handlungsanweisungen und hält die zur Entwicklung nötigen Massnahmen in einer Umsetzungsagenda fest. Die Transformation des Areals soll unverzüglich eingeleitet, der Innovationspark entwickelt und die Rahmenbedingungen für die zivilaviatische Nutzung geklärt werden. In der Übergangsphase ist der Flugplatzbetrieb sicherzustellen. Bei der Entwicklung sind die Anforderungen der Nutzungen weiter auf einander abzustimmen.

Um Planungssicherheit zu erlangen, ist in einem nächsten Schritt das Planungsrecht zu schaffen. Die nötigen planungsrechtlichen Grundlagen sind auf den drei Planungsstufen kantonaler und regionaler Richtplan sowie der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung zu schaffen. Hinzu kommen die erforderlichen Anpassungen der Sachpläne Militär (SPM) und Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Dies bedingt eine Koordination zwischen den jeweiligen Planungsträgern. Die Landabgabe ist zu klären und die Verträge sind zu bereinigen. Die Groberschliessung ist festzulegen, soweit nicht bereits erfolgt (Parkway und Glattalbahnverlängerung sind bereits im kantonalen Richtplan verankert). Das ÖV-Angebot und die resultierende ÖV-Erschliessungsgüte sind laufend auf die Zunahme der Nutzungsintensität abzustimmen. Die Flugplatzlandschaft soll koordiniert, einem gemeinsamen Konzept folgend und in Abstimmung mit der weiterhin vorhandenen Flugplatznutzung, weiterentwickelt werden. Der Chrebsschüsselibach soll im Perimeter soweit als möglich offengelegt und revitalisiert werden. Die Aspekte der Ökologie, des Lokalklimas, des Wassermanagements und des Hochwasserschutzes sind integral zu berücksichtigen. Für eine energieeffiziente und ressourcenschonende Energieversorgung sollen bestmögliche Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Mit der Unterzeichnung des Synthesebericht vereinbaren die beteiligten Stakeholder eine gemeinsame Haltung zur Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf einzunehmen. Die Unterzeichnenden verpflichten sich, sich für die Massnahmen gemäss Umsetzungsagenda einzusetzen und dabei im Sinn und Geist der acht Leitsätze zu handeln.

IMPRESSUM

Behördendelegation
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich (Vorsitz)
Baudirektion Kanton Zürich
Bildungsdirektion Kanton Zürich
Stadt Dübendorf
Gemeinde Wangen-Brüttisellen
Gemeinde Volketswil
Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
Zürcher Planungsgruppe Glattal
Stiftung Innovationspark Zürich
ETH Zürich
Universität Zürich
Skyguide AG

Projektleitung
Task-Force Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

Kernteam
Task-Force Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Generalsekretariat
Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung
Stiftung Innovationspark Zürich
Arealentwicklung IPZ AG

Auftragnehmer
swr+ AG, Dietikon
Planpartner AG, Zürich

Grafik
Baudirektion Kanton Zürich, Kommunikation

Stockbilder
iStock, shutterstock, KEYSTONE SDA

Lektorat
STAR AG, Ramsen

Fotos, Layout, Produktion
Köpflipartners AG, Neuenhof

Bezugsquelle
Task-Force Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf, Neumühlequai 10, 8090 Zürich

1. Auflage, August 2021

Inhalt

EINLEITUNG **9**

A.1 Bedeutung 10

A.2 Räumliche Entwicklung 11

A.3 Hohe Dringlichkeit, rasche Umsetzung 13

ZWECK UND STATUS **15**

B.1 Auftrag 16

B.2 Status und Verbindlichkeit 17

B.3 Erarbeitungsprozess 18

B.4 Bestandteile und Aufbau 19

FLUGPLATZAREAL HEUTE **21**

C.1 Situation 22

C.2 Übersicht der aktuellen Nutzungen 23

C.3 Flugverkehrsanlagen und Gebäudebestand 24

C.4 Erreichbarkeit und Erschliessung 27

C.5 Landschaft 30

C.6 Umweltaspekte 31

C.7 Historische Entwicklung 34

C.8 Wichtigste Nutzende heute 38

BISHERIGE IDEEN **47**

D.1 Frühe Planungen für eine Mehrfachnutzung 48

D.2 Zukünftige militärische Nutzung 52

D.3 Innovationspark auf dem Flugplatzareal 54

D.4 Ziviles Flugfeld für die Business Aviation 56

D.5 Konzept für einen Werkflugplatz 60

D.6 SIL Koordinationsprozess 61

D.7 Ergänzende Konkretisierung der räumlichen Entwicklung 66

D.8 Weitere Ideen 72

RECHTLICHE UND RAUMPLANERISCHE GRUNDLAGEN **75**

E.1 Vertragslandschaft Innovationspark Zürich 76

E.2 Sachplan Militär (SPM) 78

E.3 Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) 81

E.4 Kantonaler Richtplan 82

E.5 Kantonaler Gestaltungsplan 84

E.6 Agglomerationsprogramm 86

E.7 Regionaler Richtplan 87

E.8 Ortsplanungen 90

INTERESSENLANDSCHAFT **97**

F.1 Strategische Interessen 98

F.2 Nutzungsinteressen 104

F.3 Schutzinteressen 116

GEMEINSAME VISION UND ZIELBILD **121**

G.1 Vision 122

G.2 Leitsätze zur nachhaltigen Entwicklung 126

G.3 Räumliches Zielbild 2050 130

G.4 Nutzungs- und Entwicklungsszenario 142

UMSETZUNG **163**

H.1 Entwicklungspfad 164

H.2 Handlungsanweisungen 170

H.3 Umsetzungsagenda 178

H.4 Beschlussfassung 191

ANHANG **195**

Literaturverzeichnis 196

Bildquellenverzeichnis 199

ALPHA
Einleitung

A.1 Bedeutung

REGIERUNGSRATS-BESCHLUSS VOM 16.09.2020

An seiner Sitzung vom 16. September 2020 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich entschieden, das Verwaltungsgerichtsurteil zum kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» ans Bundesgericht weiterzuziehen[1]. Der Regierungsrat nimmt die aktuelle Situation zum Anlass, das ganze Flugplatzareal einer Gesamtschau zu unterziehen. Dazu wurde eine Task Force gegründet, die den vorliegenden Synthesebericht erarbeitet hat. Der Regierungsrat steht nach wie vor hinter dem Konzept Dreifachnutzung und in diesem Zusammenhang hinter der Bedeutung des Innovationsparks. Der Kanton Zürich hat von der Eidgenossenschaft die Chance erhalten, auf dem historisch bedeutsamen Gelände des Flugplatzes Dübendorf einen Innovationspark von nationaler und internationaler Ausstrahlung zu errichten. Die etappierte Entwicklung des Areals ist ein Generationenprojekt, das auch für die Region von herausragender Bedeutung ist.

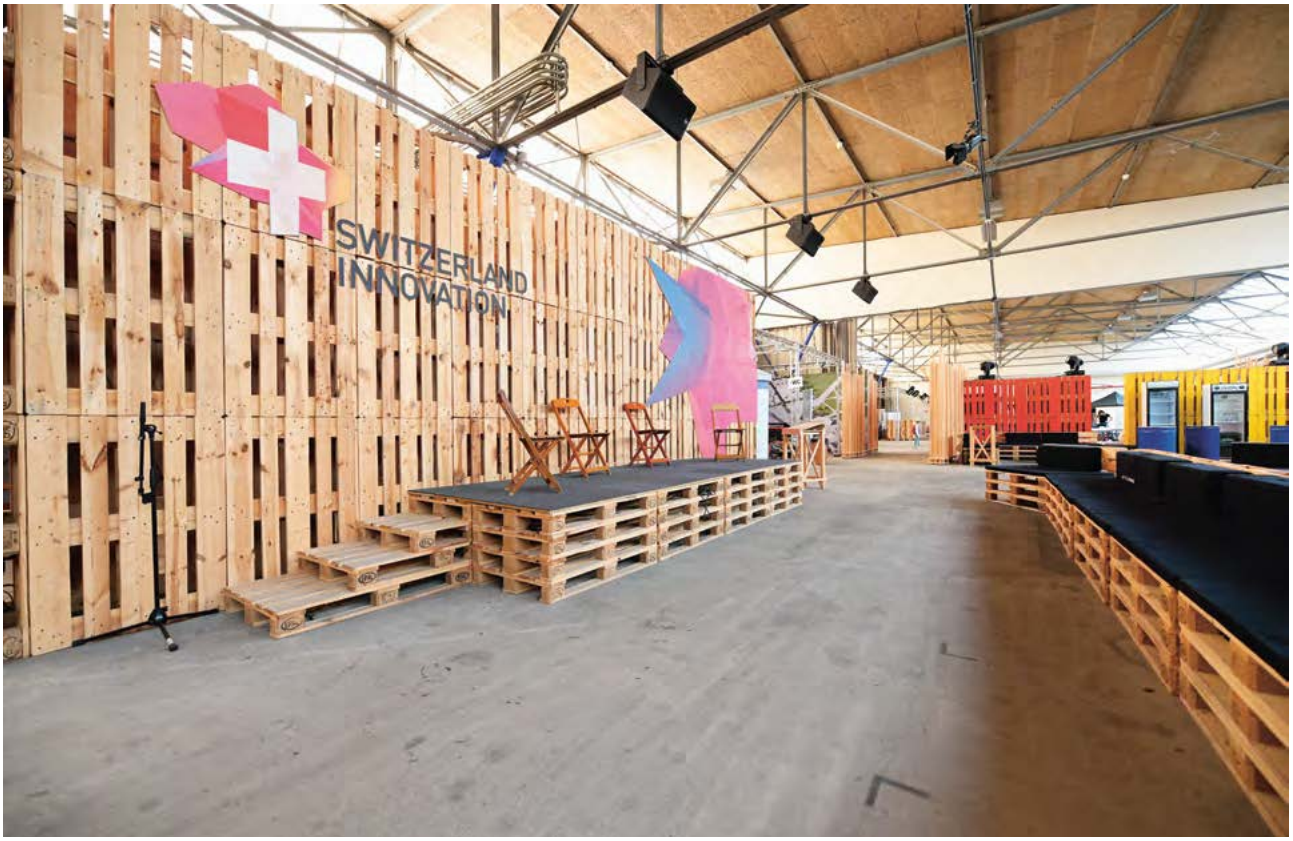
BUNDESRATS-BESCHLUSS VOM 14.10.2020

An seiner Sitzung vom 14. Oktober 2020 hat der Bundesrat angeordnet, das Sachplanverfahren für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit Bundesbasis einzustellen und die bisherige Zusammenarbeit mit der Flugplatz Dübendorf AG zu beenden.[2] Stattdessen beteiligt sich der Bund am konzeptionellen Neustart des Planungsprozesses durch den Kanton Zürich. Der Bund ist an einer Dreifachnutzung nach wie vor interessiert. Er sieht aber keine aviatischen Interessen mehr, die es dem Bund erlauben würden, die Federführung zur Planung der zivilen Umnutzung in ein Flugfeld zu behalten. Das militärische Bundesinteresse an der Bundesbasis mit Helikopterbetrieb und das Bundesinteresse am Innovationspark bleiben. Die Transformation des Areals soll weiter vorangetrieben werden.

A.2 Räumliche Entwicklung

ANSIEDLUNG INNOVATIONS-PARK

Der Innovationspark soll dereinst einen wichtigen Beitrag an die künftige Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Forschungsstandortes Zürich leisten. Für die erste Ausbauetappe, die eine Fläche von rund 36 Hektaren umfasst, setzte die Baudirektion im August 2017 den kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» fest und schuf damit die planungsrechtlichen Grundlagen[3]. Dagegen wurde Rekurs erhoben. Nachdem das Baurekursgericht diesen vollumfänglich abgewiesen hatte, kam das Verwaltungsgericht in seinem Entscheid vom 8. Juli 2020 zum Schluss, dass das Instrument des kantonalen Gestaltungsplans für die beabsichtigte Planung nicht angewendet werden könne und hob den Festsetzungsbeschluss auf[4]. Weil das Vorhaben Innovationspark von grosser wirtschaftlicher und politischer Tragweite ist, hat der Regierungsrat beschlossen, diesen Entscheid ans Bundesgericht weiterzuziehen. Die Baudirektion hat die Beschwerde fristgerecht eingereicht.



Innovationspark Zürich

Der Innovationspark Zürich schafft auf dem Areal des Flugplatzes Dübendorf eine neue Plattform für Forschung, Entwicklung und Innovation. Der vorliegende Bericht dokumentiert die bestehenden Grundlagen sowie bisherige Ideen und Ansätze, er fasst die Interessen und Nutzungsabsichten der Stakeholder zusammen und nimmt, wo nötig, Interessensabwägungen vor. Die Zukunftsaussichten werden mit einer Vision, Leitsätzen und einem Zielbild abgebildet. Mit einem Nutzungs- und Entwicklungsszenario je Teilgebiet wird die beabsichtigte Entwicklung konkretisiert. Der gemeinsame Umsetzungswillen ist in den Handlungsanweisungen und einer Umsetzungsagenda festgehalten. Im Ergebnis liegt eine Gesamtbetrachtung des Flugplatzareals vor, welche auf einem intensiv geführten Dialog der Stakeholder fusst.

UMNUTZUNG MILITÄRFLUG-PLATZ IN EIN ZIVILES FLUGFELD

Auch der zweite entscheidende Prozess für die Transformation des Flugplatzareals ist blockiert: Ende November 2019 erkannte der Bund, dass im Zusammenhang mit der Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld wichtige Fragen aufgetaucht sind, die bei der Planung des Projekts 2013 nicht berücksichtigt worden sind[5]. Zudem haben die Standortgemeinden grosse Vorbehalte gegen das Konzept geäussert. Der Prozess wurde in der Folge sistiert und Mitte Oktober 2020 das Sachplanverfahren für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit Bundesbasis durch den Bund eingestellt. Vor diesem Hintergrund ist die aktive Mitwirkung des Kantons Zürich und der drei betroffenen Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil erforderlich, um eine trag- und zukunftsfähige Lösung zu finden.

A.3 Hohe Dringlichkeit, rasche Umsetzung

WEITERE VERZÖGERUNGEN VERMEIDEN

Können die offenen Fragen – zur zivilaviatischen Nutzung und zum Innovationspark – nicht bald geklärt werden, droht ein Stillstand oder eine unklare Situation. Deshalb hat die Regierung entschieden, parallel zum Weiterzug des Verwaltungsgerichtsurteils eine Teilrevision des kantonalen Richtplans einzuleiten. Ziel ist es, auf dieser Basis dann eine Revision des regionalen Richtplans und der kommunalen Bau- und Zonenordnungen der Standortgemeinden Dübendorf und Wangen-Brüttisellen anzugehen und damit die rechtlichen Grundlagen für eine Weiterentwicklung des Areals zu legen. Es ist rasch Klarheit über das angestrebte Ziel und die dazu erforderlichen Massnahmen zu schaffen. Gemeinsam mit dem Bund sollen die Eckwerte des Zivilflugplatzes vertieft überprüft und Folgeschritte eingeleitet werden. Insbesondere der Innovationspark Zürich hat für den Standort Zürich und die beteiligten Institutionen eine zentrale Bedeutung in Bezug auf die weitere Entwicklung. Ein Vakuum aufgrund von Verzögerungen ist deshalb zu vermeiden.

BRAVO

Zweck und Status

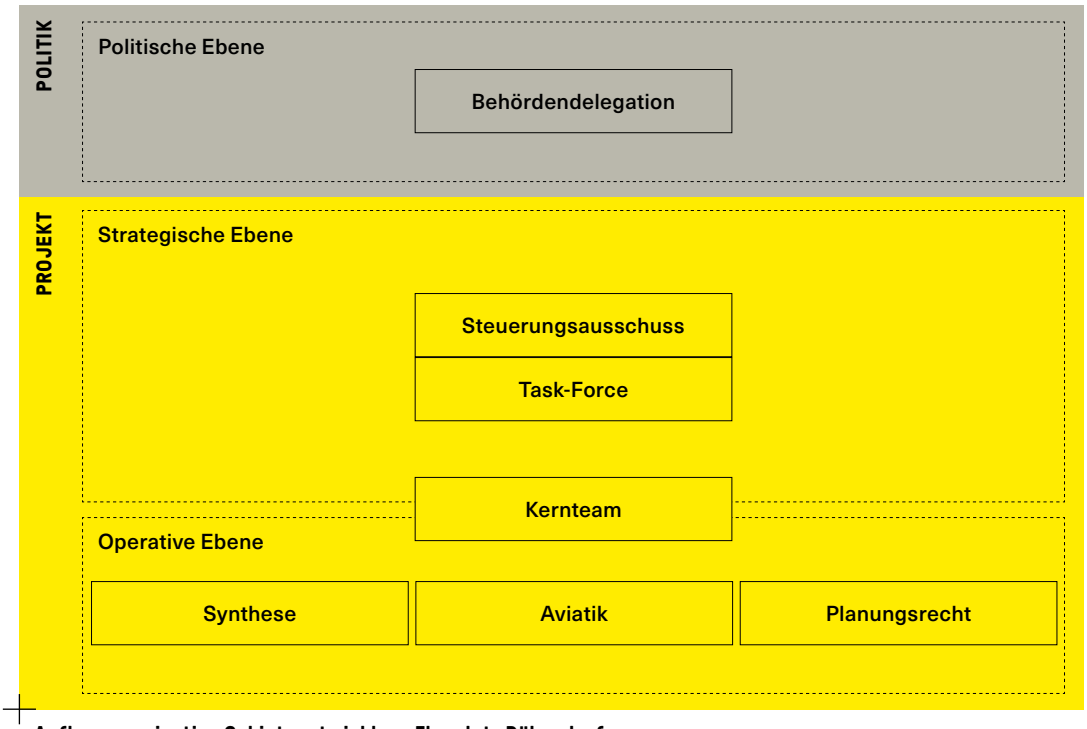
B.1 Auftrag

EINE GESAMTSCHAU ERARBEITEN

Die verschiedenen Prozesse wurden bisher weitgehend unabhängig voneinander vorangetrieben, obwohl zwischen den drei geplanten Nutzungen auf dem Areal – Innovationspark, Zivilaviatik und Militärbasis – sowie den bestehenden Nutzungen gegenseitige Abhängigkeiten bestehen. Der Regierungsrat will die aktuelle Situation nutzen, um die verschiedenen Ebenen in dieser Gesamtschau zusammenzufassen und dadurch die ins Stocken geratenen Prozesse neu zu beleben.

GEMEINSAME PROJEKT-ORGANISATION

Der Regierungsrat hat deshalb entschieden, eine Behördendelegation, einen Steuerungsausschuss und eine Koordinationsgruppe zu bilden. Als Bindeglied zwischen den einzelnen Stufen fungiert eine neu gegründete Task-Force. Bund, Kanton, Region, Gemeinden, Stiftung und weitere zentrale Anspruchsgruppen sind auf allen Ebenen stufengerecht eingebunden.



Aufbauorganisation Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

TASK-FORCE ALS BINDEGLIED

Die Task-Force hat einen Synthesebericht zu erarbeiten, der das gemeinsame Zielbild von Bund, Kanton, Region, Standortgemeinden, Innovationspark, Zivilaviatik und weiteren Anspruchsgruppen für eine künftige Nutzung des Areals beinhalten soll. Der Synthesebericht dient dann als Grundlage für die nächsten Planungsschritte. Gleichzeitig will der Regierungsrat die Einbettung des Innovationsparks in das System der Standortentwicklung verbessern. Die Volkswirtschaftsdirektion wird deshalb die rechtlichen Grundlagen der Standortentwicklung überprüfen und einen Vorschlag zur Stärkung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit des Kantons Zürich erarbeiten.

B.2 Status und Verbindlichkeit

ABSICHTSERKLÄRUNG DER STAKEHOLDER

Der vorliegende Bericht ist eine gemeinsame Absichtserklärung aller beteiligten Stakeholder. Es sind dies:

- Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Baudirektion Kanton Zürich
- Bildungsdirektion Kanton Zürich
- Stadt Dübendorf
- Gemeinde Wangen-Brüttisellen
- Gemeinde Volketswil
- Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
- Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
- Zürcher Planungsgruppe Glattal
- Stiftung Innovationspark Zürich
- ETH Zürich
- Universität Zürich
- Skyguide AG
- Task-Force Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf
- Arealentwicklungsgesellschaft IPZ AG

SYNTHESE ALS GEMEINSAME VERSTÄNDIGUNG

Mit dem vorliegenden Synthesebericht verständigen sich die Stakeholder über den Perimeter der Gebietsentwicklung, ein gemeinsames Zielbild, die erforderlichen Planungsschritte sowie die Umsetzungsagenda. Diese Absichtserklärung entfaltet ihre Gültigkeit mit allseitiger Unterzeichnung.

B.3 Erarbeitungsprozess

DIALOG MIT DEN BETEILIGTEN

Die Task-Force Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf hat ihre Arbeit im September 2020 aufgenommen und den Dialog mit den Stakeholdern gestartet. In einem ersten Schritt sind die umfangreichen bestehenden Unterlagen zu sichten, aufzuarbeiten, zu aktualisieren und schliesslich in einem Synthesebericht zusammenzufassen. Dieser Bericht soll das von den Stakeholdern (Bund, Kanton, Region, Gemeinden, Innovationspark, Zivil- und Militäraviatik 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.

FESTLEGEN VON SIEDLUNGSGEBIET FÜR DEN INNOVATIONSPARK

Im Sinne einer vorsorglichen Massnahme sind die Arbeiten für eine kantonale und regionale Richtplanrevision mit nachfolgender Revision der kommunalen Richtplanung in Dübendorf sowie der kommunalen Bau- und Zonenordnungen in Dübendorf und Wangen-Brüttisellen aufzunehmen, so dass die Zwischenergebnisse nach Vorliegen des Syntheseberichts mit dessen Ergebnissen abgestimmt werden können, bevor die formellen Schritte zur Festlegung der kantonalen 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 Sondernutzungsplan begonnen werden.

TRANSFORMATION ZU EINEM ZIVIL-FLUGPLATZ MIT MILITÄRISCHER MITBENÜTZUNG

Die Gebietsentwicklung sieht als Endziel eine Transformation des bestehenden Militärflugplatzes mit ziviler Mitbenützung in einen Zivilflugplatz mit militärischer Mitbenützung vor. Der entsprechende Prozess ist bautechnisch, rechtlich, politisch und prozessual anspruchsvoll. Die Synthese bildet erst den Anfang. Verlässliche Grundlagen über die Investitions- und Betriebskosten liegen heute noch nicht vor, da die aktuelle Planung erst Teile einer Vorstudie umfasst. Diese sollen anschliessend mit einem Entwicklungskonzept vertieft und mit einem Meilensteinplan und einem Kostenteiler im Rahmen eines SIL-Koordinationsprozesses konkretisiert werden. Auf dieser Grundlage können die Verfahren des SIL-Objektblattes, des SPM-Objektblattes und eine allfällige Anpassung des kantonalen Richtplans zeitgleich und koordiniert durchgeführt werden.

ÜBERPRÜFUNG BESTEHENDER VERTRÄGE

Parallel zu diesen Arbeiten sind die Vereinbarungen zwischen Bund und Kanton sowie zwischen Kanton und den künftigen Arealnutzenden zu überprüfen und wo nötig anzupassen.

B.4 Bestandteile und Aufbau

BERICHTS-INHALTE

Die Ausgangslage, der Auftrag und das Vorgehen sind in Kapitel A und B beschrieben. Ausgehend von der Analyse werden in Kapitel C die aktuellen Nutzungen und der Arealzustand dokumentiert. Einen Überblick über bisherige Ideen und die raumplanerischen Grundlagen vermitteln die Kapitel D und E. Die Interessenabwägung folgt in Kapitel F, mit Fokus auf einer strukturierten Auslegeordnung der vielfältigen Interessen. Kapitel G fasst die gemeinsame Haltung zu einer Vision zusammen. Durch die räumliche Ausformulierung ist ein gemeinsames Zielbild entstanden. Den Entwicklungspfad für das Flugplatzareal sowie die nötigen Schritte zur Umsetzung zeigt das Kapitel H.

Vorgehen und Aufbau des Berichts

CHARLIE

Flugplatz-areal heute

C.1 Situation

LAGE UND PERIMETER

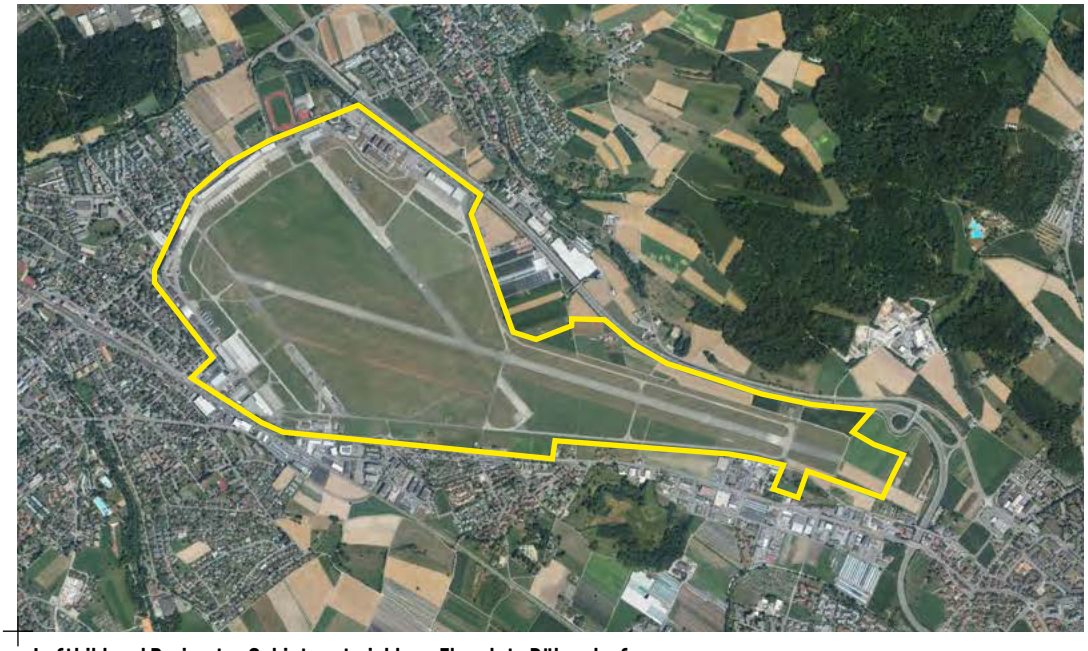
Der Flugplatz Dübendorf liegt im zürcherischen Glattal und das Gebiet ist Teil des wirtschaftlich bedeutenden Metropolitanraums von Zürich. Der Perimeter der Gebietsentwicklung umfasst das gesamte Militärgelände inklusive der bereits heute zivil genutzten Randzonen. Betrachtet man das Gelände des Flugplatzes Dübendorf aus der Luft, so zeigen sich die Dimension und die Einbettung in die entwickelte, gut erschlossene Umgebung.

FLÄCHE UND GRUND-EIGENTUM

Das Flugplatzareal umfasst insgesamt eine Grundfläche von rund 230 Hektaren. Davon liegen 120 Hektaren in der Gemeinde Dübendorf, 70 Hektaren in der Gemeinde Wangen-Brüttisellen und 40 Hektaren in der Gemeinde Volketswil.
Das Areal befindet sich im Grundeigentum der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Es teilt sich auf in 36 Parzellen.

ZONIERUNG

In den kommunalen Zonenplänen ist das Gelände der Landwirtschaftszone zugewiesen (Nichtbauzone), ausgenommen sind Randbereiche in der Stadt Dübendorf, welche rechtskräftig der Zone für öffentliche Bauten zugewiesen sind. In der Gemeinde Wangen-Brüttisellen ist der Standort des von Skyguide zusammen mit der Luftwaffe betriebenen Flugsicherungszentrums resp. der Operationszentrale in einem privaten Gestaltungsplan VBS/Skyguide[6] seit 2002 im Landwirtschaftsgebiet planungsrechtlich gesichert.



Luftbild und Perimeter Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

C.2 Übersicht der aktuellen Nutzungen

HAUPTNUTZER

Mehrere zivile und militärische Nutzende teilen sich heute das Areal des Flugplatzes Dübendorf. Hauptnutzer sind die Schweizer Luftwaffe, die Flugsicherung Skyguide und die Stiftung Innovationspark Zürich:

- Die Schweizer Armee betreibt auf grossen Teilen des Areals den Militärflugplatz. Aufgrund seiner Nutzung als militärische Anlage ist der Militärflugplatz für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und ist umzäunt.
- In der Nordost-Ecke betreibt die Skyguide AG das Flugsicherungszentrum Zürich. Im gleichen Gebäudekomplex befinden sich die Operationszentrale der Luftwaffe und die RUAG. Die Gebäude zählen wegen ihrer Funktion als kritische Infrastruktur, sind nicht öffentlich zugänglich und das Areal ist umzäunt.
- Der Innovationspark beleget die Nordwest-Ecke des Flugplatzareals und ist während der Aufstartphase mit ersten Forschungsnutzungen (u. a. ETH Zürich) und dem Besucher-Pavillon präsent.
- Die Gebäude und die Flächen in der Südwest-Ecke sind an Dritte vermietet (Air Force Center, Rega, TCS und weitere).

AVIATISCHE NUTZUNG

Der Flugplatz Dübendorf ist ein Militärflugplatz und wird als solcher von der Schweizer Luftwaffe betrieben. Er steht aber auch in beschränktem Masse der zivilen Nutzung offen. Die wichtigsten Mitnutzer sind der Kanton Zürich mit dem Helikopter der Kantonspolizei sowie dem Innovationscluster Luft- und Raumfahrt der Universität Zürich (UZH Space Hub), die Rega und das Air Force Center. Dabei verfügt die Rega über ein genehmigtes Betriebsreglement. Die übrigen zivilaviatischen Nutzungen liegen in der Verantwortung der Luftwaffe

Eine intensive zivile Nutzung findet während dem World Economic Forum statt. Zur Entlastung des Flughafens Kloten werden in Dübendorf Standplätze für Businessjets zur Verfügung gestellt. Charter-Helikopter fliegen ab Dübendorf jeweils weiter nach Davos.

Schweizer Luftwaffe

Die Luftwaffe ist zuständig für militärische Einsätze im Luftraum. Ihre Aufträge umfassen den Schutz des Luftraums (Wahrung der Lufthoheit und Luftverteidigung), Lufttransport und luftgestützte Nachrichtenbeschaffung. Mit dem Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) führt die Luftwaffe zudem Flüge für die Landesregierung und für Material- sowie Personaltransporte für Schweizer Truppen im Ausland durch. Die Luftwaffe betreibt die Vermessungsflugzeuge zu Gunsten der Schweizerischen Landestopografie (Swisstopo).

Während der COVID-19 Pandemie haben aufgrund ihres stark reduzierten Flugangebots verschiedene Fluggesellschaften, darunter auch die Swiss ihre Flugzeuge temporär in Dübendorf abgestellt.

Skyguide AG

Skyguide sorgt mit 1500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an 14 Standorten für die Flugsicherung in der Schweiz und im angrenzenden Ausland. Rund 1,2 Millionen zivile und militärische Flugzeuge werden dabei sicher und effizient durch den komplexesten Luftraum Europas geführt.

FLUGBEWEGUNGEN HEUTE

Die Gesamtzahl der jährlichen Flugbewegungen auf dem Flugplatz Dübendorf lag zwischen 2014 und 2017 bei rund 16 000 Flugbewegungen[7]. Diese teilen sich wie folgt auf:

Flugbewegungen pro Jahr	zivil	militärisch	gesamthaft
Total	3 870	12 100	15 970
davon Helikopter	2 600	6 150	8 750

Flugbewegungen am Flugplatz Dübendorf im Zeitraum 2014 bis 2017

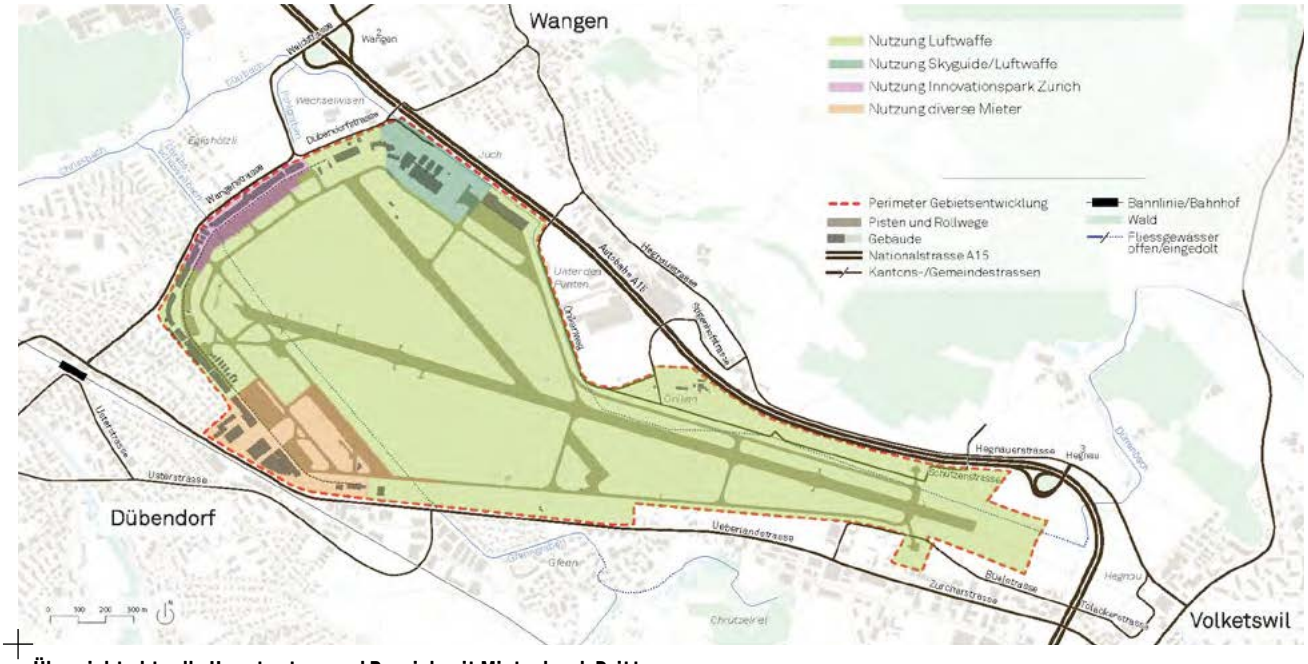
SEKUNDÄRNUTZUNGEN

Sporadisch finden auf dem Flugplatzareal grosse Events mit Publikum statt. Beispiele sind Konzerte der Rolling Stones und von Madonna oder die jährlich stattfindenden Benefizevents von Love Ride Switzerland. Im Jahr 2020 fanden die 71. Cyclocross-Weltmeisterschaften (Radquer-WM) auf dem Flugplatzareal statt. Ausserhalb der Betriebszeiten des Militärflugplatzes finden Flüge der Modellfluggruppe Dübendorf mit ferngesteuerten Modellen statt. Regelmässig geniesst der Zirkus Oh-La-La auf dem Gelände des Air Force Centers ein Gastrecht für seine Vorstellungen. Im Rahmen der Pandemiebewältigung wurde ein COVID-19 Testcenter auf dem Gelände errichtet.

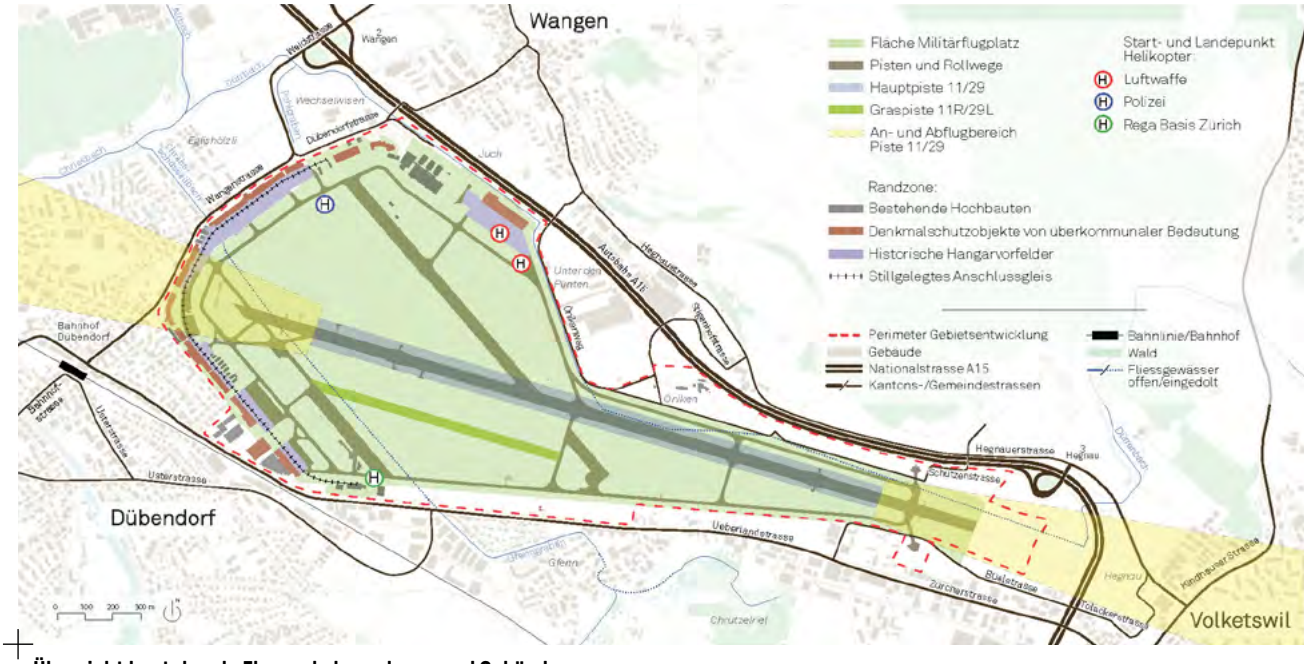
C.3 Flugverkehrsanlagen und Gebäudebestand

ÄLTESTER FLUGPLATZ DER SCHWEIZ

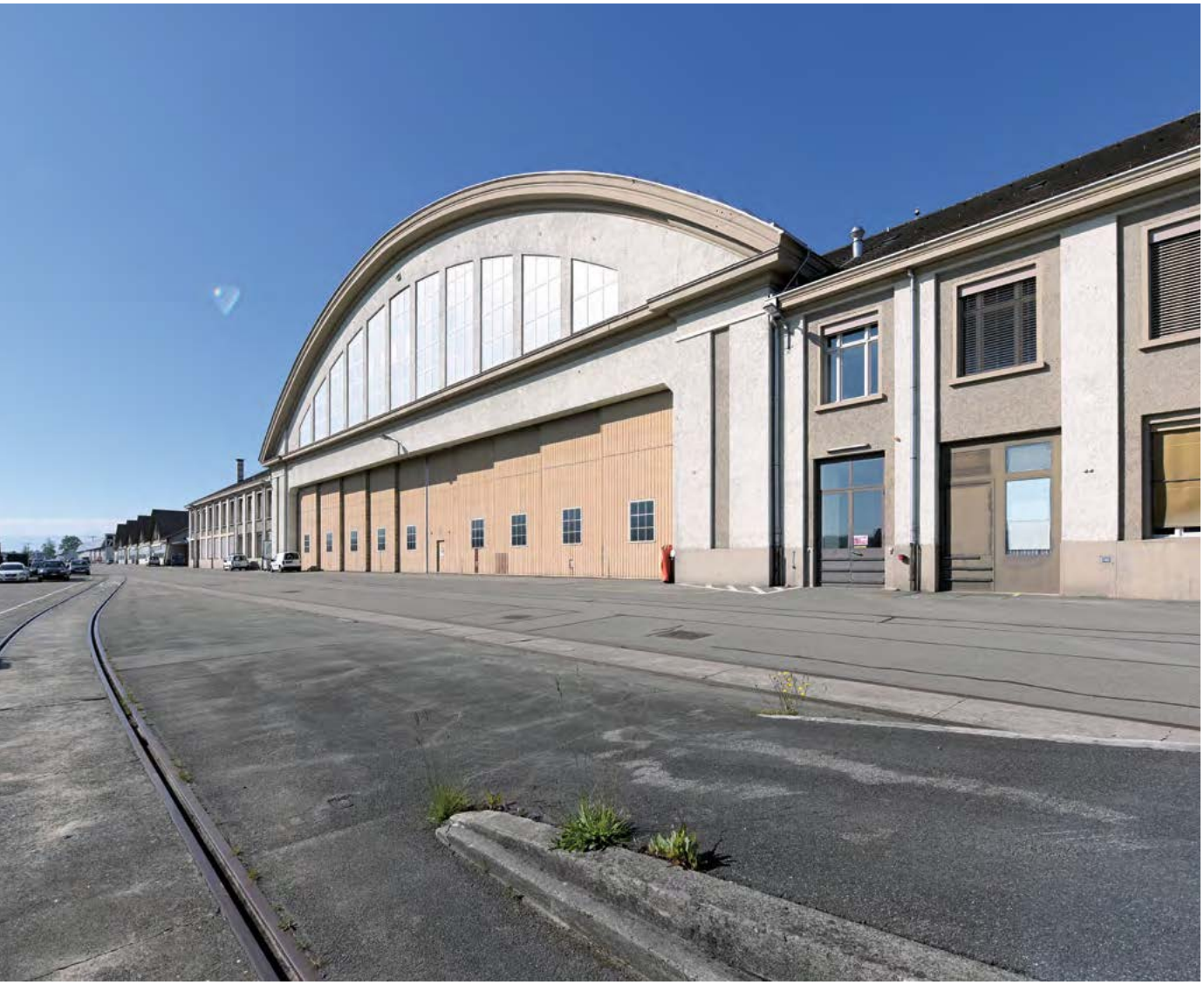
Der Militärflugplatz Dübendorf, als ältester Flugplatz der Schweiz, stellt ein bedeutendes Kulturerbe und eine identitätsstiftende Anlage dar. Der Gebäudebestand besteht aus verschiedenen Randbauten, die ab dem Jahr 1916 schrittweise errichtet wurden.



Übersicht aktuelle Hauptnutzer und Bereich mit Miete durch Dritte



Übersicht bestehende Flugverkehrsanlagen und Gebäude



PISTENSYSTEM UND ANLAGEN

Heute werden auf dem Flugplatz Dübendorf zwei Start- und Landepisten betrieben. Die Hauptpiste 11/29 ist asphaltiert, 2355 Meter lang und 40 Meter breit. Die Graspiste 11R/29L ist 649 Meter lang und 30 Meter breit.
Das Management sämtlicher Anlagen und Liegenschaften obliegt dem Bundesamt für Rüstung (armasuisse). Der Unterhalt des Flugplatzes erfolgt durch die Logistikbasis der Armee. Die Betankung der Flugobjekte erfolgt mit Lastwagen ab einer zentralen Betankungsanlage.

FLUG-SICHERUNG

Die lokale Flugsicherung für den Instrumenten- und Sichtflugverkehr auf dem Militärflugplatz Dübendorf wird von Skyguide vor Ort aus dem Kontrollturm erbracht.

HISTORISCHE GEBÄUDE-SUBSTANZ

Verschiedene Gebäude sind überkommunale Denkmalschutzobjekte[8] und auch im Inventar militärischer Hochbauten (HOBIM)[9] enthalten. Prägende Bauten sind die Hangarhallen Nummer 1 bis 13 (Baujahre 1916 bis 1932), der Bogenhangar (Baujahr 1923), das ehemalige Swissair Aufnahmegebäude (Baujahr 1932), der sogenannte Götterbogen als Eingangs- und Unterrichtsgebäude (Baujahr 1939), der Kontrollturm (Baujahr 1941) und die Museumshalle (Baujahr 1988). Die Rega Basis datiert von 2003. Der Gebäudekomplex des Flugsicherungszentrums Zürich von Skyguide und die Operationszentrale Dübendorf der Luftwaffe wurden 2006 in Betrieb genommen.

RUAG AG

Als zukunftsorientierter Technologiepartner der Schweizer Armee stehen bei der Ruag Life-Cycle-Management, Betrieb und Verfügbarkeit militärischer Systeme für Land und Luft im Vordergrund. Die Ruag ist der Technologie- und Life-Cycle-Partner der Schweizer Armee.

C.4 Erreichbarkeit und Erschliessung

ZUGÄNGLICH-KEIT

Die Hauptzugänge zum Militärflugplatz befinden sind heute beim Götterbogen und beim ehemaligen Empfangs- und Aufnahmegebäude Flugplatz Dübendorf der Swissair. Für Luftwaffe und Skyguide existiert zudem eine gemeinsame Erschliessung ab der Dübendorfstrasse. Zwei weitere Zugänge führen von der Ueberlandstrasse zum Air Force Center und zur Rega.

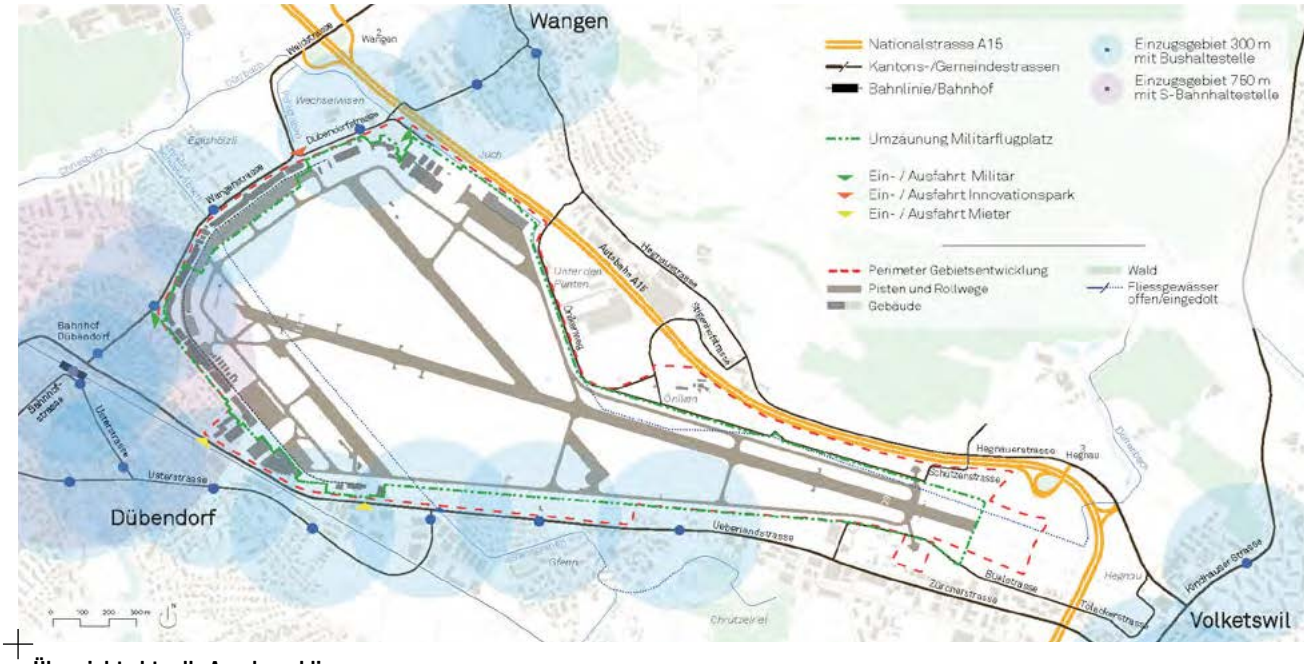
Stiftung Innovationspark Zürich

Die Stiftung «Switzerland Innovation Park Zurich» bezweckt den Aufbau und den Betrieb des Innovationsparks Zürich als Teil des nationalen Netzwerks «Switzerland Innovation». Die Stiftung wurde 2015 vom Kanton Zürich, der ETH Zürich und der Zürcher Kantonalbank gegründet. Heute gehören dem Stiftungsrat auch die Universität Zürich, die Empa, die Städte Dübendorf und Zürich sowie Vertreter der Wirtschaft an.

Auf dem öffentlich zugänglichen Teil des Areals des Flugsicherungszentrums sind öffentliche Parkplätze der Gemeinde Wangen-Brüttisellen vorhanden. Die Parkplätze für die Mitarbeitenden des Flugsicherungszentrums und der Operationszentrale befinden sich im eingezäunten Bereich des Areals. Weitere Parkierungsanlagen befinden sich beim Air Force Center und der Rega Basis, für die Luftwaffe innerhalb des militärischen Flugplatzareals.

ERSCHLIESSUNG MIT DEM ÖV

Die nordwestlichen und südlichen Teile des Flugplatzareals sind mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Die nordwestliche Ecke des Flugplatzareals liegt in Gehdistanz zum Bahnhof Dübendorf mit Anschluss an die S9 und S14. Die Fahrzeit zwischen Zürich Hauptbahnhof und Bahnhof Dübendorf beträgt 11 Minuten. Ab Bahnhof Dübendorf verkehrt die Buslinie 759 Richtung Wangen im 15-Minuten-Regeltakt, die Buslinie 756 verkehrt Richtung Volketswil im 30-Minuten-Regeltakt. Mit dem Bahnhof Stettbach und dem Bahnhof Schwerzenbach liegen zwei weitere S-Bahn-Stationen im Einzugsgebiet des Flugplatzareals. Der Bahnhof Stettbach bietet Anschlüsse an die S3, S9, S11 und S12 sowie die VBZ-Tramlinien 7 und 12. Die Fahrzeit zwischen Zürich Flughafen und Bahnhof Stettbach beträgt 26 Minuten.



Übersicht aktuelle Arealerschliessung

BUSLINIE «INNOVATIONS-LINIE 759»

Die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) hat mit der Busverbindung Innovationslinie 759 eine Versuchsanlage geschaffen, in der aktuelle Forschungsresultate rund um Fahrzeuge, Infrastruktur sowie Betrieb des öffentlichen Verkehrs im Alltag unter realen Bedingungen getestet werden können. Diese erschliesst auch den Innovationspark mittels der gleichnamigen[10] Haltestelle im ZVV-Netz.

ERSCHLIESSUNG MIT DEM MIV

Auch mit dem motorisierten Individualverkehr ist das Flugplatzareal gut erreichbar. Es grenzt westlich an die Autobahn A15, die Zürcher Oberlandautobahn an. Die beiden Autobahnanschlüsse Wangen und Hegnau befinden sich in unmittelbarer Nähe. Die Fahrzeit zwischen Innovationspark und Stadtzentrum Zürich beträgt 15 bis 30 Minuten je nach Verkehrslage, diejenigen zum Flughafen Zürich 9 bis 15 Minuten. Alle wesentlichen Nutzungen werden über den Anschluss Wangen via Weidstrasse erschlossen. Via Ueberlandstrasse besteht eine direkte Verbindung zum städtischen Strassennetz der Stadt Zürich.

C.5 Landschaft

DURCH DIE AVIATISCHE NUTZUNG GEPRÄGTER LEBENSRAUM

Der Flugplatz Dübendorf als weitläufige Landschaft bietet mit seiner offenen und weitgehend unbebauten Fläche einen wichtigen Lebensraum. Das Areal ist infolge der militärischen Hauptnutzung sowie der parallel verlaufenden Autobahn und Zugstrecke stark isoliert. Die landwirtschaftliche Nutzung ist mässig intensiv. Das Nutzungsmanagement ist auf die Vogelschlagverhütung ausgerichtet, weshalb kein Ackerbau stattfinden kann. In einzelnen Flächen gibt es Hecken. Grössere Bäume sind keine vorhanden. Es gibt zwei Fliessgewässer, den Dürrbach und den Chrebsschüsselibach. In den historischen Karten wird das Gebiet als Ried ausgewiesen, das anfangs des 20. Jahrhunderts grossflächig drainiert wurde.

GROSSFLÄCHIGE WIESEN

Das Flugplatzareal wird grossflächig von extensiven bis wenig intensiven Wiesen eingenommen[11]. Auf Wällen kommen artenreiche Fettwiesen vor, teilweise sind hier auch Magerwiesenarten eingestreut. Grossflächige Halbtrockenwiesen sind im Bereich von Roll- und Stellpisten vorhanden. Entlang von versiegelten Flächen hat es einen schmalen Streifen von zwei bis vier Metern Breite mit Magerwiesenarten. Das abfliessende Wasser schwemmt hier die Nährstoffe aus. In einem 50 Meter breiten Streifen beidseitig entlang der Flugpiste kommt eine grossflächige frische Magerwiese vor. Hier unterbleibt die Düngung und das Mähen von Gras erfolgt auf einer Schnitthöhe von 10 Zentimetern. Der Lebensraumtyp frische Magerwiese ist relativ selten und wird daher als

ausserordentlich wertvoll eingestuft[11]. Die Flächen der Rasenpiste sind aufgrund der intensiven Pflege bedeutungsarm.

LANDWIRTSCHAFTLICHE NUTZUNG

Ein Landwirtschaftsbetrieb produziert auf 60 Hektaren Heu und Grassilage für den Zoo Zürich, Pferdebetriebe und Bauernhöfe. Ein Teil der Fläche sind Biodiversitätsförderflächen (BFF)[12,13]. Die Anlage von Biodiversitätsförderflächen ist Teil des Ökologischen Leistungsnachweises (ÖLN) gemäss Direktzahlungsverordnung (DZV). Die Erfüllung des ÖLN ist Voraussetzung für den Erhalt von Direktzahlungen.

NATURSCHUTZZONEN

Die Randbereiche der Hauptpiste sind als Naturschutzgebiet von regionaler Bedeutung ausgewiesen (regionaler Richtplaneintrag). Die betroffenen Wiesenflächen sind zu erhalten und die Naturwerte zu fördern. Südlich des Flugplatzareals, durch die Ueberlandstrasse getrennt, liegt das Chrutzelriet, ein Naturschutzgebiet von überkommunaler Bedeutung (kantonaler Richtplaneintrag).

C.6 Umweltaspekte

AUSGEDEHNTE FRUCHTFOLGEFLÄCHEN

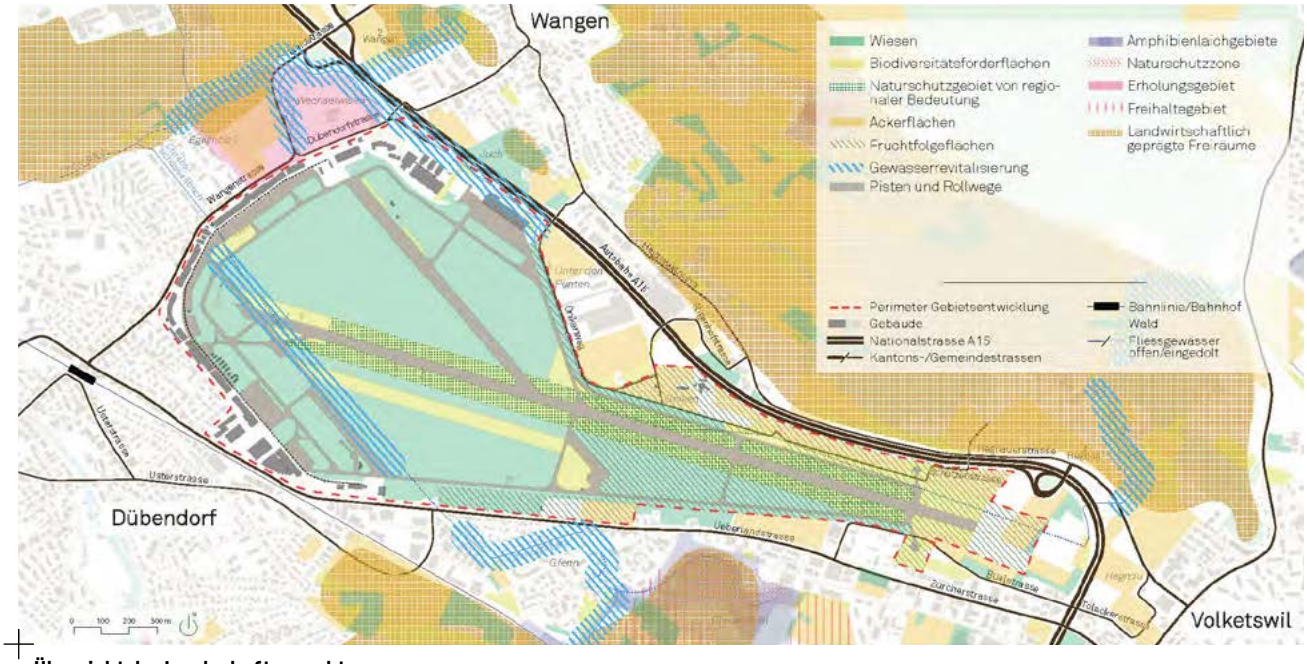
Der Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF) hat zum Ziel, die Ausdehnung des besten Landwirtschaftslandes zu erhalten. Jeder Kanton hat sein Kontingent zu sichern. Der östliche Teil des Flugplatzareals stellt eine nicht unbedeutende Fläche von 56 Hektaren Fruchtfolgefläche[14].

BELASTETER UNTERGRUND

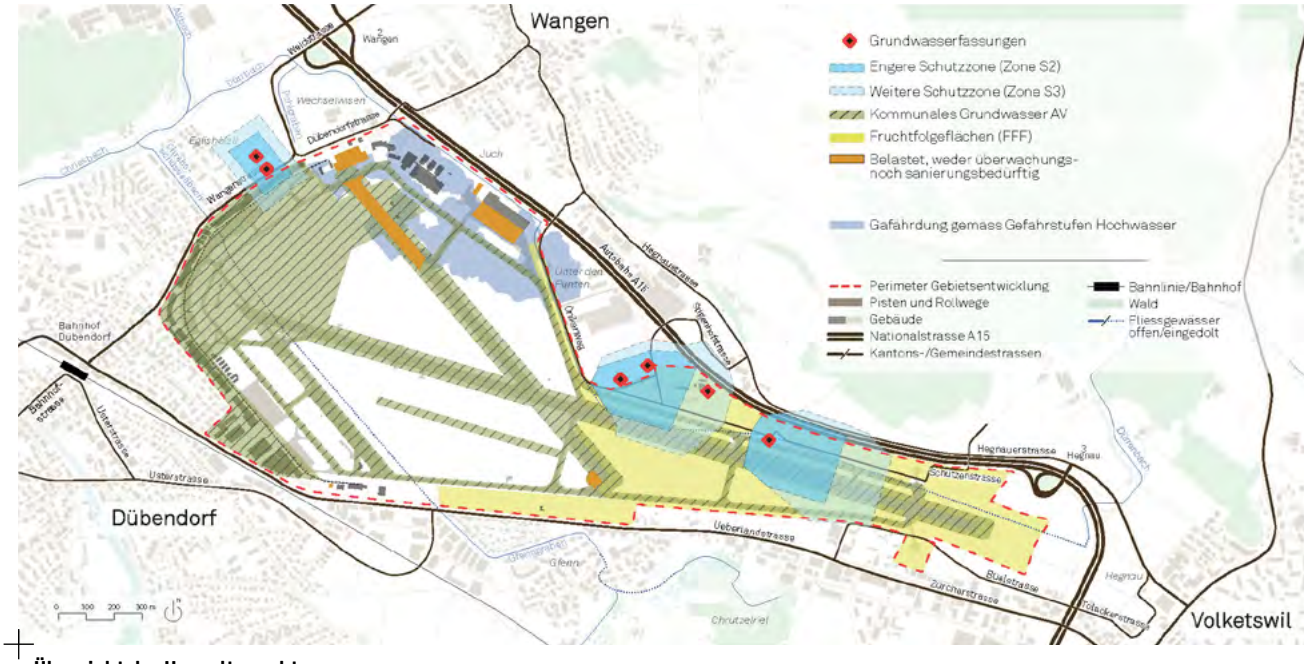
Während des Flugplatzbetriebes über das letzte Jahrhundert entstanden mehrere Betriebs- sowie ein Unfallstandort, welche im Kataster der belasteten Standorte (KbS) des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) eingetragen sind[15]. Es ist aufgrund der langjährigen und vielfältigen zivilen und militärischen Nutzung des Flugplatzareals seit 1910 nicht auszuschliessen, dass weitere, nicht im KbS eingetragene Bereiche ebenfalls Belastungen aufweisen.

ETH Zürich

Freiheit und Eigenverantwortung, Unternehmergeist und Weltoffenheit: Die Werte der Schweiz sind das Fundament der ETH Zürich. Die Wurzeln der technisch-naturwissenschaftlichen Hochschule reichen zurück ins Jahr 1855, als die Gründer der modernen Schweiz diesen Ort der Innovation und des Wissens geschaffen haben. Studierende finden an der ETH Zürich ein Umfeld, das eigenständiges Denken fördert, Forschende ein Klima, das zu Spitzenleistungen inspiriert. Im Herzen Europas und weltweit vernetzt entwickelt die ETH Zürich Lösungen für die globalen Herausforderungen von heute und morgen.



Übersicht der Landschaftsaspekte



Übersicht der Umweltaspekte

EINGEDOLTE OBERFLÄCHEN-GEWÄSSER

Der Dürr- sowie der Chrebsschüsselibach weisen beide eine Hochwassergefährdung für das ganze Flugplatzareal auf[16]. Im Areal des Flugsicherungszentrums von Skyguide und der Operationszentrale der Luftwaffe zeigt die Gefahrenkarte aufgrund einer zu gering dimensionierten Eindolung des Dürrbachs eine Gefährdung auf. Auch die Eindolung des Chrebsschüsselibachs beherbergt ein Hochwasserschutzdefizit[17]. Durch eine Freilegung und Revitalisierung können ein ökologischer Mehrwert geschaffen und das Hochwasserproblem entschärft werden.

GRUNDWASSER-VORKOMMEN

Das gesamte Flugplatzareal liegt auf grundwasserleitenden Molasseablagerungen. Dem hydrologisch-geologischen Gutachten[18] ist zu entnehmen, dass die Fliessbewegung des Grundwassers von Ost-südost nach West-nordwest erfolgt. Die auskeilende Mächtigkeit des Schotters lässt das Wasser im westlichen und nordwestlichen Flugplatzgelände in den Dürr-, Chries- und Chrebsschüsselibach oder in die, im Zuge der Melioration verlegten Drainagen, austreten. Früher hatten diese Austritte zur Vernässung und zur Bildung des Riedgebiets geführt. Im Jahre 1974 wurde ein tiefliegendes, subartesisch bis artesisch gespanntes Grundwasservorkommen entdeckt, welches heutzutage durch die Fassungen Eglishölzli I und II der WV Dübendorf zur Trinkwassernutzung genutzt wird.

FLORA UND FAUNA

Das Flugplatzareal weist gemessen an der einseitigen Nutzung durch Wiesen eine hohe Zahl an Pflanzenarten auf[11]. Geschützte Arten kommen keine vor. Fettwiesenpflanzen sind am besten vertreten. Dies weist auf die lang andauernde landwirtschaftliche Nutzung hin.
Im ornithologischen Inventar sind für das Flugplatzgelände der Turmfalke, die Wachtel und der Kiebitz angegeben[11]. Aus Sicherheitsgründen wird auf dem Flugplatzareal der Vogelbestand möglichst klein gehalten. Grössere Vögel werden aktiv vertrieben. Reptilien sind durch die Zauneidechse vertreten. Tagfalter- und Heuschrecken sind präsent, jedoch keine Arten der Roten Liste. Zahlreiche Landschneckenarten sind nachweisbar, die typisch für Wiesen sind. Die landwirtschaftliche Nutzung schränkt die Dichten der einzelnen Arten stark ein.

C.7 Historische Entwicklung

DÜBENDORF ALS WIEGE DER ZIVILEN AVIATIK

Mit der Schaffung des Flugplatzes Dübendorf wurde der Grundstein für die Entwicklung der militärischen wie der zivilen Aviatik in der Schweiz gelegt. Auf dem Riedgebiet zwischen Wangen und Dübendorf fand man nebst der Nähe zur Stadt Zürich auch genügend Freifläche für den Bau eines Flugplatzes. Der Start der Entwicklung der Aviatik war von einem euphorischen Pioniergeist getragen. 1910 hob das erste Flugzeug auf dem ehemaligen Riedgebiet zwischen Wangen und Dübendorf ab. Im Zuge eines Flugmeetings wurde das gesamte Gebiet in kürzester Zeit entwässert und so für das schaulustige Publikum bereit gemacht[19].

MILITÄRFLUGPLATZ MIT ZIVILER MITBENUTZUNG

Die Finanzierung eines Flugplatzes konnte aber nicht nur durch Eintrittsgelder von Flugfesten, Schauflügen sowie durch die Vermietung von Hangars gesichert werden. Dies führte 1914 zum Pachtvertrag mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft, welche den Flugplatz fortan militäraviatisch nutzte. Nach dem Krieg wurde der Flugplatz auch zivilaviatisch genutzt. Der erste Postflug fand 1919 statt. Mit wachsendem Zivilflugverkehr wurden weitere Hangars und für den Flugbetrieb notwendige Gebäude

Universität Zürich

Die Universität Zürich (UZH) ist mit über 28 000 Studierenden die grösste Universität der Schweiz. Die UZH ist 1833 als erste Universität in Europa von einem demokratischen Staatswesen gegründet worden und zählt heute im deutschsprachigen Raum zu den besten Universitäten. Sieben Fakultäten bieten vielfältige Studienmöglichkeiten auf Bachelor-, Master- und Doktoratsstufe. Ausserdem hat die UZH ein breit gefächertes Weiterbildungsportfolio. Die UZH gehört als Mitglied der «League of European Research Universities» (LERU) zum Kreis der führenden Europäischen Forschungsuniversitäten.

Flugplatz Dübendorf 1949 mit DC-3 und DC-4 Flugzeugen der Swissair, Luftbild aus Osten mit Wangen im Hintergrund

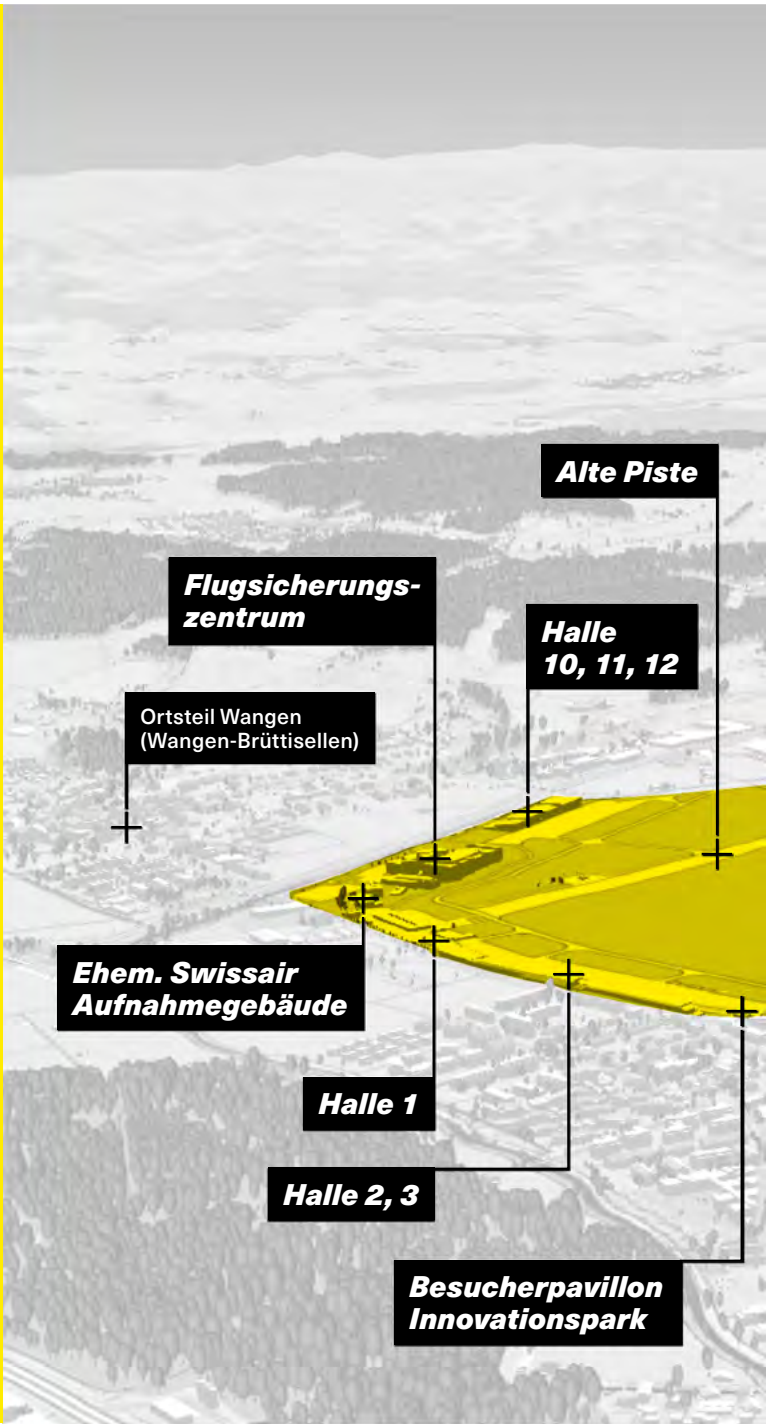
gebaut. 1931 wurde die Swissair mit Sitz in Dübendorf gegründet. Seit der Eröffnung des Flughafens Zürich im Jahre 1948 wird der Flugplatz Dübendorf hauptsächlich militäraviatisch genutzt und nach dessen Ansprüchen ausgebaut. Die Aufgabe des Flugbetriebs mit Kampfjets gab das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) im Jahre 2005 bekannt und stellte diesen im selben Jahr ein[20].

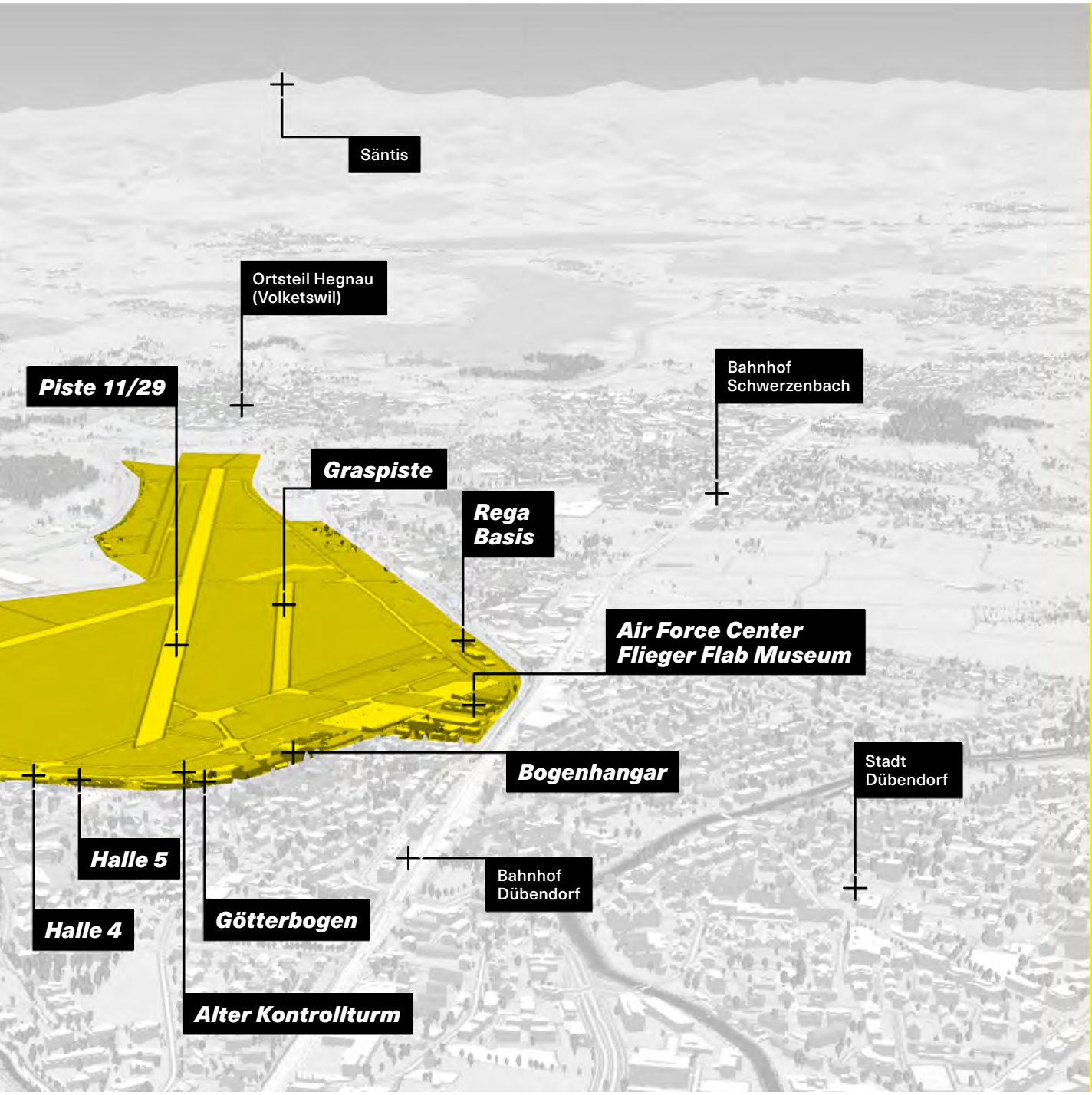
PIONIERGEIST VON MITTELHOLZER BIS PICCARD

Herausragendes Merkmal aus der Entwicklung des Flugplatz Dübendorf ist der Pioniergeist. Angefangen bei den Flugpionieren Oskar Bider, Alfred Comte und Walter Mittelholzer, die von Dübendorf ausgehend durch ihren Mut und ihre Leistungen eine breite Bevölkerungsschicht für die Aviatik begeistern konnten. Den Pioniertaten folgten Weltrekorde durch den Gasballonflug von Auguste Piccard und Max Cosyns 1932. Durch Bertrand Piccard und André Borschberg wurde in Dübendorf der Prototyp des Solarfliegers von Solar Impulse gebaut und 2009 in einem Erstflug getestet. Mit dem Flieger Solar Impulse 2 stellten sie durch die Weltumrundung von 2015 einen Rekord auf und machten gleichzeitig aufmerksam auf die Leistung von erneuerbaren Energien.

Militärflugplatz mit
ziviler Mitbenützung:

Ein Areal von 230 Hektaren, eingebettet zwischen der Stadt Dübendorf, dem Ortsteil Wangen (Wangen-Brüttisellen) und dem Ortsteil Hegnau (Volketswil), mitten im zürcherischen Glattal, mit Blick auf den Säntis und mit einer grossen Geschichte.




Säntis
Ortsteil Hegnau (Volketswil)
Piste 11/29
Graspiste
Rega Basis
Bahnhof Schwerzenbach
Air Force Center Flieger Flab Museum
Bogenhangar
Stadt Dübendorf
Halle 5
Bahnhof Dübendorf
Halle 4
Götterbogen
Alter Kontrollturm

C.8 Wichtigste Nutzende heute

Schweizer Luftwaffe

FLUGBETRIEB DER LUFTWAFFE

Der tägliche Flugbetrieb wird von Helikoptern (Super Puma, Cougar, EC635) bestimmt. Daneben sind diverse Lufttransportflugzeuge in Dübendorf stationiert, unter anderem des Lufttransportdienstes des Bundes sowie Spezialflugzeuge für Vermessungsflüge des Bundesamts für Landestopografie (swisstopo). Ab Dübendorf finden regelmässig Such- und Rettungsflüge der Schweizer Luftwaffe mit dem SAR-Helikopter (Search and Rescue) statt. Fallschirmaufklärer mit Pilatus PC-6 Flugzeugen und das PC-7 TEAM nutzen den Militärflugplatz Dübendorf heute als Ausbildungs- und Trainingsstandort. Weiter sind die Betriebskompetenzstelle, die Ausrüstungswerkstatt, die Militärpolizei, die Logistikbasis der Armee, die Führungsunterstützungsbasis, der Lehrverband Führungsunterstützung und der Fachdienst Luftaufklärung auf dem Flugplatzgelände stationiert.

Air Operation Center in Dübendorf

EINSATZ-ZENTRALE DER LUFTWAFFE

Die Luftwaffe betreibt in Dübendorf ihre Einsatzzentrale, das Air Operation Center AOC. Im Air Operation Center werden der Luftraum über der Schweiz rund um die Uhr überwacht und die Einsätze der Luftwaffe geleitet. Die Luftraumüberwachung erfolgt gemeinsam mit Fluglotsen der Skyguide und ist aus operativen Gründen im Gebäude der Skyguide eingemietet. Die Einsatzleitung Luftverteidigung leitet und koordiniert die Einsätze von militärischen Flugzeugen und Helikoptern zu Echt-, Ausbildungs- sowie Trainingseinsätzen.

Skyguide AG

AUFTRAG

Skyguide arbeitet im gesetzlichen Auftrag des Bundes und der nationalen Regulierungsbehörde, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Das Mandat besteht darin, eine sichere, flüssige und wirtschaftliche Abwicklung des Flugverkehrs im schweizerischen und im angrenzenden Luftraum, dessen Flugsicherung an Skyguide delegiert ist, zu gewährleisten. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Genf befindet sich im Mehrheitsbesitz der Schweizerischen Eidgenossenschaft.
Zu den Aufgaben von Skyguide gehören die zivile und die militärische Flugsicherung, der Luftfahrtinformationsdienst, der Flugfernmeldedienst und der technische Dienst für Installation sowie Betrieb und Wartung der Flugsicherungsanlagen.

AVIATISCHE KOMPETENZEN IM GEBÄUDE-KOMPLEX DER SKYGUIDE

Als eines der Kernstücke bei der Zusammenführung der militärischen und zivilen Flugsicherung in die Skyguide AG wurde 2006 das Flugsicherungszentrum Zürich – Air Navigation Center Zürich ANZ – zusammen mit der Operationszentrale der Luftwaffe in Betrieb genommen. Im Sommer 2020 sind Teile der RUAG vom früheren Standort auf dem Militärflugplatz in die Gebäude von Skyguide umgezogen. Die drei Firmen beschäftigen mittlerweile über 1000 Mitarbeitende auf dem Areal des Flugsicherungszentrums.

24-STUNDEN-BETRIEB

Während die militärische Flugsicherung im Auftrag der Luftwaffe erfolgt, sorgt die zivile Flugsicherung für die effiziente Luftraumbewirtschaftung und kontrolliert rund um die Uhr die Überflüge über der Deutschschweiz und im angrenzenden Ausland sowie den An- und Abflugverkehr des Flughafens Zürich und von weiteren Regionalflugplätzen.

AUSBILDUNGS-ZENTRUM

Die Skyguide Academy bietet ihre Grundausbildungskurse für Fluglotsen nicht nur zur Sicherstellung des eigenen Bedarfs, sondern auch international für ausländische Flugsicherungsorganisationen an. Auf den Simulationsanlagen werden neben den Aus- und Weiterbildungskursen auch Wiederholungskurse zu bestehenden und neuen Verfahren durchgeführt. Die starke Belegung der Simulatoren führt zu einem Schichtbetrieb auch ausserhalb der normalen Bürozeiten.

RUAG AG

INTEGRATION, WARTUNG UND BETRIEB VON AVIATISCHER TECHNOLOGIE

Die Ruag beschäftigt am Standort Wangen rund 150 Mitarbeitende im Marktsegment Defence. Ihre Dienstleistungen umfassen unter anderem Robotic-Systeme, virtuelle und Live-Simulationssysteme sowie die Integration, Herstellung, Wartung und den Betrieb von elektronischen Führungs-, Kommunikations-, Radar- und Aufklärungssystemen militärischer und ziviler Organisationen. Bis im Frühjahr 2020 war Ruag in verschiedenen Gebäuden in Dübendorf beheimatet und hat ihre Räumlichkeiten zugunsten des Innovationsparks freigegeben. Das Unternehmen konnte nun alle Mitarbeitenden bei Skyguide im gleichen Gebäude unterbringen. Auch die Zusammenarbeit zwischen Skyguide und Ruag als Technologiepartner soll vom Einzug profitieren.

Stiftung Innovationspark Zürich

PLATTFORM FÜR FORSCHUNG, ENTWICKLUNG UND INNOVATION

Auf dem Areal des Flugplatzes Dübendorf entwickelt und betreibt die Stiftung «Innovationspark Zürich» seit 2018 eine Plattform für Forschung, Entwicklung und Innovation, um die Zusammenarbeit und den Wissensaustausch zwischen den Zürcher Hochschulen und Forschungsinstitutionen mit der Privatwirtschaft zu fördern. Der Innovationspark Zürich ist einer von sechs Standortträgern von Switzerland Innovation. Switzerland Innovation bildet für nationale und internationale Unternehmen ein Ökosystem, in dem diese ihre Forschungsaktivitäten gemeinsam mit Universitäten und Hochschulen vorantreiben. Der Austausch zwischen Forschern, Talenten und innovativen Unternehmern schafft den Nährboden für Innovation. Der Innovationspark Zürich will das im Grossraum Zürich bestehende, hochkompetitive Netzwerk an Forschungsexzellenz mit einem attraktiven neuen Innovationsquartier auf dem Flughafengelände zu einem Innovationsstandort Zürich mit globaler Anziehungskraft kombinieren.

Pavillon als Eingangstor zum Innovationspark in Dübendorf

ETH Zürich

FORSCHUNG IM INNOVATIONSPARK

Die ETH Zürich ist Gründungsmitglied der Stiftung Innovationspark Zürich. Der inhaltliche Fokus der ETH Zürich auf dem Innovationspark liegt auf den Themen Robotik, Mobilität und Luft- und Raumfahrt. Zu diesen Fokusthemen sind bereits Competition- und Studenten Teams der ETH Zürich in Hangar 3 angesiedelt. Zudem wurde für Prof. Dr. Johan Robertsson ein Immersive Wave Lab in Dübendorf eingerichtet, inkl. grossem High-Tech Roboter. Dafür nutzt die ETH Zürich Mietflächen in den ehemaligen Flugzeughallen.

ETH-SPIN-OFFS

Die mittlerweile rund 500 Spin-offs der ETH Zürich spielen beim Wissenstransfer in die Schweizer Wirtschaft eine zentrale Rolle. ETH-Spin-offs schlagen eine Brücke von der Forschung zur Wirtschaft. Erste ETH-Spin-offs im Bereich Robotik und Mobilität (wie Aerotain, Sevensense und Fotokite) haben bereits eine Präsenz auf dem Innovationspark, um die gebotene Infrastruktur für Produkttests zu verwenden.

Universität Zürich

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-VORHABEN

Die UZH hat – in Zusammenarbeit mit der Schweizer Luftwaffe, dem Air Force Center und dem Innovationspark Zürich – bereits heute schon eine Vielzahl nationaler und internationaler Forschungs- und Entwicklungsvorhaben auf dem Flugplatzareal Dübendorf realisiert und etabliert. Darunter befinden sich viele Zusammenarbeiten mit der Luft- und Raumfahrtindustrie, einschliesslich Start-Ups.

SCHNITTSTELLE FÜR INNOVATION UND UNTERNEHMERTUM

Der Innovationscluster Luft- und Raumfahrt der Universität Zürich (UZH Space Hub) ist einer der vier Themencluster des UZH Innovation Hub, welcher die Schnittstelle für Innovation und Unternehmertum an der Universität Zürich ist. Der UZH Space Hub vereint und koordiniert die Luft- und Raumfahrtaktivtäten an der Universität Zürich mit derzeit drei Hauptbereichen, namentlich Space Life Sciences, Erdbeobachtung und Astrophysik.
Seit 2015 organisiert der UZH Space Hub gemeinsam mit der universitätsnahen gemeinnützigen Swiss SkyLab Foundation Parabelflüge ab dem Flugplatz Dübendorf, seit Ende 2020 ist das UZH Space Hub im Innovationspark Zürich eingemietet.

Parabelflüge mit dem Airbus A 310 Zero-G

PARABELFLÜGE

Bei einem Parabelmanöver wird ein Flugzeug in den freien Fall gebracht, rund 20 Sekunden können für Experimente in der Schwerlosigkeit genutzt werden. Eine solche Mission fand beispielsweise am 11. Juni 2020 statt. An Bord des Airbus A310 befanden sich acht Experimente aus den Bereichen Medizin, Astrophysik und Geologie, darunter mehrere der UZH sowie je eines der Universitäten Bern und Basel, der ETH Zürich und des italienischen Eurac Forschungsinstituts. Eines der Experimente fokussierte auf Covid-19. Unterstützt wird die Parabelflug-Kampagne vom Swiss Space Office des Staatssekretariats für Bildung, Forschung und Innovation. Ermöglicht wird dies auch durch die Schweizer Luftwaffe mit der Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorfs für die Starts und Landungen des Airbus 310 Zero-G.

Helikopter der Kantonspolizei Zürich

SUCH-, BEOBACHTUNGS- UND DOKUMENTATIONSEINSÄTZE DURCH DIE VERBUNDPARTNER

Der Helikopter der Kantonspolizei Zürich wird durch mehrere Partnerorganisationen in einem Verbund mitfinanziert und durch die Kantonspolizei Zürich von der Basis in Dübendorf aus betrieben. Der Helikopter wird eingesetzt für Suchflüge nach Vermissten, Opfern und Verdächtigen, zur Lagebeurteilung bei Naturereignissen wie Hochwasserlagen, Bergrutschen oder -stürzen, zum Crowd-Management bei Grossanlässen, zwecks Verkehrsbeobachtung oder zur Dokumentation von Grossunfällen. Bei den Verbundpartnern handelt es sich um die Kantonspolizeien Appenzell Ausserrhoden, Aargau, Basel-Landschaft, Schwyz, St. Gallen und Zürich sowie die Stadtpolizei Zürich, kantonale Ämter aus dem Bevölkerungsschutz sowie das Bundesamt für Landestopografie. Der Helikopter wird von den zivilen Verbundpartnern unter anderem auch für Mess- und Dokumentationsflüge, zum Beispiel bei Umweltereignissen, angefordert.

Air Force Center Dübendorf

Das Museum der Schweizerischen Fliegertruppen nahm 1978 in alten Hangars aus dem 1. Weltkrieg seinen Anfang. 1988 wurde es mit der neuen Flugzeughalle baulich stark erweitert. Es veranschaulicht die Geschichte der Schweizer Flugwaffe von den Anfängen bis zur Gegenwart. 32 Flugzeuge aus der Zeit zwischen 1915 und 1979 sind zu sehen, aber auch die in Fachkreisen weltweit bekannte, grosse Flugmotorensammlung, zahlreiche Spezialsammlungen und Wechselausstellungen: Das Museum zählt zu den meistbesuchten der Schweiz. Im Fliegermuseum hat die JU-AIR ihren Sitz.

Air Force Center Dübendorf

TREFFPUNKT DER AVIATIK-SZENE

Zum Air Force Center gehören das Flieger FLAB Museum zur Geschichte der Schweizer Militärfliegerei und Fliegerabwehr sowie die JU-AIR für historische Touristenflüge mit Junkers JU 52. Trägerschaft ist der Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL). Im Air Force Center werden verschiedene Aktivitäten und Informationen rund um die Aviatik allgemein und in der Schweiz im speziellen zusammengefasst angeboten. Die JU-AIR befindet sich zurzeit in einer Betriebspause infolge des schwerwiegenden Flugunfalls vom 4. August 2018 und den damit zusammenhängenden Untersuchungen sowie Sicherheitsauflagen. Wann Rund- und Charterflüge wieder aufgenommen werden können ist zurzeit nicht bekannt. Daneben zählt zum Air Force Center der Betrieb Top-Motion, welcher Betreuung, Sicherung und Versorgung von Flugzeugen sowie Abwicklungen erforderlicher Transfers und Formalitäten im Zusammenhang mit besonderen Events wie bspw. dem WEF anbietet.

Rega

Die Schweizerische Rettungsflugwacht, ist eine gemeinnützige private Stiftung für Luftrettung in der Schweiz, die 1952 von Mitgliedern der Schweizerischen Lebensrettungs-Gesellschaft gegründet wurde und ihren Sitz am Flughafen Zürich hat.

Rega

BASIS ZÜRICH MIT 24-STUNDEN-BEREITSCHAFT

Die Rega betreibt auf dem Flugplatz Dübendorf die Basis Zürich «REGA 1». Die Rega ist eine selbständige, private und gemeinnützige Stiftung. Das Betriebsgebäude wurde eigens für die Rega erstellt und 2003 bezogen. Eine Einsatzbasis im Raum Zürich betreibt die Rega seit 1968, davon rund 30 Jahre in einem Provisorium auf dem Flachdach des Zürcher Kinderspitals. Heute sind im Schichtbetrieb je vier Helikopterpiloten und Rettungssanitäter beschäftigt. Die Crew befindet sich 24 Stunden auf der Basis im Bereitschaftsdienst. Im Einsatz ist ein Helikopter vom Typ Airbus Helicopters H145. Dübendorf ist ein idealer Standort für die Versorgung der Bevölkerung der Kantone, Zürich, Schaffhausen, Schwyz, Aargau, Thurgau, St. Gallen, Zug und des benachbarten Auslandes.

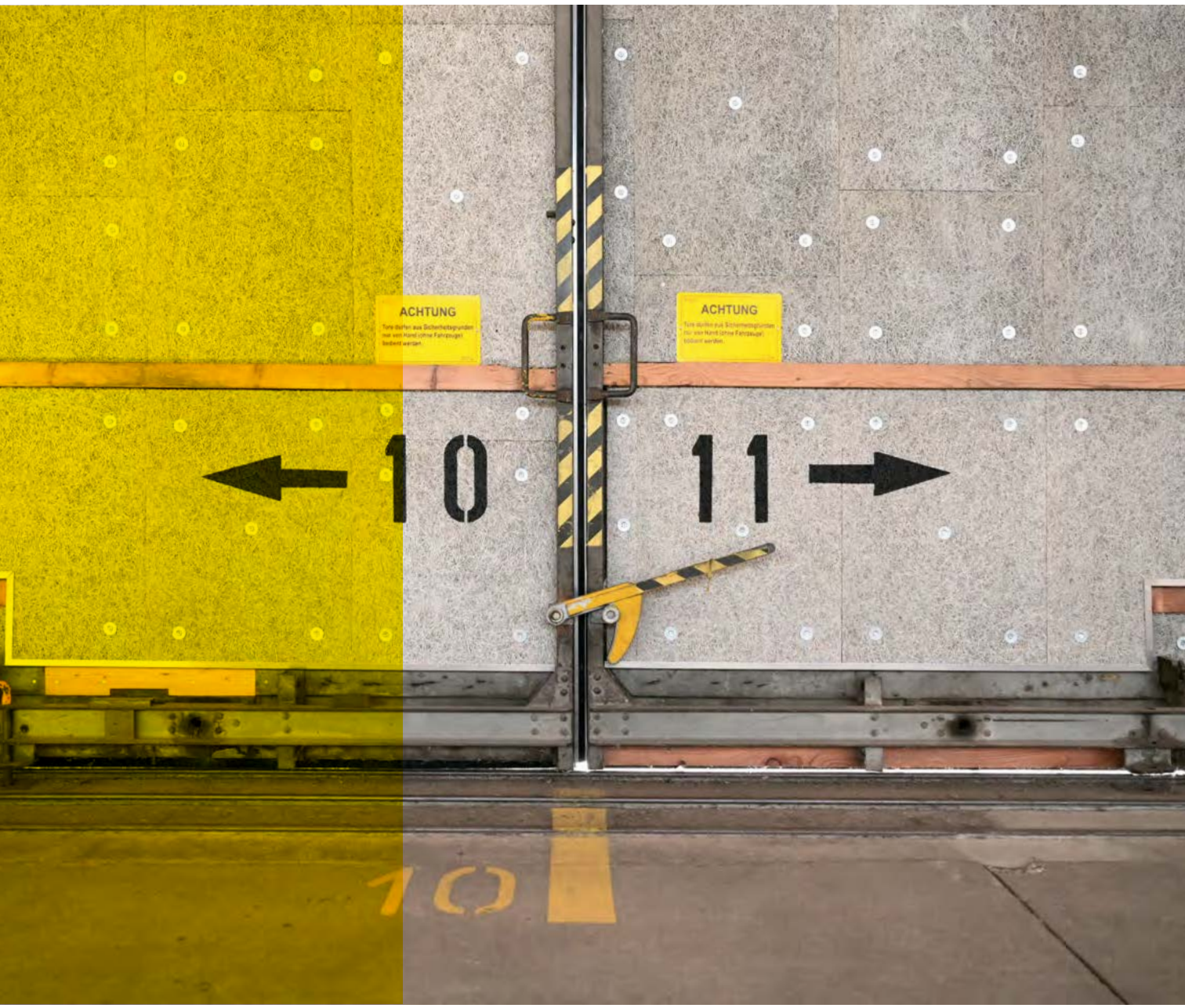
Rega Helikopter Typ Airbus Helicopters H145 auf der Regabasis Zürich

VIELFÄLTIGE EINSÄTZE

Heute leistet die Zürcher Basis ab Dübendorf jährlich rund 900 Einsätze (Stand 2019)[21]. Bei den Primäreinsätzen stehen Verkehrsunfälle an der Spitze, gefolgt von Arbeitsunfällen. Fast 50 % der Einsätze machen Verlegungsflüge von Spital zu Spital, sogenannte Sekundärtransporte aus. Von der Basis Zürich werden Spezialeinsätze wie ECMO (Extracorporale Membranoxygenierung), IABP (Intraaortale Ballonpumpe) oder Frühgeborenentransporte (Inkubator), Schwerlasttransporte übergewichtiger Patienten bis 400 kg und Spezialtransporte wie z. B. Flüge mit Polizeitauchern für die Vermisstensuche durchgeführt.

NOTÄRZTE DES UNIVERSITÄTS-SPITAL ZÜRICH

Das Universitätsspital Zürich stellt die Notärzte für die Rega Basis in Dübendorf. Die Mitarbeitenden der Anästhesieabteilung verrichten jeweils einen mindestens sechsmonatigen Dienst auf der Basis Dübendorf und sind 24 Stunden in Bereitschaft.


ACHTUNG
ACHTUNG
10
11
10

DELTA

Bisherige Ideen

D.1 Frühe Planungen für eine Mehrfachnutzung

ENTWICKLUNGS-SZENARIEN FLUGPLATZ DÜBENDORF

Ende der 1990er-Jahre hat sich abgezeichnet, dass die künftige militäraviatische Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf reduziert werden wird. Aufgrund der dadurch entstehenden Unsicherheit bezüglich der künftigen Entwicklungen auf dem Areal, hat der Stadtrat Dübendorf 2002 einen Bericht zu «Entwicklungsszenarien für den Flugplatz Dübendorf» erarbeiten lassen[22]. Anhand der Gegenüberstellung von Entwicklungsszenarien und nach der Durchführung von Workshops legte der Stadtrat Dübendorf darin seine damaligen Ziele und Grundsätze für die Entwicklung des Flugplatzareals fest.

TESTPLANUNG «RAUMENTWICKLUNG FLUGPLATZAREAL DÜBENDORF»

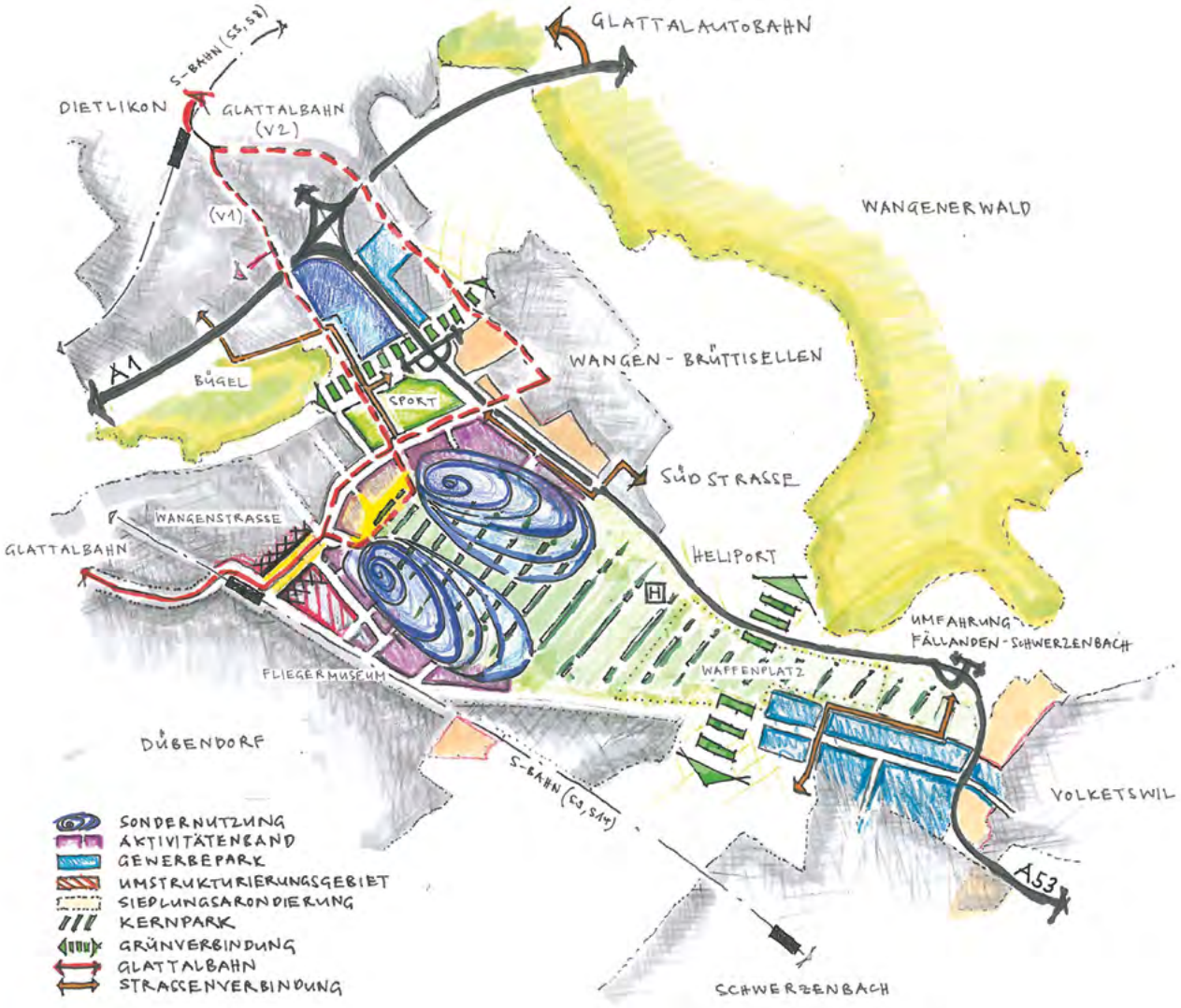
Der Kanton Zürich veranlasste 2008 bis 2010 gemeinsam mit dem Bund, der Zürcher Planungsgruppe Glattal und den Standortgemeinden eine Testplanung «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» über das gesamte Gebiet des Flugplatzes Dübendorf von 230 Hektaren[23]. Die Aufgabe bestand insbesondere darin, militärische und zivilaviatische Nutzungen sowie die Nutzung für einen Innovationspark zu überprüfen.
Vier Teams wurden eingeladen, an der Testplanung teilzunehmen. Das Begleitgremium hat die Ergebnisse und Empfehlungen in seinem Schlussbericht vom 1. Dezember 2009 festgehalten[24].

FOKUS AUF ÜBERGANGS-BEREICHE

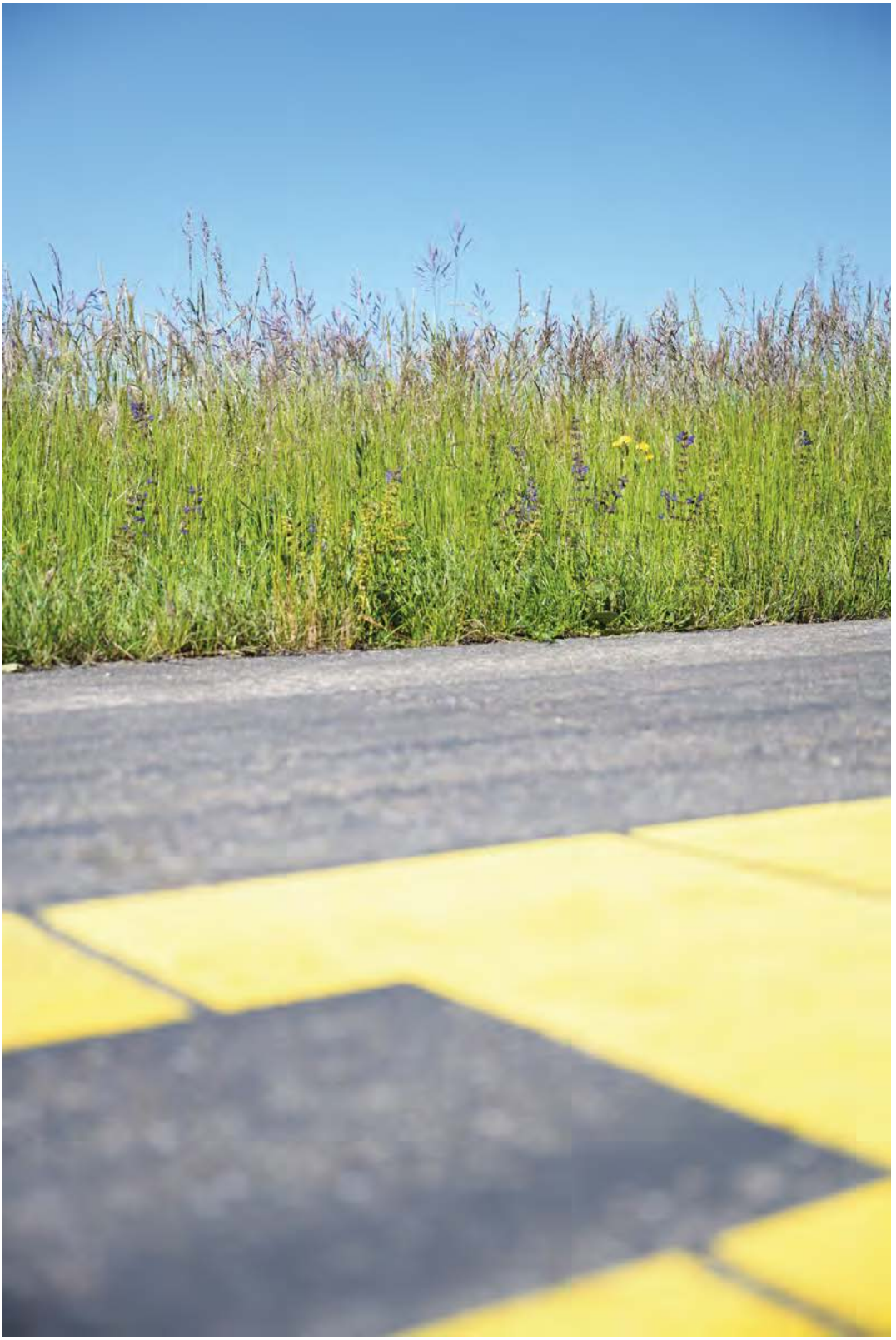
Für die weitere Entwicklung des Flugplatzareals Dübendorf stellte die Konkretisierung der Nutzungen in den Übergangsbereichen zu den Standortgemeinden eine zentrale Aufgabe dar. Die bestehenden Nutzungen zwischen Bahnhof Dübendorf und dem Flugplatzareal sowie entlang der südlichen Arealgrenze sollten weiterentwickelt werden.

MÖGLICHE SONDER-NUTZUNGEN

Im Rahmen der Vertiefungsphase wurden Kriterien für mögliche Sondernutzungen erarbeitet. Letztere sollten an keinem anderen Standort im Raum Zürich erstellt werden können, indirekt oder direkt einem möglichst grossen Personenkreis zugutekommen, sich soweit als möglich selberfinanzieren, keine negativen und idealerweise positive Auswirkungen auf das Umfeld haben und die Ansiedlung weiterer Nutzer nicht präjudizieren.
Als besonders geeignet erschien dem Begleitgremium die folgenden, sich möglicherweise im Sinne eines Innovationsparks ergänzenden Sondernutzungen:
- Gesundheitsbereich (einschliesslich Universitätsspital),
- Forschung,
- Leichtindustrie.



Resümee des Begleitgremiums zur Testplanung Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf (Dezember 2009)



ABSICHTEN DER SCHLÜSSEL-AKTEURE

Im Rahmen der Testplanung hatten verschiedene Schlüsselakteure wie Bildungsdirektion, ETH Zürich, Empa, Eawag, Flughafen Zürich AG, Stiftung Forschung Schweiz sowie die Task Force Dübendorf* Gelegenheit, dem Begleitgremium ihre Überlegungen für künftige Nutzungen des Flugplatzareals Dübendorf vorzustellen.

- Gemäss der Bildungsdirektion und der ETH Zürich waren die Erweiterungsstrategien der Hochschulen vom Standortentscheid des Universitätsspitals Zürich abhängig.
- Die Empa und die Eawag sahen eine Konzentration ihrer Tätigkeiten am bestehenden Standort vor und haben kein Interesse an einer Verlagerung auf das Flugplatzareal Dübendorf geäussert.
- Die Flughafen Zürich AG betrachtete den Flugplatz Dübendorf als sinnvolle Ausweichmöglichkeit vor allem für den Sichtflugverkehr der General Aviation, der aufgrund der prognostizierten Kapazitätslücken vom Flughafen Zürich verdrängt würde.
- Die Stiftung Forschung Schweiz schlug einen Innovationspark vor, der eine 60 bis 100 Hektar grosse Fläche benötigte. Damit würde der Innovationspark etwa einen Drittel 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 sollten, die sie bisher in der Schweiz häufig vergebens gesucht hätten.
- Die Task Force Dübendorf* setzte sich für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf mit seiner gesamten Infrastruktur sowie für eine weitere aviatische Nutzung ein.

EMPFEHLUNG ZUM VERZICHT AUF EINE AVIATISCHE NUTZUNG

Als Grundlage wurden flugbetriebliche und volkswirtschaftliche Studien erarbeitet[24]. Diese belegten, dass die technische Machbarkeit eines zivilen Flugbetriebs in Dübendorf grundsätzlich gegeben ist. Ein Flugbetrieb (Freizeitflugplatz, Werkflugplatz oder Business-Airport) allein würde sich aber für Dübendorf weder betriebs- noch volkswirtschaftlich rechnen:

- Ein Flugbetrieb in Dübendorf benötigt in jedem Fall eine Anpassung der Vorgaben in den Sachplänen Militär (SPM) und Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Es war davon auszugehen, dass die über Jahrzehnte anhaltenden Planungs- und Rechtsunsicherheiten kontraproduktiv wären und zahlreiche bedeutsame Entwicklungen hemmen oder verhindern würden.
- Auch der Ausschluss der Bevölkerung vom Flugplatzareal sowie die Lärmbelastung durch den Flugverkehr stellen Entwicklungshemmnisse für die Standortgemeinden dar.

* Die «Task Force Dübendorf» war eine Interessensgemeinschaft der Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe (AVIA), des Forum Flugplatz Dübendorf (VFL), des Vereins der Freunde der Luftwaffe sowie des Dachverbands der schweizerischen Luft- und Raumfahrt (AEROSUISSE)

Stattdessen sollte als erste Massnahme ein Vorpark konzipiert werden, sobald der Bund auf eine weitere militäraviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf mit Flächenflugzeugen verzichtete. Der Vorpark soll der Aufwertung des Landschafts- und Freiraumes, zur Verbesserung der Zugänglichkeit sowie im Hinblick auf die zukünftige Vermarktung – im Sinne einer Adressbildung – dienen. Zunächst sollte der Park die Gesamtfläche ausserhalb der für die Übergangsbereiche festgelegten Nutzungen umfassen und in einen Park mit einem temporären Charakter sowie einen dauerhaft zu erhaltenden Kernpark gegliedert werden. Der Park soll schrittweise mit der Arealnutzung und gemeinsam mit dem Grundeigentümer, dem Kanton und den Standortgemeinden zu einem dauerhaften Gebrauchspark entwickelt werden.

BESCHLUSS DES REGIERUNGS-RATES

Mit Beschluss vom 19.05.2010 (aus RRB 2010/0751) sprach sich der Regierungsrat aufgrund der vorgenommenen Abwägungen und in Übereinstimmung mit der Empfehlung des Begleitgremiums gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf aus[24]. Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans sollte beim Bund daher der Verzicht auf eine aviatische Nutzung beantragt werden. Weiter sollten Festlegungen zur Sicherung und Entwicklung der strategischen Landreserve, zur Unterstützung der Umfeldentwicklung sowie zur verkehrstechnischen Erschliessung im kantonalen Richtplan getroffen werden.

D.2 Zukünftige militärische Nutzung

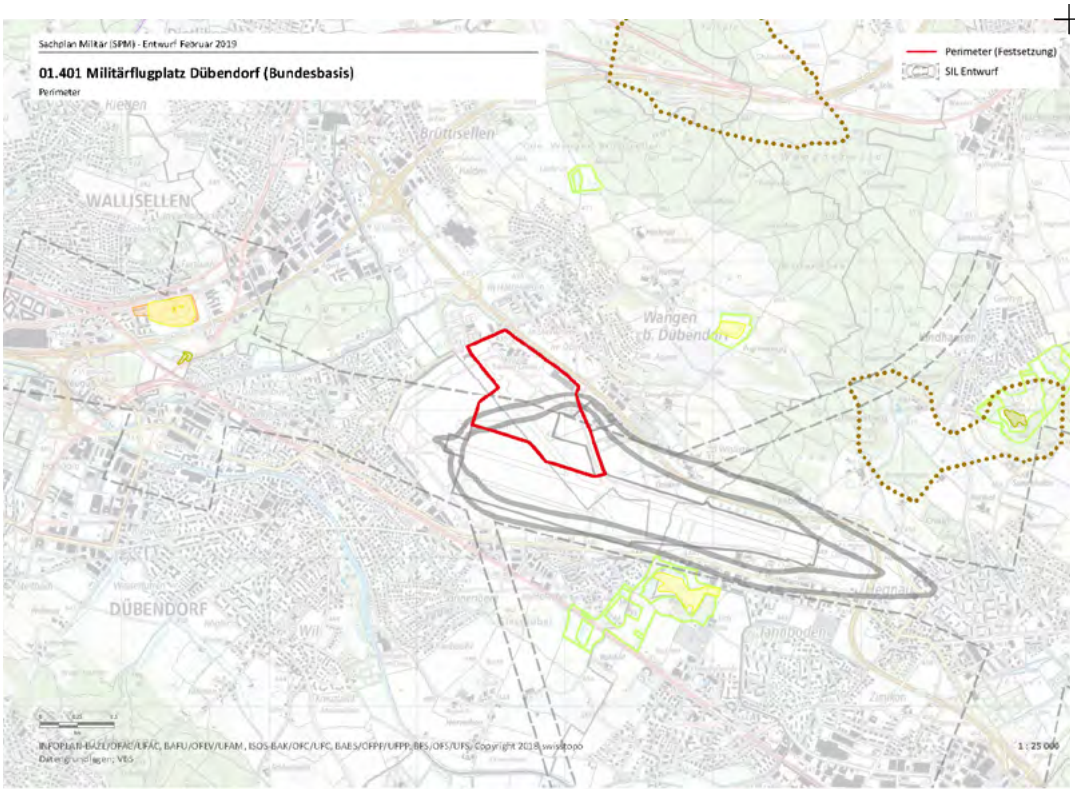
STATIONIE-RUNGSKONZEPT DER ARMEE

Die Absichten der Schweizer Armee basieren auf der Grundlage der politischen und finanziellen Vorgaben des Gesamtprojektes Weiterentwicklung der Armee (WEA)[25] und dem Stationierungskonzept der Armee vom November 2013[26]. Dieses sieht vor, dass die Armee auf einen Drittel der Immobilien verzichtet. Das Stationierungskonzept zeigt auf, welche Standorte der Armee künftig weiter genutzt werden und auf welche verzichtet werden soll.

Die Flugplätze Buochs und Dübendorf, welche bereits 2013 nur reduziert betrieben wurden (Sleeping Bases), sollten aufgegeben werden, wobei Dübendorf noch als Helikopterbasis weiterbestehen sollte. Mit dem späteren Entscheid des VBS, auch den Lufttransportdienst des Bundes und die Flugzeuge der swisstopo in Dübendorf zu stationieren, wurde aus einer Helikopterbasis die sogenannte Bundesbasis[27].

Nutzung, Hauptzweck	Bisherige Nutzung 2013	Vorgesehene Nutzung	Weiterentwicklung
Eidg. Waffenplatz Ausbildung *SPM Nr. 01.11*	– Lehrverband Führungsunterstützung 30 – Kommando Führungsunterstützung Luftwaffe Schule 95 – Armeelogistikcenter Othmarsingen, Vorortlager – Sanitäts-Infrastruktur	– Neu in Frauenfeld (Fusion mit Lehrverband Fliegerabwehrtruppen) – Neu Flieger Schule 81 (1 Einheit) – Verzicht – Verzicht – Neu Kaderausbildung Luftwaffe (Taktisches Luftwaffen Geschwader) – Neu Teile Luftwaffe Ausbildung	Veränderung
Luftwaffe, Militärflugplatz Einsatz/Führung/ Führungsunterstützung *SPM Nr. 01.31*	– Militärflugplatz	– Projekt Umnutzung / ziviler Betreiber	Schliessung
Luftwaffe, Militärflugplatz Einsatz/Führung/ Führungsunterstützung *SPM Nr 01.31*	– Luftwaffe, Operationszentrale – Luftwaffe, militärischer Flugplatz – Teile Stab Luftwaffe – Armeelogistikcenter Othmarsingen, Support Luftwaffe – Führungsunterstützungsbasis, Netzführungszentrum – Führungsunterstützungsbasis, System Support	– Luftwaffe, Operationszentrale – Neu: Helikopterbasis Luftwaffe – Teile Stab Luftwaffe – Armeelogistikcenter Othmarsingen, Support Luftwaffe – Führungsunterstützungsbasis, Netzführungszentrum – Führungsunterstützungsbasis, System Support	Erhalt

gemäss Stationierungskonzept der Armee – Standorte Kanton Zürich



Sachplan Militär, SPM Objektblatt 01.401, Militärflugplatz Dübendorf (Bundesbasis), Entwurf für die Anhörung und Mitwirkung vom 11.02.2019

D.3 Innovationspark auf dem Flugplatzareal

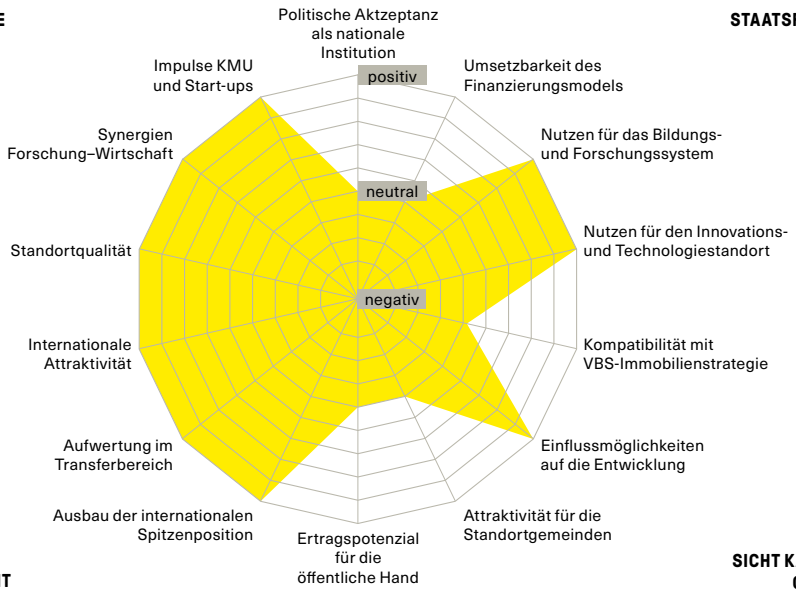
MACHBARKEITS-STUDIE NATIONALER INNOVATIONSPARK

Im September 2007 wurde durch die Stiftung Forschung Schweiz die Machbarkeitsstudie für einen nationalen Innovationspark veröffentlicht[28]. Diese zeigt eine Vision zur weiteren Stärkung der Schweiz als internationalen Standort für Forschung und Innovation.
Das beauftragte Autorenteam führte Markt- und Bedarfsanalysen sowie Standortanalysen durch. Die Stiftung Forschung Schweiz erstellte Vorschläge für eine Strategie, eine Organisation, einen Business Case und die Machbarkeit der Optionen.
Die Überzeugung, dass ein Wissens-, Forschungs- und Innovationshub mit europäischer Ausstrahlung und Anziehungskraft für die ganze Schweiz von Nutzen sei, steht dabei im Vordergrund.

ERKENNTNISSE

Die Bewertung eines nationalen Forschungs- und Innovationspark aus verschiedenen Blickwinkeln zeigte, dass
- viele Vertreter von relevanten Stakeholdern die Idee als prüfenswert erachteten;
- der nationale Nutzen, insbesondere eines Forschungs- und Innovationsparks mit internationaler Ausstrahlung, als sehr interessant angesehen wurde;
- staatspolitische Vorbehalte gegen das Finanzierungsmodell bzw. Fragen zur Kompatibilität mit der Immobilienstrategie des VBS zu erwarten wären;
- regional und kantonal gewisse Unsicherheiten betreffend Kosten-/Nutzenverhältnis zu beseitigen sein würden.

Bewertung der Idee Stiftung Forschung Schweiz für einen nationalen Forschungs- und Innovationspark



Visualisierung Zentraler Ort mit möglichen Ankernutzungen (z. B. Campus, Museum), Städtebauliche Studie Nationaler Innovationspark Hubstandort Dübendorf (2014)

STÄDTEBAULICHE STUDIE HUBSTANDORT DÜBENDORF

Um die Idee zu konkretisieren, beauftragte die Volkswirtschaftsdirektion das Amt für Raumentwicklung (ARE), ein räumliches Gesamtkonzept für den Hubstandort des nationalen Innovationsparks auf dem Flugplatzareal Dübendorf zu entwickeln[29]. Im Rahmen eines kooperativen Planungsverfahrens wurde in der ersten Jahreshälfte 2014 eine städtebauliche Studie erarbeitet. Diese beinhaltet einen Masterplan für die Entwicklung des Innovationsparks über 70 Hektaren. Der Masterplan ist auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichtet und wurde von allen beteiligten Akteuren getragen.

PROJEKTBEITRAG HOSOYA SCHAEFER ARCHITECTS

Als Grundlage für die notwendigen Anpassungen der Planungsinstrumente wurde ein Richtprojekt erarbeitet. Durch das Beurteilungsgremium wurde der Projektbeitrag des Teams Hosoya Schaefer Architects ausgewählt und weiterentwickelt. Der Beitrag veranschaulicht anhand von präzise verorteten Nutzungsvorschlägen das Zusammenwirken von Raum und Nutzung im Innovationspark, weist äusserst einprägsame und identitätsstiftende Orte mit Ausstrahlungskraft auf und überzeugt mit einer schrittweisen Realisierbarkeit und einem attraktiven Nukleus. Das Projekt kann zudem unabhängig vom Entscheid zur zivilaviatischen Nutzung unter Beibehaltung der zentralen Elemente realisiert werden.

D.4 Ziviles Flugfeld für die Business Aviation

MILITÄRISCH-ZIVILAVIATISCHE MISCHNUTZUNG

Durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) wurde eine Studie zur militärischaviatischen Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf in Auftrag gegeben. Der Schlussbericht wurde am 23. Juli 2012 vorgelegt[30]. Im Rahmen der Studie wurden die operationelle Machbarkeit, die betriebswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und die volkswirtschaftlichen Auswirkungen überprüft.
Untersucht wurden die Modelle Kleinaviatik, Business Aviation/General Aviation mit Werkflug, Flugfeld mit Bundesbasis und Heliport. Zusätzlich wurde die Aussenoption Nutzung gemäss Testplanung (Verzicht auf militärische Nutzung) betrachtet.

LUFTWAFFE MIT ERGÄNZUNG ZIVILER FLIEGEREI

Ein Betrieb der Luftwaffe im heutigen Umfang mit einer Ergänzung durch zivile Fliegerei – wie sie in den beiden Modellen «Kleinaviatik» und «BA/GA mit Werkflug» vorgesehen ist – stellt unter verschiedenen Gesichtspunkten eine kaum valable Lösung dar. Sie führt beim Bund bezüglich Flugplatzinfrastruktur nur zu einer marginalen Kostenentlastung, da sich die jährlichen Betriebskosten nach wie vor auf rund 29 bis 30 Mio. CHF summieren. Die Konzepte aus der Testplanung Zürich lassen sich nicht verwirklichen und das Potenzial an Baurechtszinseinnahmen (jährlich 4 bis 9 Mio. CHF) ist vergleichsweise gering. Die Luftfahrtinfrastruktur bliebe aber als strategische Reserve erhalten.

FLUGFELD MIT BUNDESBASIS

Das Modell berücksichtigt verschiedene Interessen und stellt eine Art Mittelweg dar: Die deutliche Reduktion des militärischen Flugbetriebs mit dem Rückzug auf eine Bundesbasis mit Helikopter- und Flächenflugzeugbetrieb führt zu einer Reduktion der jährlichen Betriebskosten um rund 10,5 Mio. CHF. Auf der freigewordenen Fläche können Teilkonzepte aus dem Testplanungsverfahren des Kantons Zürich umgesetzt werden. Dadurch würde dem Bund ein Einnahmenpotenzial von 20,5 bis 38,5 Mio. CHF pro Jahr entstehen. Zusätzlich entstünden weitere Wertschöpfungspotenziale durch die Ansiedelung von Unternehmen mit einer grossen Zahl von Arbeitsplätzen sowie dank dem Bau von neuen Wohnungen. Die Risiken bzw. Schwierigkeiten dieser Lösung bestehen vor allem in der Finanzierung des zivilen Flugplatzbetreibers sowie in der noch nicht gesicherten raumplanerischen Zustimmung des Kantons Zürich (Anpassung Richtplan).

REINER HELIKOPTER-BETRIEB

Ein reiner Helikopterbetrieb mit Verlegung der REGA in eine neue zivile Helikopterbasis im Norden des Areals führt im militärischen Flugbetrieb zu einer jährlichen Einsparung von rund 7,5 Mio. CHF. Diese Reduktion ist kleiner als im Modell Flugfeld mit Bundesbasis, da einige Infrastrukturkostenpositionen nicht durch den zivilen Flugplatzbetreiber übernommen werden und in der Folge vom Bund abzuschreiben sind, was seine Jahresrechnung belastet. Das Potenzial an Einnahmen aus Baurechtszinsen liegt mit knapp 29 bis 54 Mio. CHF dagegen etwas höher, da grössere Flächen mit Nutzungen höherer Qualität belegt werden können. Der zivile Betrieb der Helikopterbasis kann wiederum nicht kostendeckend organisiert werden, das Defizit ist aber mit ca. 0,5 Mio. CHF vergleichsweise gering. Eine Ausweichmöglichkeit für die BA/GA auf dem Flughafen Zürich-Kloten bietet dieses Modell nicht.

VERZICHT AUF DIE AVIATISCHE WEITER-NUTZUNG

Ein vollständiger Verzicht auf die aviatische Weiternutzung von Dübendorf würde für den Bund aus rein finanzieller Sicht die besten Perspektiven bieten: Die Kosten für den militärischen Flugbetrieb könnten an einem anderen Standort auf rund 10 Mio. CHF reduziert werden. Zudem würde dieser Schritt aus raumplanerischer Sicht den Wünschen des Kantons Zürich vollumfänglich entsprechen. Mit einer Abgabe des Areals im Baurecht könnte sich der Bund ein Einnahmenpotenzial von jährlich ca. 38 bis 71 Mio. CHF eröffnen. Aus Sicht der Luftfahrtpolitik werden jedoch die Ziele verfehlt: Auf die Luftfahrtinfrastrukturreserve für Flächenflugzeuge im Raum Zürich würde verzichtet und die mittelfristig zu erwartende Verdrängung der Kleinaviatik und Business Aviation vom Flughafen Zürich-Kloten würde weiterhin einer Lösung harren.

10

STANDORT-PRÜFUNG ZIVILE HELIKOPTER-BASIS

Im Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) und des Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) wurde eine weitere Studie in Bezug auf eine zivile Helikopterbasis und den Vergleich von Helikopterrouten erarbeitet. Der Bericht wurde am 19.04.2016 vorgelegt[31].

Geprüft wurden folgende Alternativen:

- Alternative 1: zivile Helikopterbasis im Norden gemäss Studie von 2014 mit angepasster Flugroute Nordost parallel zur Piste
- Alternative 2: Verlegung der zivilen Helikopterbasisnach Osten
- Alternative 3: Verlegung der zivilen Final Approach and Takeoff (FATO) in den Süden auf die Piste für Flächenflugzeuge.

Der Vergleich zwischen den Alternativen bezüglich Lärmbelastung, Verbrauch an Fruchtfolgefläche, Flugsicherheit, Pistenkapazität, Infrastruktur und Grundeigentum lieferte einen eindeutigen Befund: Eine substanziell bessere Variante für die zivile Helikopterbasis als diejenige, welche bereits in der Studie von 2014 ermittelt wurde (Szenario «Ziviles Flugfeld mit Bundesbasis» mit ziviler Helikopterbasis im Norden und Flugspuren gemäss Studie 2014), existiert nicht.

AUSSCHREIBUNG FÜR ZIVILEN FLUGBETRIEB DURCH DEN BUND

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt und das VBS eröffneten am 16. Dezember 2013 die Ausschreibung für eine mögliche zivile Nutzung des Flugplatzes Dübendorf «Ziviler Flugplatzhalter Dübendorf»[32]. Ausgegangen wurde von einem Betrieb der Piste Dübendorf durch die Geschäftsfliegerei und einer Mitbenutzung durch die Luftwaffe. Die Luftwaffe sollte nach dem neuen Stationierungskonzept der Armee in Dübendorf zukünftig eine Helikopterbasis betreiben und die Piste – sofern diese von einem zivilen Betreiber im Baurecht übernommen würde – nur noch mitbenutzen.

Um den Flugplatz Dübendorf während mindestens 20 Jahren zivil weiternutzen zu können, suchte der Bund einen geeigneten zivilen Betreiber. Für diesen stellte die Nutzung der Piste Dübendorf für die Geschäftsfliegerei (Business Aviation) eine wichtige Option dar, da die Schweiz über die drittgrösste Business-Aviation-Flotte in Europa verfügt. Diese generiert eine jährliche Wertschöpfung von über einer Milliarde Franken. Die Zahl der jährlich möglichen Flüge wurde aufgrund des vorgegebenen Lärmkorsetts des Sachplans Militär und des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt auf rund 28 000 beschränkt; zum Zeitpunkt der Ausschreibung fanden insgesamt etwa 14 000 militärische und zivile Flüge statt. Die Betriebszeiten sollten im Vergleich zum damaligen Militärbetrieb ausgeweitet werden.

D.5 Konzept für einen Werkflugplatz

AVIATISCHES KONZEPT DER GEMEINDEN

Die Standortgemeinden haben sich seit der Bekanntgabe des Rückzugs der Armee gemäss dem Stationierungskonzept 2005 mit der künftigen Entwicklung auf dem Flugplatz Dübendorf auseinandergesetzt. Die militärische Aviatik, die historischen Flüge der Ju-Air sowie die Helikopter-Flüge der Rega wurden nicht in Frage gestellt, eine weitergehende zivile Nutzung aber konsequent abgelehnt. Die Bestrebungen des Bundes, auf dem Flugplatz Dübendorf einen privaten Business-Airport einzurichten, haben die Standortgemeinden Wangen-Brüttisellen, Volketswil und Dübendorf bewogen, ihre Position zu überdenken, zu schärfen und zu präzisieren. Die Standortgemeinden sprachen sich im Sinne eines Kompromisses dafür aus, der Aufrechterhaltung der (wegen des Innovationsparks verkürzten) Piste zuzustimmen und eine weitere aviatische Nutzung zu akzeptieren. Die Gemeinden haben sich auf eine künftige Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf im Sinne eines «historischen Flugplatzes mit Werkflügen» geeinigt[33]. Von der Idee eines Business-Airports wurde klar Abstand genommen.

Auftritt gemäss Website Werkflugplatz Dübendorf AG

ZIEL-SETZUNGEN

Die Standortgemeinden haben sich mit dem Konzept historischer Flugplatz mit Werkflügen folgende Ziele gesetzt:

- Die Entwicklung der Flugbewegungen soll für die Bevölkerung tragbar bleiben. Es soll keine übermässige Belastung durch Fluglärm entstehen, insbesondere an Wochenenden sowie durch Klein- und Sportfliegerei.
- Die Standortgemeinden wollen die heutigen Nutzungen stufenweise weiterentwickeln und flexibel bleiben, um auf Veränderungen reagieren zu können.
- Statt zusätzlicher Passagierflüge sollen Arbeitsplätze in der Region geschaffen werden – ein Werkflugplatz, bei dem die Wertschöpfung primär am Boden erfolgt, ermöglicht dies.
- Maximale Nutzung der Synergien zwischen Luftwaffe und Flugplatzbetreiber: Die Mitnutzung der Luftwaffe soll partnerschaftlich erfolgen. Damit ist auch eine Mitverantwortung bei den Kosten verbunden.
- Synergien mit dem Innovationspark sollen genutzt werden.
- Die Gemeinden wollen die Entwicklung selbst steuern, um Handlungsspielraum für zukünftige Generationen zu erhalten.

NUTZUNG UND BETRIEB

Die jährlichen Flugbewegungen wurden auf 20 000 begrenzt[34]. Dazu zählten Luftverkehr im staatlichen Auftrag, Luftrettung, historische Luftfahrt, Werkflüge und Flüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark. Linienverkehr, Sport- und Freizeitfüge sowie Businessflüge sollten keine Zulassung erhalten.

Die Betriebszeiten sollten begrenzt sein auf Montag bis Freitag von 7.30 bis 12.00 Uhr und 13.30 bis 17.00 Uhr, mit Ausnahmen für Flüge im staatlichen Auftrag, Rettungsflüge und die JU-AIR.

D.6 SIL Koordinationsprozess

LUFTFAHRT-POLITIK DER SCHWEIZ

Am 24. Februar 2016 hat der Bundesrat den Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz verabschiedet («Lupo 2016»)[35]. Der Bericht hielt fest, dass die Zivilluftfahrt für den Standort Schweiz von herausragender Bedeutung sei. Sie würde die Anbindung der Schweiz an Europa und die Welt sicherstellen und sollte deshalb nachhaltig und mit langfristiger Planung betrieben werden. Substanzerhalt und Befriedigung wachsender Mobilitätsbedürfnisse seien oberste Ziele der Infrastrukturpolitik des Bundes für die Zivilaviatik. Der Landesflughafen in Zürich würde in Spitzenzeiten an der Kapazitätsgrenze operieren; innerhalb der nächsten 10 bis 20 Jahre würden die Kapazitäten ausgeschöpft sein. Für neue Flugplätze existierten in der Schweiz kaum noch Raumreserven;

Ideenkonkurrenz für die zukünftige Nutzung:

Viele Ideen wurden erörtert, geprüft und beraten. Doch welcher Traum wird wahr? Ein Entscheidungsprozess über Generationen mit grosser Inspiration.

STADT
GESELLSCHAFT
RANDSTADT
STADT UND MOBILITÄT
ARCHIV
GROSSRAUM-CAMPUS
RANDSTADT U/O MITTESTADT
STADT UND VERFAHREN
FLUGSICHERUNG

HOLISTIC ARCHITECTURE VISION»C»

DENK-STADT-LANDSCHAFT

METROPOLITAN COMMONS

AVIERE

AD ASTRA

RECITYING_FLUGPLATZ DÜBENDORF

FLUGS

URBAN STRIP

DIE WECHSELSTADT IN DER ZWISCHENSTADT

VISION GLATTTALSTADT

LETZTE LANDUNG

GRÜNE LUNGE

GELD UND GEIST

INTERNATIONAL SWISS BOULEVARD

OPENSOURCE CITY

DAS DÜBENDORF EXPERIMENT

DÜLAND «3. PREIS EX-AEQUO»

POLIS

CHROMOSOME

DAS DURCHLÄSSIGE ARCHIV

HOK ZÜRICH

HOCHSTXXXSCHWINDIG-KEITSKNOTEN

BABEL OF FAITH

MYLIFE

EUROPAREGIONEN-PARLAMENT

DIE BAU-ALLMEND

DÜBICITY

STADT-LANDSCHAFTSMIX

VERSORGUNGSPARK

ERHOLUNGSSTANDORT

ARBEITSPLATZ-VERBUNDENER WOHNSTANDORT

E.FELD

GRÜN-ERSATZTEILLAGER DÜBENDORF

SOLARLANDSCHAFT DÜBENDORF

SAMENBANK VERSUS NOTENBANK

SOIL CITY DÜBENDORF

NEUHAFEN

DÜBENHOLZ «1. PREIS»

FLEX- DIE FLEXIBLE STADT «3. PREIS EX-AEQUO»

LANDSCHAFT

LANDSCHAFTSPARK

FREIZEIT-LANDSCHAFT

KUNST UND LANDSCHAFT

KUNST-LANDSCHAFT

ZEITREISE

PROJEKT K-WÜRFEL

RIVIERA METROPOLITANA

DÜB SWISS INTERNATIONAL PARK

EVENTSPACE DÜBENDORF

NULLPUNKT

WILDE BLUMEN

EIN MOMENT DER KLARHEIT «2. PREIS»

MULTIPLE ACTIVITY OUTDOOR SPORTS COMPLEX

PARC DES LOISIRS

DÜB SWISS INTERNATIONAL PARK

ALBEDO 1.0 – 250 HA WEISSHEIT

FORMEL 1 ZÜRICH 2012

SLOW URBAN AREA

GEA - URANOS

EXPLORE & MORE

DREIFACHNUTZUNG

NUTZUNGSKONZEPT STANDORTGEMEINDEN

FLUGPLATZLANDSCHAFT

MILITÄRFLUGPLATZ DÜBENDORF

FLUGHAFENSTADT

ZIVILES FLUGFELD/BUSINESS AVIATION

WERKFLUGPLATZ

AVIATIK

GENERAL AVIATION

LINIEN- UND CHARTERFLÜGE

MILITÄRAVIATIK

LUFTWAFFE

SUCH- UND RETTUNGS-DIENSTE

LINIEN-CHARTERFLÜGE

FOTO UND VERMESSUNGSFLÜGE

PRIVAT- UND GESCHÄFTS-REISEVERKEHR

VERSUCHS-, FORSCHUNGS-, ENTWICKLUNGSFLÜGE

MATERIALTRANSPORTE

ÜBERWACHUNGS- UND SCHUTZDIENSTE

HISTORISCHE FLÜGE

der Bau neuer Start- und Landebahnen oder gar neuer Flugplätze sei unrealistisch. Mit Blick auf die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse und die systembedingten Kapazitätsengpässe am Flughafen Zürich wären nachhaltige Lösungen für die nachfragegerechte Entwicklung der verschiedenen Flugsparten erforderlich. Die Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf würde der im «Lupo 2016» stipulierten strategischen Weitsicht zur effizienten Nutzung der begrenzten Ressourcen der Schweizer Luftverkehrsinfrastruktur entsprechen, zu der insbesondere die Umnutzung nicht mehr benötigter Militärflugplätze gehört.

ECKWERTE FÜR DIE ZIVILAVIATISCHE NUTZUNG

Aus Sicht des Kantons sind folgende Eckwerte massgebend:

- Der Flugbetrieb in Dübendorf muss sich in die übergeordnete Luftraumnutzung einfügen. Der Flugbetrieb in Kloten hat gegenüber demjenigen in Dübendorf Priorität.
- Der Innovationspark ist ein Schlüsselprojekt des Kantons. Synergien mit einer aviatischen Nutzung sollen genutzt, die Entwicklung des Parks soll aber durch die Aviatik nicht beeinträchtigt werden.
- Das Lärmkorsett gemäss Festsetzung vom 31. August 2016 im Sachplan Militär (SPM) muss auf Dauer Bestand haben und darf nicht überschritten werden.
- Lärmoptimierungen sind durch Einschränkungen bei Betriebszeiten und Optimierung der Helikopterstandorte und -flugrouten anzustreben, nicht aber durch Festlegung eines Bewegungsplafonds.
- Die Siedlungsentwicklung darf durch den Flugbetrieb nicht beeinträchtigt werden.
- Der Helikopterstützpunkt für Militär, Rega und Kantonspolizei muss erhalten bleiben.
- Ziel ist ein eigenwirtschaftlicher Betrieb des Flugplatzes ohne Subventionen oder Risikoübernahmen durch den Kanton.
- Die angestrebte Lösung soll die Interessen von Kanton, Gemeinden und Bevölkerung im Rahmen einer Gesamtschau berücksichtigen und die verfassungsmässige Zuständigkeitsordnung respektieren.

EINGABE WERKFLUGPLATZKONZEPT ZUR PRÜFUNG BEIM BUND

Der Regierungsrat hat mit Blick auf den anstehenden SIL-Koordinationsprozess für die zivilaviatische Nutzung des Flugplatz Dübendorf Eckwerte definiert[36].

Zugleich reichte der Regierungsrat das von den drei Standortgemeinden erarbeitete Konzept beim Bund zuhanden des SIL-Koordinationsprozesses ein. Das Konzept beinhaltete das Dossier «Historischer Flugplatz mit Werkflügen – Ziviler Flugplatzhalter Dübendorf». Das Konzept wurde durch die Standortgemeinden später überarbeitet und am 22. Mai 2017 dem Bund erneut eingereicht.

Der Bund prüfte das Konzept in der Folge. Er kam zum Schluss, dass der Vorschlag organisatorisch machbar ist. In der detaillierten Umsetzung lässt er aber vor allem bezüglich des ökologischen Ausgleichs und der raumplanerischen Konformität verschiedene Fragen offen. Betrieblich ist die Betankung der zivilen Flugzeuge noch nicht geklärt. Grosse Unsicherheiten zeigen sich in der Finanzierung des Konzepts. Die vorgesehene Defizitdeckung durch die drei Standortgemeinden ist politisch nicht gesichert. Bezüglich der zehn strategischen Oberziele erfüllt der Vorschlag HFW nur deren fünf (strategische Landreserve, Erhalten der Piste, Rückzug Luftwaffe auf Helikopterbasis, Mitbenutzung Piste durch Bund, Baurechtszinsen). Nicht erfüllt sind die Widmung des Flugfelds für Geschäftsreiseverkehr und der kostendeckende Betrieb. Eine Dreifachnutzung des Geländes ist zwar vorgesehen, aber in der aufgezeigten Form nicht vollumfänglich kompatibel mit den aktuellen, nationalen und kantonalen Planungsgrundlagen. Ebenfalls nur teilweise erfüllt sind die Entlastung des Flughafens Zürich sowie die Kostenentlastung des Bundes bei der Mitbenutzung der Piste. Das Konzept wurde daher vom Bund nicht weiter berücksichtigt.

FINANZIERUNGS-VORLAGE STANDORTGE-MEINDEN

Aufgrund der Hauptkritik des Bundes bezüglich der fehlenden Sicherstellung der Finanzierung, haben sich die drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen einerseits auf einen interkommunalen Vertrag zur Zusammenarbeit und Gründung einer Aktiengesellschaft und anderseits auf eine Finanzierungsvorlage geeinigt, um das Konzept mit Unterstützung der Bevölkerung umsetzen zu können[37].

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger aller drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen haben in der Volksabstimmung vom 26. November 2017 dem Konzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen», dem interkommunalen Vertrag und der damit verbundenen Finanzierung an der Urne klar zugestimmt[38].

GRUNDLEGENDE FRAGEN ZUM FLUGVERFAHREN

Am 28. November 2019 orientierte das UVEK über zwei wichtige und für eine zivile Nutzung grundlegende Fragen, die bei der Planung des Projekts im Jahr 2013 nicht berücksichtigt worden sind[39]. Es ging um zwei bewilligungskritische Themen des Bundeskonzeptes für eine zivile Nutzung des Flugplatzes Dübendorf, die auf Stufe Bund gelöst werden müssten. Zum einen stellte sich heraus, dass die Anflugwege rechtlich nicht gesichert waren, zum anderen müssen die Flugverfahren am Flugplatz Dübendorf mit jenen am Flughafen Zürich vertieft auf deren Verträglichkeit untersucht werden, um eine Gefährdung der vom Bund im SIL Objektblatt des Flughafens Zürichs verankerten Mindeststundenkapazität auszuschliessen.
Ein im Auftrag des UVEK erstelltes Gutachten[39] des Bundesamtes für Justiz zeigte auf, wie mit einer Konzessionierung dem Problem der fehlenden Überflugrechte begegnet werden könnte. Ebenfalls vom Bund in Auftrag gegebene Studien bestätigen zudem die Lösbarkeit der zu koordinierenden Flugverfahren.

D.7 Ergänzende Konkretisierung der räumlichen Entwicklung

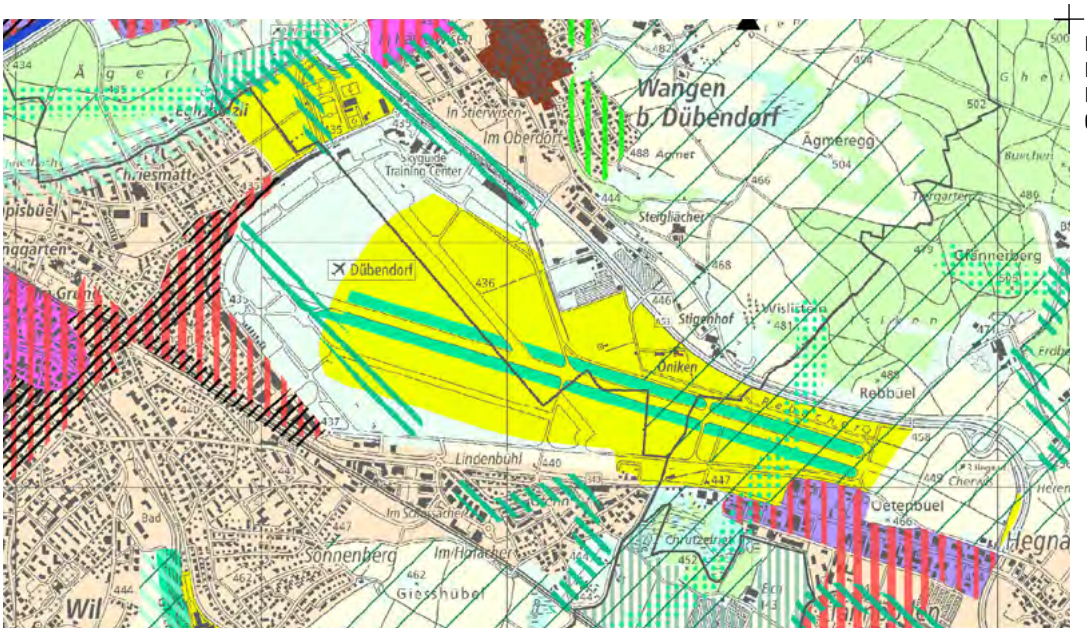
VOM KERNPARK ZUM REGIONAL-PARK

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal nahm 2011 die Erkenntnis eines Kernparks gemäss der Testplanung von 2010 in die Entwicklung des regionalen Raumordnungskonzeptes Glattal (RegioROK) als Element der Leitlinie E auf, unter dem Titel «Regionalpark»[40]. Darunter wurde ein Erholungsgebiet verstanden, welches sich für die Schaffung eines vielfältigen Erholungsparks eignet, als Nachnutzung der Militäraviatik. Die Festlegung erfolgt im Sinne der Gesamtstrategie und der darin proklamierten hohen Erholungs- und Aufenthaltsqualität im Zusammenspiel von Siedlung und Landschaft. Der angestrebte Regionalpark wurde als ein gewichtiger Baustein des hochwertigen Gegengewichts

zu Flughafenentwicklung Zürich und lärmigen Verkehrswegen in der Agglomeration gewertet und hatte einen dementsprechend aussergewöhnlichen Stellenwert für die Naherholung im Siedlungskontext. Dieser Umstand wurde mit der Einbindung in das Freiraumkonzept Fil Vert (Erholungsringe) unterstrichen.

NICHTFEST-SETZUNG DURCH DEN REGIERUNGSRAT

Mit der Fortschreibung 2017 wurde der Regionalpark von den Delegierten bestätigt (Genehmigung durch die Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Glattal, ZPG am 29.3.2017)[41]. Im Rahmen des Prozesses zur Gesamtrevision des Regionalen Richtplans Glattal erfolgte dementsprechend die Festlegung als Erholungsgebiet regionaler Bedeutung Nr. 5 «Regionalpark» parallel zum vorgesehenen Innovationspark; ohne Aviatik (Beschluss Delegiertenversammlung ZPG 29.3.2017)[42]. Die regionale Absicht entfiel aufgrund der Nichtfestsetzung seitens des Regierungsrat Kanton Zürich am 14.2.2018 aus dem regionalen Richtplan Glattal und dem Zielbild 2030 des RegioROK 2017[43].



Regionalpark im Entwurf Regionaler Richtplan Glattal (2017)

Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus

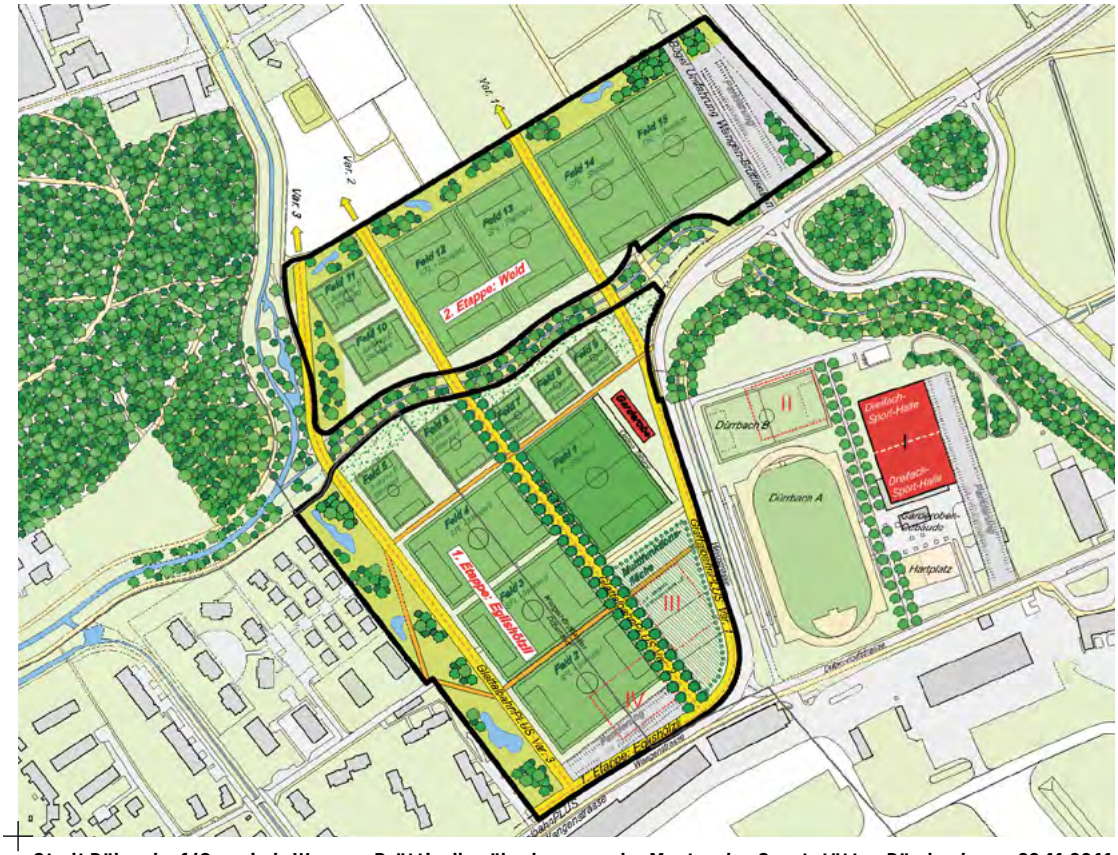
Syntheseplan

- *Zentrumsachse mit 3 Polen*
- *Glattalbahn*
- *Bestehende Bauten Flugplatzrand, Umnutzung*
- *LV-Verbindung Flugplatzrand*
- *Aufzuwertende LV-Verbindung*
- *Starke Verdichtung zu Gebiet mit Zentrumscharakter*
- *Gemässigte Verdichtung Wohnquartier (VG: Anzahl Vollgeschosse)*
- *Verdichtung, mit Priorität für dem Innovationspark nahe stehende Nutzungen*
- *Neuer Hochpunkt (max. 25m)*
- *Neue Verkehrsachse im Flugplatzareal*
- *Öffnung der Stadt ins Flugplatzareal / Sichtbeziehung zum Säntis*
- *Gebiet nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf*
- *Interessenlinie SBB*
- *Perimeter Testplanung*

Syntheseplan aus Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus (2014)

TESTPLANUNG WANGENSTRASSE – BAHNHOF PLUS

Zeitlich parallel zur Städtebaulichen Studie Nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf, hat die Stadt Dübendorf für das Gebiet Wangenstrasse – Bahnhof eine Testplanung lanciert. Der Stadtrat als Auftraggeber der Testplanung hat den Synthesebericht am 10. Juli 2014 genehmigt[44]. Im Synthesebericht sind zu insgesamt 10 Themen Erkenntnisse und die daraus abzuleitenden Empfehlungen formuliert. Die stärksten raumplanerischen Eingriffe sind für die Häuserzeilen entlang der Wangenstrasse zwischen Bahnhof und Flugplatz, für das gesamte Flugfeldquartier und für das Areal südwestlich des Bahnhofs Dübendorf zwischen Bahngeleisen und Neuhofstrasse vorgesehen.
Durch die parallele Bearbeitung der beiden Planungsverfahren wurden grosse Synergien möglich, so dass eine koordinierte und bestmöglich aufeinander abgestimmte Lösungsfindung erreicht werden konnte. Dies galt insbesondere für die heutige Gebäudezeile auf dem



Stadt Dübendorf/Gemeinde Wangen-Brüttisellen überkommunaler Masterplan Sportstätten Dürrbach vom 23.11.2011

Flugplatzgelände in der Zone für öffentliche Bauten. Diese historischen Bauten würden ein hohes Identifikationspotenzial bieten und sollten mehrheitlich erhalten, aber transformiert und neu für vielfältige Gewerbe-, Bildungs- und Kulturnutzungen zur Verfügung stehen, sobald sie frei würden. Damit sollten sie zum Bindeglied zwischen den bestehenden Stadtquartieren und dem künftigen Innovationspark werden.

MASTERPLAN SPORTSTÄTTEN DÜRRBACH 2011

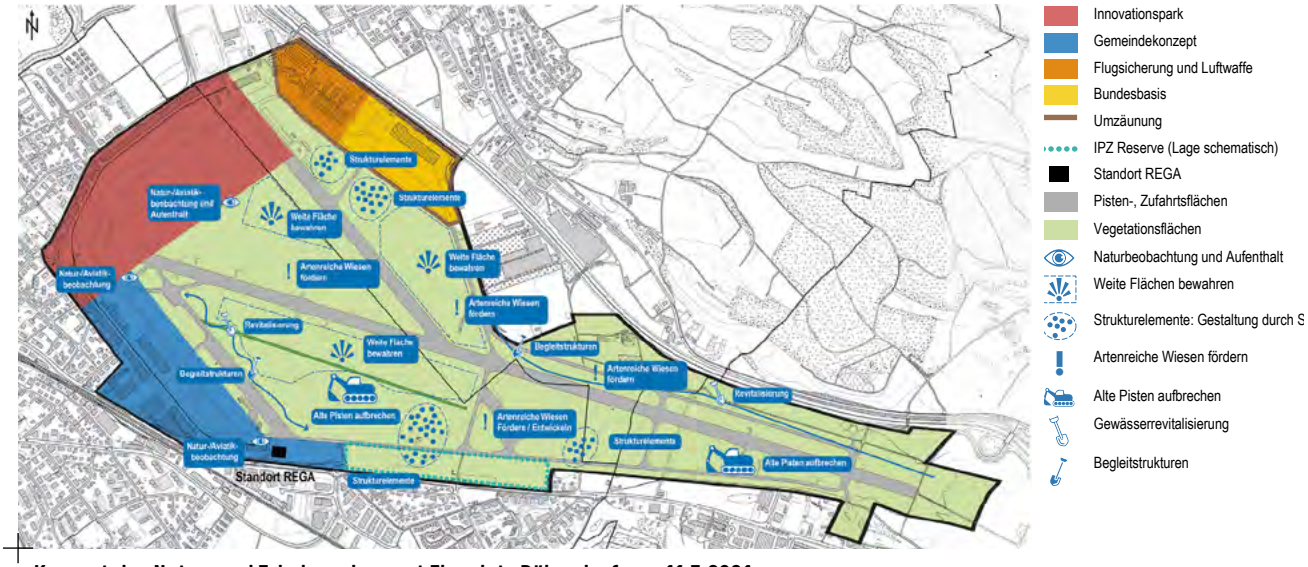
Die Stadt Dübendorf und die Gemeinde Wangen-Brüttisellen haben im Jahr 2011 einen überkommunalen Masterplan Sportstätten Dürrbach aufgestellt, gemäss dem die bestehenden Sportanlagen an der Wangenstrasse (Eigentum der armasuisse) zu einer regional bedeutenden Sportanlage ausgebaut werden sollen. In diesem Sinn laufen derzeit Planungen zum Bau des Sportzentrums Zürich, welches u.a. die bestehende Sporthalle ersetzen soll[45].

NATUR- UND ERHOLUNGS-KONZEPT

Die Standortgemeinden haben gemeinsam mit WWF Zürich, Pro Natura Zürich und Birdlife Zürich ein Natur- und Erholungskonzept erarbeitet[46]. Das Konzept vertieft und ergänzt das Nutzungskonzept für einen historischen Flugplatz mit Werkflügen. Das Natur- und Erholungskonzept zeigt auf, wie der Naturwert des Flugplatzareals gesteigert werden kann und dass die Themen Naturschutz und Erholung mit einem Werkflugplatz vereinbar sind.

AUSGEDEHNTE NATURFLÄCHEN

Das Konzept sieht vor alle nicht mehr benötigten Pisten rückzubauen bzw. für den Naturschutz freizugeben. Welche Pisten genau nicht mehr benötigt werden, ist bei der Konkretisierung des Konzepts noch zu überprüfen. Auch die Umzäunung ist bei der Konkretisierung noch zu prüfen. Die wertvollen Wiesenflächen sollten gesichert und mit punktuell gesetzten Aufwertungsmassnahmen ergänzt werden. Dies, um die Artenvielfalt zu erhalten und langfristig weiter zu erhöhen. Störfreie Bereiche sollten weitgehend erhalten bleiben und für Besucher*innen nur in Teilbereichen des Areals, insbesondere in der Nähe des Innovationsparks zugänglich sein. Mit einer sinnvollen Lenkung der Besucher*innen sollen die wertvolle Wiesenflächen vor Beeinträchtigung geschützt werden. Aufenthaltsbereiche sind naturnah zu gestalten und als solche klar erkennbar zu machen. Wegverbindungen sind unbefestigt.
Die einzelnen Naturflächen sollen extensiv gestaltet und mit einzelnen Vernetzungselementen ergänzt werden. Je weniger Raum für Infrastrukturbauten, Pistenzufahrten und Rollfelder in Anspruch genommen wird, desto mehr Raum besteht für die Extensivierung der verschiedenen Wiesenflächen. Das Konzept sieht vor, alle nicht mehr benötigte Pisten rückzubauen bzw. für den Naturschutz freizugeben. Verfügen jene Flächen über mehr Raum, so könnten ihre Schnittzeitpunkte und somit ihre Wuchshöhen unterschiedlich gestaltet werden. Dies würde nicht nur die Extensivierung der Flächen fördern, sondern potenziellen Beutetieren ein Rückzugsgebiet bieten, um sich im hohen Gras vor Raubvögeln besser verstecken zu können. Dies könnte den Konflikt zwischen der Natur und der Aviatik entschärfen. Es wurden drei Interventionsräume auf dem Gebiet des Flugplatzes festgelegt.



Konzeptplan Natur- und Erholungskonzept Flugplatz Dübendorf vom 11.5.2021

D.8 Weitere Ideen

VISION GLATTALSTADT

Die Gruppe Krokodil setzt sich aus Zürcher Architekten und Landschaftsarchitekten zusammen, die für eine grossräumige Betrachtung des Entwicklungsgebietes Glattal plädieren. Aus Recherchen und Studien entwickelten sie von 2008 bis 2011 die Vision Glattalstadt. Der Flugplatz Dübendorf soll dabei ein Teil dieser urbanen Region sein.
In der Vision der Architektengruppe Krokodil weist das Gebiet des Flugplatz Dübendorf eine dichte Bebauung in versetzter orthogonaler Anordnung auf mit einem grosszügigen Stadtpark in der Mitte. Das Gebiet soll in ein Verkehrskonzept, das sich von Uster bis um den Flughafen Zürich erstreckt, eingebunden sein. Die Vision wurde in Plänen, Modellen und Visualisierungen ausgearbeitet und auch publiziert[47].

DEBATTE DURCH DAS ARCHITEKTURMAGAZIN HOCHPARTERRE

Parc des Loisirs? Das war eine von fünf Ideen, welche die Fachzeitschrift Hochparterre für den Flugplatz Dübendorf entfaltete. Ob Park oder Bauernhof, Rückeroberung oder Feriendorf: Die fünf Zukünfte sollten wenige und vor allem nur reversible Eingriffe in der Art von Zwischennutzungen benötigen. Damit sollte das unschätzbar wertvolle Landreservat für die nächsten Jahrzehnte frei bleiben – frei von kurzsichtiger Gier, frei für kommende Wünsche und Pflichten.

Der alte Flugplatz würde zum «Parc des Loisirs» für den Metropolitanraum Zürich. Er böte Liegewiesen, Alleen und Wälder, Grill- und Spielplätze und sogar einen Badesee. Die intensiv genutzten Flächen grenzten brachenartige Ruhezonen voneinander ab. Die durchdachte Infrastruktur würde den Parkbesuch zum Erfolg machen: Ein Migrolino am Eingang, ein paar Kioske lose verteilt und viele Feuerstellen – aber keine Parkplätze: Wer kommen würde, nähme den Zug, den Bus oder das Velo. An den Rändern wäre genügend Platz für grosse Bühnen: Ob für das eidgenössische Schwingfest, für U2 oder die Berliner Philharmoniker[48].
Am 12. Mai 2010 fand im Architekturforum Zürich eine Debatte über die Zukunft des Flugplatzareals Dübendorf und die vorgestellten Ideen statt.

EINE DENK-ALLMEND FÜR DEN FLUGPLATZ DÜBENDORF

Der Think-Tank Denk-Allmend setzte sich aus Initianten um Thomas Held und Jürg Minsch zusammen. Dieser lud zu einem Ideenwettbewerb und einer nachfolgenden öffentlichen Diskussion ein. Das Auftaktprojekt stellte die Frage «Was soll mit dem Flugplatz Dübendorf – eine weite Prärie von 2,5 Quadratkilometern in der Stadtregion Zürich – in Zukunft geschehen?». Architekten, Kreative und Interessierte konnten Ideenvorschläge für die Umstrukturierung des Flugplatzes einreichen. In Kooperation mit dem Master in Transdisziplinarität der ZHdK wurden während einer Woche die 52 eingereichten Ideen im Theater der Künste Zürich ausgestellt. Workshops und Podiumsdiskussionen thematisierten die Möglichkeiten des freiwerdenden Areals.
Ziel der Initianten der Denk-Allmend war eine demokratische Auseinandersetzung und Förderung des Bürgerengagements.

ECHO

Rechtliche und raum-planerische Grundlagen

E.1 Vertragslandschaft Innovationspark Zürich

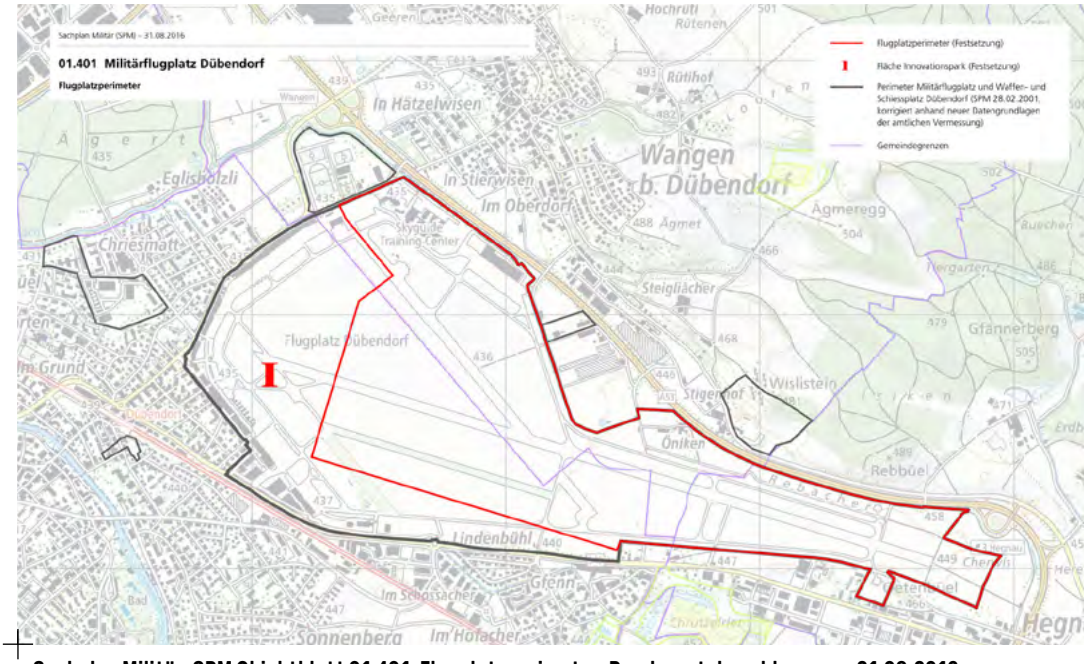
Die dem Schweizerischen Innovationspark «Switzerland Innovation» und seinen Standortträgern, darunter der Standortträger «Switzerland Innovation Park Zurich» auf dem Flugplatzareal Dübendorf im Speziellen, übergeordneten Rechtsgrundlagen und die zugrundeliegende Vertragslandschaft umfasst folgende Dokumente:

- Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIFG) vom 14. Dezember 2012
- Botschaft zur Ausgestaltung und Unterstützung des Schweizerischen Innovationsparks vom 6. März 2015
- Bundesbeschluss über die Abgabe von Grundstücken des Bundes für den Schweizerischen Innovationspark vom 9. September 2015
- Bundesbeschluss über die Unterstützung des Bundes für den Schweizerischen Innovationspark vom 15. September 2015
- Öffentlich-Rechtlicher Vertrag zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Stiftung «Switzerland Innovation» über den Innovationspark vom 21. Dezember 2016 (ÖRV)
- Anschlussvertrag zwischen der Stiftung «Switzerland Innovation» und dem «Switzerland Innovation Park Zurich» vom 8. Februar 2017 (AV) betreffend Zusammenarbeit im Rahmen des Schweizerischen Innovationsparks und das Qualitätssicherungskonzept von Switzerland Innovation vom 11. November 2016 (QSK); als integrierender Bestandteil
- Rahmenvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Zürich betreffend die Transformation des Flugplatzareals in Dübendorf vom 10. Dezember 2018
- Rahmenvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Zürich betreffend die Realisierung eines Innovationsparkes vom 10. Dezember 2018
- Baurechtsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Zürich gemäss Musterbaurechtsvertrag für die einzelnen Baubereiche im Perimeter kantonaler Gestaltungsplan Innovationspark vom 10. Dezember 2018
- Leistungsvereinbarung zwischen Kanton Zürich und Stiftung Innovationspark Zürich Fassung vom 7. Februar 2020 betreffend Aufbau und Betrieb Innovationspark Zürich (IPZ)
- Regierungsratsbeschluss Nr. 150 vom 12. Februar 2020 betreffend Controllingkonzept für den Innovationspark Zürich
- Entwicklungsvertrag zwischen Stiftung Innovationspark Zürich und HRS Investment AG vom 21. Januar 2019 betreffend die Arealentwicklung der 1. Etappe des Innovationsparks Zürich

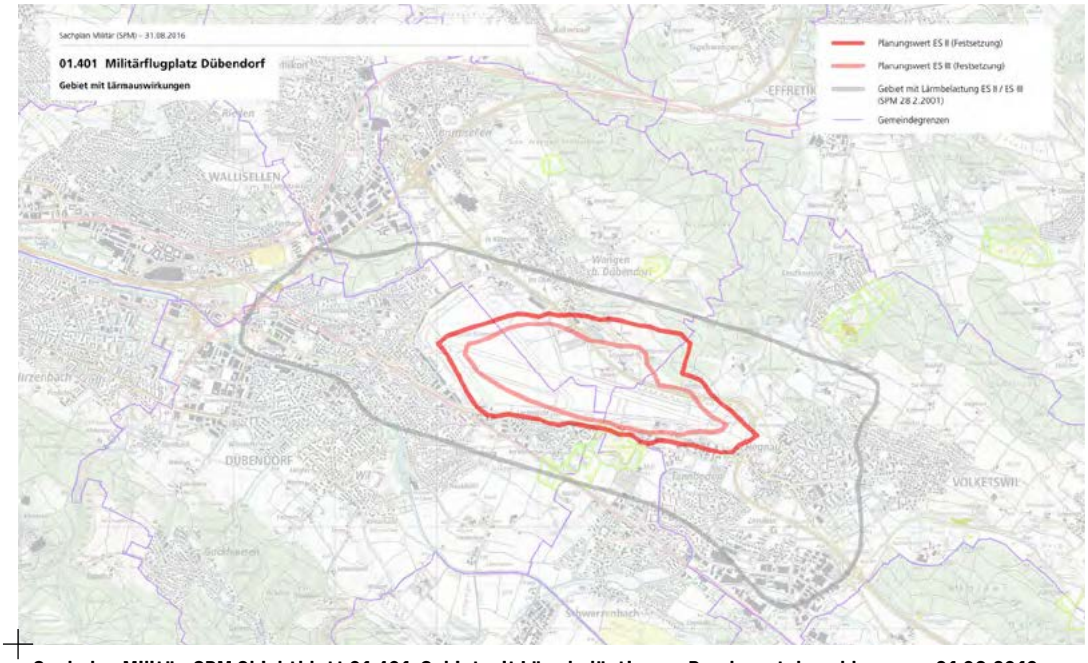
E.2 Sachplan Militär (SPM)

PERIMETER MILITÄRFLUGPLATZ EXKL. INNOVATIONSPARK

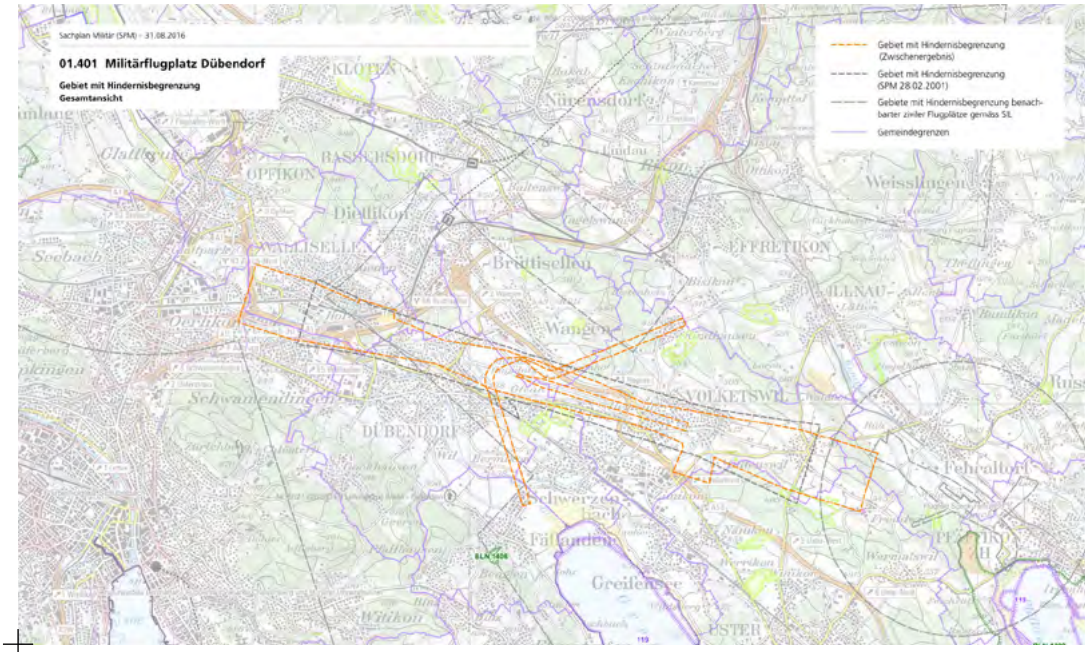
Die raumplanerische Sicherung der militärischen Standorte besorgt der Sachplan Militär (SPM) von 2017[49]. Der SPM legt fest, welche Grundsätze bei der Nutzung der Infrastruktur, der Koordination mit zivilen Planungen und beim Schutz der Umwelt anzuwenden sind. Im Objektteil werden für die Standorte der jeweilige Hauptzweck sowie spezifische Angaben zur Lage und Ausdehnung, zur Nutzung, zu Betrieb etc. festgelegt. Das aktuell gültige Objektblatt 01.401[50] setzt einen Teil des Flugplatzareals als Militärflugplatz fest. Nicht im Perimeter des Militärflugplatzes ist der Teil, welcher für den Innovationspark vorbehalten und im kantonalen Richtplan als Gebietsplanung festgesetzt ist[51]. Für die zukünftige Interessenslage (Stand 2019) liegt ein Entwurf eines neuen Objektblattes vor[52].



Sachplan Militär, SPM Objektblatt 01.401, Flugplatzperimeter, Bundesratsbeschluss vom 31.08.2016



Sachplan Militär, SPM Objektblatt 01.401, Gebiet mit Lärmbelästigung, Bundesratsbeschluss vom 31.08.2016



Sachplan Militär, SPM Objektblatt 01.401, Gebiet mit Hindernisbegrenzung (Gesamtansicht), Bundesratsbeschluss vom 31.08.2016

E.3 Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

GESCHÄFTS-LUFTFAHRT ALS ZENTRALES INTERESSE

Der Bundesrat betrachtete in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik des Bundes (LUPO 2016) die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf für die Geschäftsluftfahrt – zur Entlastung des Flughafens Zürich – als zentrales Anliegen. Am 31. August 2016 verabschiedete der Bundesrat die Revision des SIL-Konzeptteils mit den Zielen und Vorgaben für den Flugplatz Dübendorf. Der Regierungsrat des Kantons Zürich stellte sich mit seinem Beschluss hinter die Pläne des Bundes zur zukünftigen aviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf. Der Bund startete darauf den SIL Koordinationsprozess. Die öffentliche Mitwirkung und die Anhörung der Behörden zum Entwurf des SIL-Objektblatts endeten am 24. Mai 2019.

AUFNAHME DES FLUGPLATZES DÜBENDORF IN DEN SIL

Der Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) beinhaltet Ziele und Vorgaben für den Flugplatz Dübendorf und schafft damit behördenverbindliches Planungsrecht. Die vom Bundesrat am 31.08.2016 verabschiedete Festsetzung[53] wurde unverändert in die revidierte Fassung vom 26.02.2020 übernommen (Kapitel 4.3, Festlegung 9)[54]:

«Teile des Militärflugplatzes Dübendorf werden in ein ziviles Flugfeld umgenutzt. Dieses dient in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr. Weiter soll es Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen offenstehen. Aviatische Grundschulung sowie Linien- und Charterketten-Verkehr sind ausgeschlossen. Das zivile Flugfeld Dübendorf beherbergt eine Helikopter-Basis für Rettungsflüge und Flüge der Kantonspolizei. Weitere gewerbsmässige und private Helikopterflüge sind möglich. Das zivile Flugfeld Dübendorf lässt eine Mitbenützung durch die Luftwaffe für Flüge mit militärischen Helikoptern und Flächenflugzeugen zu.»

OBJEKTTEIL NUR ALS ENTWURF

Der Objektteil des Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) präzisiert die Vorgaben aus dem Konzeptteil für den Flugplatz. Er sorgt für die räumliche Einordnung der Flugplätze und sichert den Raum für deren Bauten und Betrieb. Er gibt Auskunft über die Auswirkungen auf Raum und Umwelt und stellt die Koordination mit den umliegenden Nutzungen und Schutzgebieten sicher. Die Objektblätter regeln für jeden Flugplatz[54]:

- Zweckbestimmung und Funktion der Anlage, Rahmenbedingungen für Betrieb
- Flugplatzperimeter (begrenzt die bauliche Entwicklung)
- Gebiet mit Hindernisbegrenzung
- Gebiet mit Lärmbelastung (begrenzt die betriebliche Entwicklung)
- Grundsätze zur landseitigen Erschliessung und zum Natur- und Landschaftsschutz

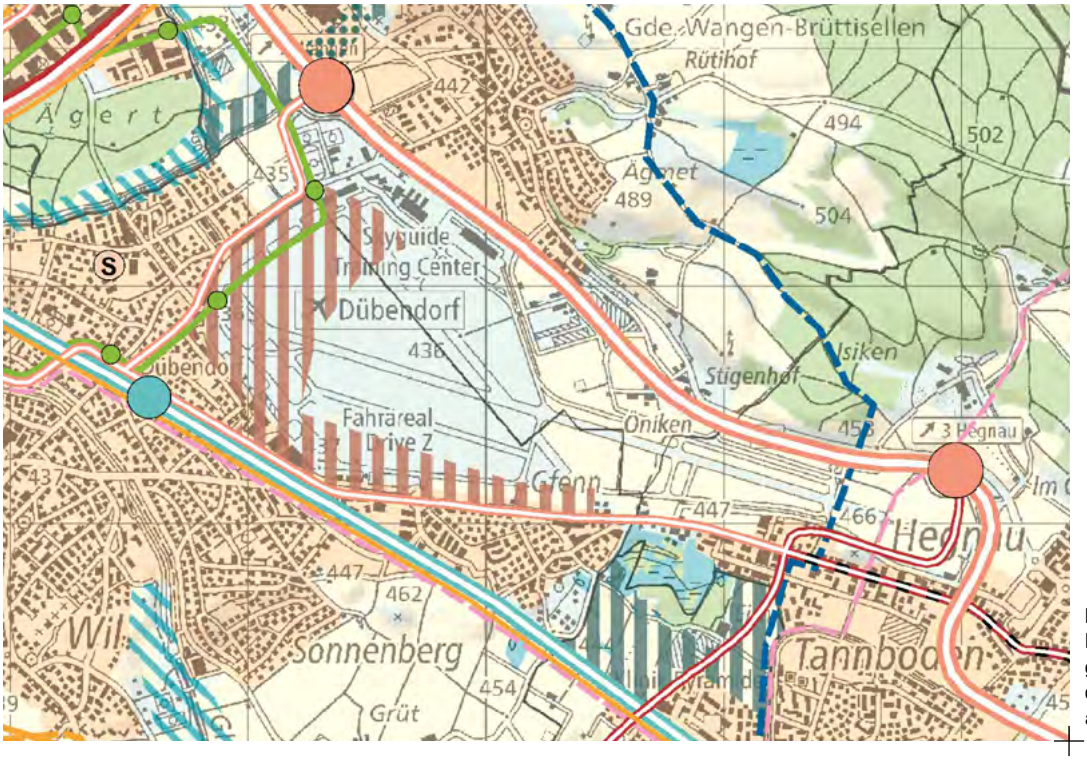
Zum Flugplatz Dübendorf liegt ein Entwurf vom 18.01.2019 vor, dieser wurde aber nicht festgesetzt. Wie o.e. wurde das damit zusammenhängende Verfahren eingestellt.

E.4 Kantonaler Richtplan

Mit dem kantonalen Richtplaneintrag «Gebietsplanung Nationaler Innovationspark, Hubstandort Kanton Zürich» Karteneintrag Nr. 10 im Kap. 6.1 «Öffentliche Bauten und Anlagen» ist der Innovationspark Zürich, IPZ derzeit behördenverbindlich gesichert.

Im Kap. 6.2.2 sind Eckwerte für die Gebietsentwicklung bzw. die Realisierung festgelegt, u.a. folgende Angaben zu Fläche, zu grundeigentümerverbindlicher Sicherung und zur Nutzweise[55]:

- Der Perimeter für den Innovationspark umfasst in der ersten Etappe bis 2030 maximal 37 Hektaren, im Endausbau bis zu 70 Hektaren im Kopfbereich des Flugplatzareals Dübendorf.
- Der Kanton setzt für die Realisierung des Innovationsparks einen kantonalen Gestaltungsplan fest. Der Gestaltungsplan legt die zulässigen Bauten und Anlagen, deren Nutzung und dem innovativen Standort angemessene Nachhaltigkeitsstandards, sowie die öffentlichen Räume fest. Er sichert die öffentliche Nutzung und naturnahe Gestaltung der freien Flächen und sorgt für die verkehrliche Erschliessung.
- Zulässig sind Nutzungen, die unmittelbar dem Ziel dienen, Akteure aus Forschung, Entwicklung und der Produkt- sowie Dienstleistungserzeugung miteinander zu vernetzen und neues Wissen in Wertschöpfungsprozesse zu überführen. Dazu gehören grundsätzlich auch Nutzungen für Freizeit und Erholung, sowie Wohnnutzungen, soweit diese für im Innovationspark tätige Akteure erforderlich sind.



Kantonale Richtplankarte. In der Fassung gemäss Festsetzung durch den Kantonsrat am 28.10.2019

Die Fläche der Gebietsplanung ist grossmehrheitlich nicht als Siedlungsgebiet gemäss Kap. 2.2 festgelegt, ausgenommen davon sind die Bauten am Flugplatzrand in der Stadt Dübendorf.
Zudem ist die Groberschliessung (Kap. 4.2 MIV und Kap. 4.3 ÖV) mit den Einträgen Nr. 49 «Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen im kantonalen Interesse; kein Netzelement»[55] und Nr. 11 «Erweiterung Glattalbahn – Giessen–Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf–Bahnhof Dietlikon (in Koordination mit Nr. 12 und abgestimmt auf Entwicklung Flugplatzareal)»* festgelegt.
Mit der am 4. September 2017 überwiesenen Motion KR-Nr. 177/2015 betreffend Richtplan Kapitel 4.7.2, Eintrag[55] Flugplatz Dübendorf, wurde der Regierungsrat beauftragt, eine Vorlage zur Wiederaufnahme des Flugplatzes Dübendorf in den kantonalen Richtplan vorzulegen. Mit der beantragten Anpassung des kantonalen Richtplans im Rahmen der Teilrevision 2018 kommt der Regierungsrat diesem Auftrag nach. Die Vorlage ist noch in Beratung.

* GlattalbahnPLUS

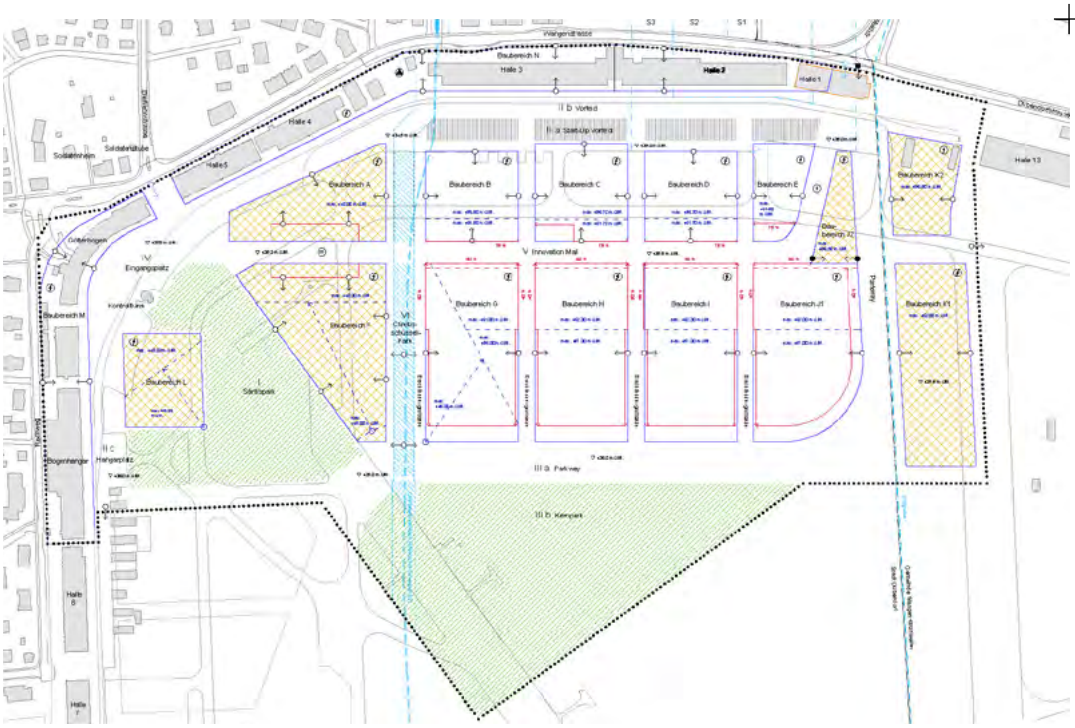
E.5 Kantonaler Gestaltungsplan

KANTONALER GESTALTUNGS-PLAN IPZ 2017 MIT UVB

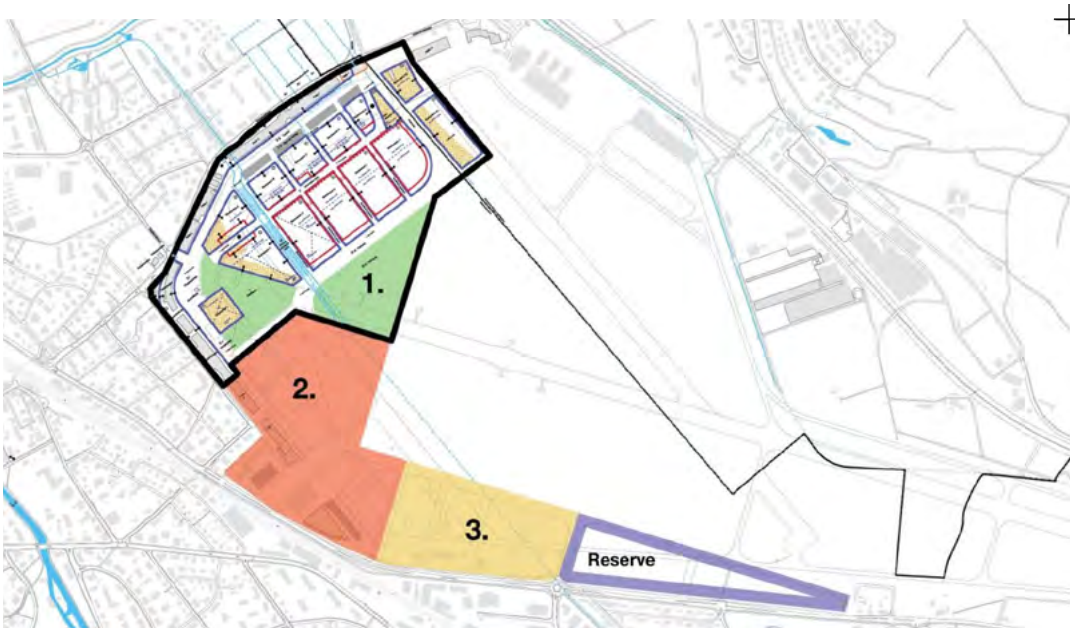
Der kantonale Gestaltungsplan IPZ 2017[3], kGP IPZ wurde mit Verwaltungsgerichtsurteil (VB.2018.00760) vom 8.7.2020 aufgehoben. Im Wesentlichen wurde dies damit begründet, dass ein kantonaler Gestaltungsplan in den festgesetzten Dimensionen nicht das legitime Planungsinstrument i.S. PBG sei, welchem zudem die Grundlage in Form kantonalen Siedlungsgebiets fehlt und welches die wegen der vorgesehenen Entwicklung die kommunale Planungshoheit in unzulässiger Weise umgehe. Der Regierungsrat erhob einerseits Beschwerde gegen das Urteil beim Bundesgericht und beschloss andererseits im Sinne einer vorsorglichen Massnahme die Arbeiten für eine kantonale Richtplanrevision mit nachfolgender Revision des regionalen Richtplans und der kommunalen Bau- und Zonenordnungen in Dübendorf und Wangen-Brüttisellen aufzunehmen[56].
Der Gestaltungsplan sieht eine Gesamtnutzfläche, GNF, von 410 000 Quadratmetern vor, davon 38 000 Quadratmeter am Flugplatzrand.

UMWELTVER-TRÄGLICH-KEITSBERICHT (UVB)

Die Planungen zum kGP IPZ sehen eine Realisierung von mehr als 500 Abstellplätzen für Motorfahrzeuge vor. Daher musste gemäss den Vorschriften der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) eine UVP durchgeführt werden. Die wesentlichen Erkenntnisse flossen in den kGP IPZ ein. Der UVB handelte sämtliche Themen der Umwelt ausführlich ab. Die Luft- und Lärmimmissionen wurden gemäss dem Stand des Mitwirkungsverfahrens zum kGP IPZ beurteilt. Aus diesem Grund basierten sie auf der ursprünglichen Annahme von max. 450 000 Quadratmetern GNF. Mit der Überarbeitung des städtebaulichen Richtprojekts wurde die maximal zulässige GNF in den Gestaltungsplanvorschriften nachträglich auf die o. e. 410 000 Quadratmeter reduziert. Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wurde parallel mit dem kGP aufgelegt und von der Koordinationsstelle für Umweltschutz genehmigt.



Situationsplan des kantonalen Gestaltungsplans IPZ, Festsetzung durch Baudirektion am 9.8.2017, mit Verwaltungsgerichtsurteil (VB.2018.00760) vom 8.7.2020 aufgehoben



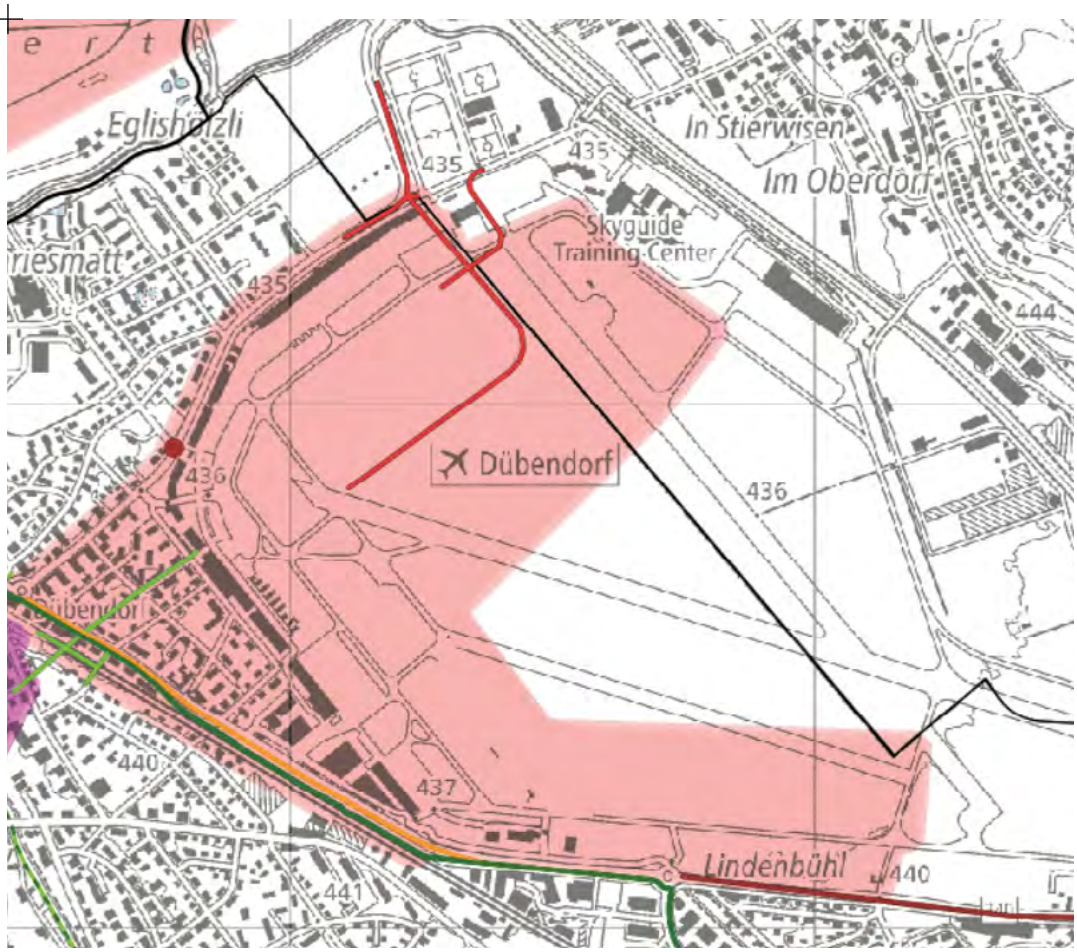
Untersuchungsperimeter (Gebiet 1.) der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), UVB vom 26.11.2015 zum kantonaler Gestaltungsplan IPZ in der Fassung gemäss Festsetzungsverfügung vom 9.8.2017

E.6 Agglomerationsprogramm

AGGLOMERATIONS-PROGRAMM STADT ZÜRICH – GLATTAL

Der Kanton Zürich ist Träger des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr unterstützt der Bund finanziell Verkehrsprojekte in den Städten und Agglomerationen. Das Programm der 3. Generation wurde 2016 eingereicht und 2019 vom Bund genehmigt. Das Programm der 4. Generation wurde bis 2020 erarbeitet und wurde Mitte 2021 dem Bund zur Genehmigung eingereicht. Der Baubeginn der Massnahmen der höchsten Priorität (A-Massnahmen) der 3. Generation hat in den Jahren 2019 bis 2025 zu erfolgen, derjenige der 4. Generation in den Jahren 2024 bis 2028.

Massnahmenübersicht Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, Stand Juni 2021



MASSNAHMEN-ÜBERSICHT AP 3/4

Folgende Massnahmen mit Bezug zum Flugplatzareal Dübendorf sind hervorzuheben:

- Entwicklungsgebiet Innovationspark Zürich/Wangenstrasse/Bahnhof Nord Dübendorf (ist im AP 3 als Massnahme S2 mit Priorität As enthalten); Massnahmenträger: Kanton Zürich, Stadt Dübendorf
- Groberschliessung Innovationspark, Parkway mit Priorität A (im AP 4 als Massnahme MIV4); Massnahmenträger: Kanton Zürich
- Verlängerung Glattalbahn mit 2 Etappen Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf und Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon, jeweils mit Priorität C (im AP 4 als Massnahmen ÖV22/ÖV23 resp. im AP 3 als Massnahmen ÖV3a/ÖV3b); Massnahmenträger: Kanton Zürich
- Multimodale Drehscheibe Bushof Bahnhof Dübendorf mit Priorität B (im AP 4 al Massnahme ÖV6 resp. im AP 3 als Massnahme GV4); Massnahmenträger: Stadt Dübendorf
- Veloschnellroute mit 2 Etappen Wallisellen – Dübendorf und Dübendorf – Grenze Greifensee, jeweils mit Priorität B (im AP 4 als Massnahmen FVV8/FVV9 resp. im AP 3 als LV3a (Teil Dübendorf – Greifensee); Massnahmenträger: Kanton Zürich
- Gleisquerung Casino- bzw. neu Säntisstrasse mit Priorität A (im AP4 als Massnahme FVV19 resp. im AP 3 als G_LV5e); Massnahmenträger: Stadt Dübendorf
- «Fil Vert» – Fuss- und Veloverkehrsverbindung der Erholungswege Greifensee, Flugplatz Dübendorf, Hardwald, Flughafen Zürich G_LV4 Glattal – «Fil Vert» mit Priorität C (im AP 3 als Massnahme G_LV4a resp. LV4b/4c); Massnahmenträger: Kanton Zürich.

E.7 Regionaler Richtplan

FESTLEGUNGEN IM FLUGPLATZ-AREAL IM RRP GLATTAL 2018

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal, ZPG als regionaler Planungsverband i.S. §12 PBG bildet im regionalen Richtplan die Grundlagen und Ziele der räumlichen Entwicklung der Region ab. Der Richtplan wird vom Regierungsrat des Kantons Zürich festgesetzt, er ist behördenverbindlich und in der kommunalen Nutzungsplanung stufengerecht umzusetzen. Der regionale Richtplan enthält innerhalb des Flugplatzareals nur wenige Festlegungen, weil das Areal ausserhalb des kantonalen Siedlungsgebietes liegt[57].

FESTLEGUNGEN IM UMFELD DES FLUGPLATZAREALS U. A. FÜR HOHE BAULICHE DICHTE

Westlich an das Flugplatzareal grenzt das Flugfeldquartier in Dübendorf. Dieses ist im RRP als Gebiet hoher baulicher Dichte Nr. 31 festgelegt. Dort sind durch die Gemeinden in ortsplanerisch zweckmässiger Weise Zonen mit hoher Bebauungsdichte und städtischer Bauweise auszuscheiden. Nahezu deckungsgleich mit dem regionalen Zentrumsgebiet Nr. 8 reicht das regionale Eignungsgebiet für Hochhäuser Nr. 3 «Hochbord/Giessen bis Flugplatzkopf» an das Flugplatzareal heran. Regionale Eignungsgebiete sind zugunsten der städtebaulichen Akzentuierung primär entlang der Glattalbahn und GlattalbahnPLUS festgelegt. In diesen Gebieten können Hochhäuser über 40 m in der Grundordnung und/oder mit Gestaltungsplänen zugelassen werden.

REVITALISIERUNG CHREBSSCHÜSSELIBACH

Basierend auf der Revitalisierungsplanung des Kantons Zürich[58] ist der Chrebsschüsselibach im regionalen Richtplan mit dem Ziel der Ausdolung sowie Aufwertung als Natur- und Erholungselement mit 1. Priorität (Umsetzungshorizont 2025) festgelegt.

NATURSCHUTZ PARALLEL ZUR PISTE

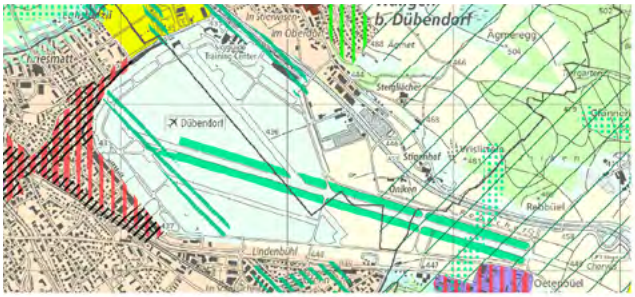
Die Randbereiche der Piste 11/29 sind basierend auf kommunalen Schutzverordnungen mit der Funktion/dem Ziel festgelegt, die Naturwerte zu erhalten und zu fördern.

NUTZUNGSDICHTEANNAHME KGP UNTER REGIONALEN VORGABEN

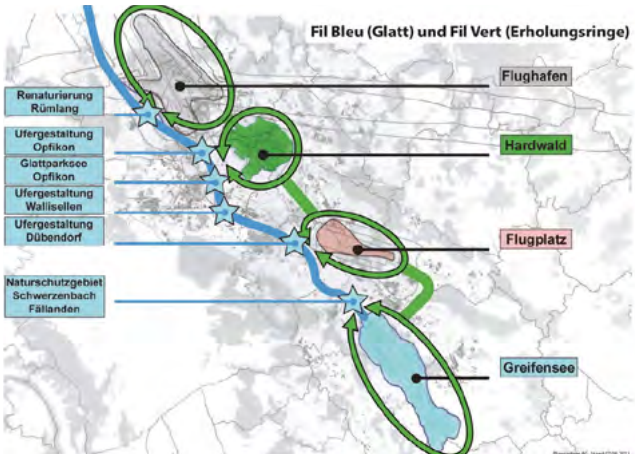
Deckungsgleich mit der Gebietsplanung gemäss KRP ist eine sehr hohe Nutzungsdichte als Zielsetzung festgelegt, d.h. mehr als 300 Köpfe (Einwohner und Beschäftigte) pro Hektar überbauter Bauzone. Der kGP IPZ 2017 ging von 7800 Beschäftigten aus. Angaben zur möglichen Anzahl Einwohner liegen nicht vor. Ausgehend von der Annahme, dass zu der Anzahl Beschäftigte ca. 10 bis 20 % Einwohner hinzukommen, sind das ca. 8600 bis 9400 Köpfe innerhalb des Perimeters des kGP 2017 (37,8 ha inkl. 5 % Zuschlag für Groberschliessung). Daraus lässt sich eine Nutzungsdichte von ca. 250 K/ha üBZ ableiten. Dies liegt im Bereich der hohen Nutzungsdichte (150 bis 300 K/ha üBZ) und damit unterhalb der regionalen Vorgaben.

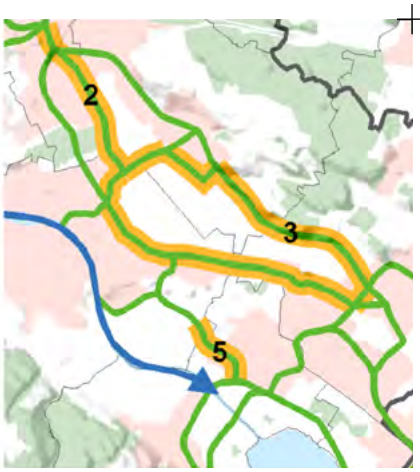
FIL VERT – VERBINDUNG DER PRÄGENDEN REGIONALEN ERHOLUNGSRINGE UND ERHOLUNGSRÄUME

Der Fil Vert dient – neben dem Fil Bleu – der Verbindung der regionalen Erholungsringe und Erholungsräume (Flughafen, Hardwald, Flugplatz und Greifensee). Ziel aus verkehrsplanerischer Sicht ist ein zusammenhängendes und gut zugängliches Fuss- und Veloverkehrsnetz. Die Region Glattal setzt sich für eine Koordination der Umsetzung des Fil Vert und des Fil Bleu u. a. mit dem kantonalen Velonetzplan sowie im Rahmen weiterer Infrastruktur- und Entwicklungsprojekte ein. Die gesamthafte Neubetrachtung des Flugplatzareals bietet die Gelegenheit, dies zweckmässig einzubinden.



Regionaler Richtplan Glattal 2018 – Festsetzung RR am 14.2.2018 (von li. oben nach re. unten) Karte Siedlung und Landschaft; Karte Verkehr; Themenkarte Anzustrebende bauliche Dichte; Themenkarte Gebiete mit und ohne Zulässigkeit Hochhäuser; Themenkarte Dichtestufen, K/ha überbaute BZ zzgl. Legende





Fil Bleu und Fil Vert (gemäss RegioROK, 2017) und Regionaler Richtplan 2018 Themenkarte Fuss- und Veloverkehr, Fil Bleu/Fil Vert

E.8 Ortsplanungen

Ortsplanung Dübendorf

RÄUMLICHES ENTWICKLUNGS-KONZEPT REK 2020

Die Stadt Dübendorf revidiert derzeit die Ortsplanung bestehend aus kommunaler Richtplanung und der Bau- und Zonenordnung. Aktuell erfolgt die Mitwirkung zum Räumlichen Entwicklungskonzept REK[59,60]. Es sind Ziele formuliert, den Innovationspark als Nebenzentrum mit stark erhöhter Nutzerdichte (über 300 K/ha) zu entwickeln und attraktiv sowie direkt an den Bahnhof Dübendorf anzubinden; dies soll entlang des Fil Jaune als Abfolge von Begegnungsräumen mit öffentlichen Nutzungen geschehen. Mit dem Fil Vert sollen eine Langsamverkehrsachse und der Regionalpark etabliert werden. Der Regionalpark wird gemäss dem Zielbild zum Fil Vert im REK als Erholungsring rund um den Flugplatz Dübendorf verstanden und zeichnet sich besonders durch ein neues, grosses Angebot für Erholung und Freizeit aus. Der Chrebsschüsselibach soll als Freiraum im Siedlungsgebiet aufgewertet und das Flugplatzareal als Ausflugsziel gesichert und angebunden werden. Unter dem Titel «100-jährige Vision» werden die Quartiere Hochbord im Westen und Innovationspark im Osten als urbane Pole bezeichnet.

UMZONUNG FLUGPLATZ-RAND IM RECHTSVER-FAHREN BLOCKIERT

Die rechtskräftig der Zone für öffentliche Bauten zugewiesenen Randbereiche des Flugplatzareals wurden teilweise mit der Teilrevision der BZO Flugplatzrand Nord in die Industrie- und Gewerbezone Flugplatzrand IG4 zugewiesen, um die ersten Entwicklungsetappen des IPZ zu sichern. Diese Teilrevision wurde von der Baudirektion genehmigt[61], allerdings ist die Genehmigungsverfügung bis zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Dokuments noch nicht in Rechtskraft erwachsen, da ein Rekurs dagegen beim Verwaltungsgericht hängig ist.

VERDICH-TUNGSPROZES-SE IM UMFELD

Neben den Planungsprozessen in den Randbereichen wurde das Flugplatzumfeld insbesondere zwischen Bahnhof Dübendorf und Flugplatzkopf hinsichtlich seiner Entwicklungspotenziale untersucht. Dazu diente in einem letzten Schritt die Testplanung Wangenstrasse – Bahnhof Plus im Jahr 2014, aufgrund deren Erkenntnisse die Nutzungsplanung für den Bereich Bahnhof Nord und das Flugfeldquartier gegenüber dem Bogenhangar mittels Quartierleitbild und Teilrevision der BZO für eine Siedlungsentwicklung ertüchtigt wurden (Aufzonung zu Zentrumszone Z3b 140 % und Wohnzone W4 80 %)[62].

Umstrukturieren (Verdichtungsgebiet)
Ersatz bestehender Baustrukturen und Transformation der heutigen Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Nebenzentrum
Entwicklung von Hochbord + Innovationspark zu prägenden, urbanen und stark mit Zentrum verbundene Nebenzentren

Fil Jaune
Schaffung neuer Begegnungsräumen (Abfolge von stadtweit bedeutenden, öffentlichen Nutzungen und Freiräumen)

Fil Vert
Schaffung und Etablierung des Regionalparks als Naherholungsraum und Langsamverkehrsachse

Siedlungsgewässer
Revitalisierung der Gewässer und dessen Aufwertung als Freiraum im Siedlungsgebiet

Ausflugsziel
Sicherung der Ausflugsziele und deren Anbindung

Räumliches Entwicklungskonzept REK der Stadt Dübendorf, Entwurf (Fassung vom 15.09.2020)

Vernetzungsstrategie gemäss Räumliches Entwicklungskonzept REK der Stadt Dübendorf, Entwurf (Fassung vom 15.09.2020)

Ortsplanung Wangen-Brüttisellen

MASTERPLAN 2016

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen verfügt über einen kommunal behördenverbindlichen Masterplan – in der Fortschreibung aus dem Jahr 2016 – als strategisches Steuerungsinstrument des Gemeinderats (Exekutive). Die Zielsetzungen werden phasenweise zugunsten einer zweckmässig etappierten Gemeindeentwicklung in der kommunalen Nutzungsplanung[63] umgesetzt. Im Masterplan – Zielbild 2030 und Zielbild 2050 sind östlich der Autobahn verschieden Entwicklungsgebiete definiert mit Arbeitsnutzung zur Abschirmung. Angrenzend an den Innovationspark sind Flächen für synergetische Sondernutzung markiert. Zudem sind nördlich an das Flugplatzareal angrenzend Flächen für Freizeit und Erholung – Sportstätten Dürrbach bezeichnet.

GEPLANTE SAMMEL-STRASSE IM RICHTPLAN

Die Gemeinde hat im rechtskräftigen Verkehrsrichtplan 2006 den behördenverbindlichen Eintrag einer geplanten Sammelstrasse (Groberschliessung), Objekt Nr. 4 parallel zur Autobahn A15 festgelegt. Der Verkehrsrichtplan befindet sich derzeit in Teilrevision[64]

PRIVATER GESTALTUNGS-PLAN SKYGUIDE

Die Realisierung des Flugsicherungszentrums auf dem Flugplatzareal Dübendorf wurde 2002 mit dem privaten Gestaltungsplan Nr. 12 Areal Flugplatz Dübendorf, Wangen – Skyguide planungsrechtlich gesichert. Der Gestaltungsplan umfasst drei Bereiche mit Mass- und Nutzungsvorgaben. Der östlich gelegene Bereich 3 stellt die strategische Reserve des Standortes dar. Mit dem Vorhaben zum Ausbau der Bundesbasis (öffentliche Auflage im Plangenehmigungsverfahren vom 22. März bis am 5. Mai 2021) wird dieser Bereich beansprucht und steht nicht mehr für Skyguide zur Verfügung[65].

Kommmunale Festlegungen

Sammelstrasse: Bestehend Geplant

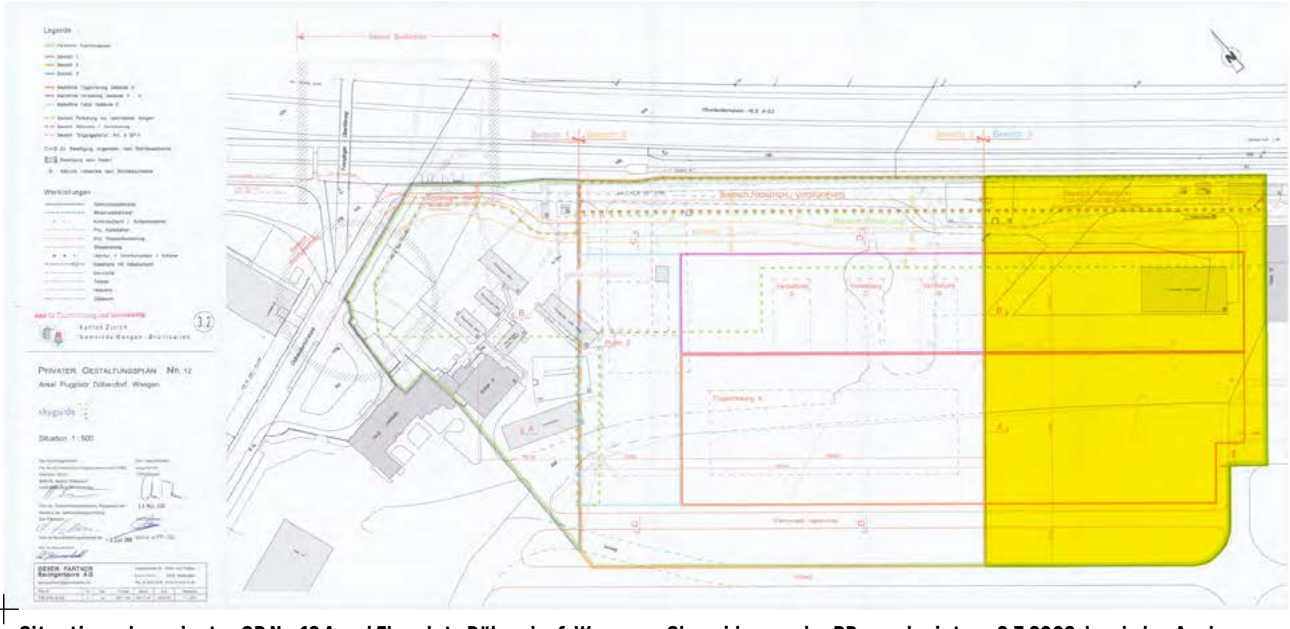
Wohnen

Gewerbe

Innovationspark / synergetische Sondernutzung

Spezialnutzung

Kommunaler Verkehrsrichtplan der Gemeinde Wangen-Brüttisellen (von der GV festgesetzt am 26.09.2006) und Alternative Flugplatzrand im Zielbild 2050 der Gemeinde Wangen-Brüttisellen gemäss kommunalen Masterplan 2016 (vom GR verabschiedet am 22.08.2016)



Situationsplan privater GP Nr. 12 Areal Flugplatz Dübendorf, Wangen – Skyguide, von der BD genehmigt am 2.7.2002 durch den Ausbau der Bundesbasis beanspruchter Bereich 3 – gelb transparent

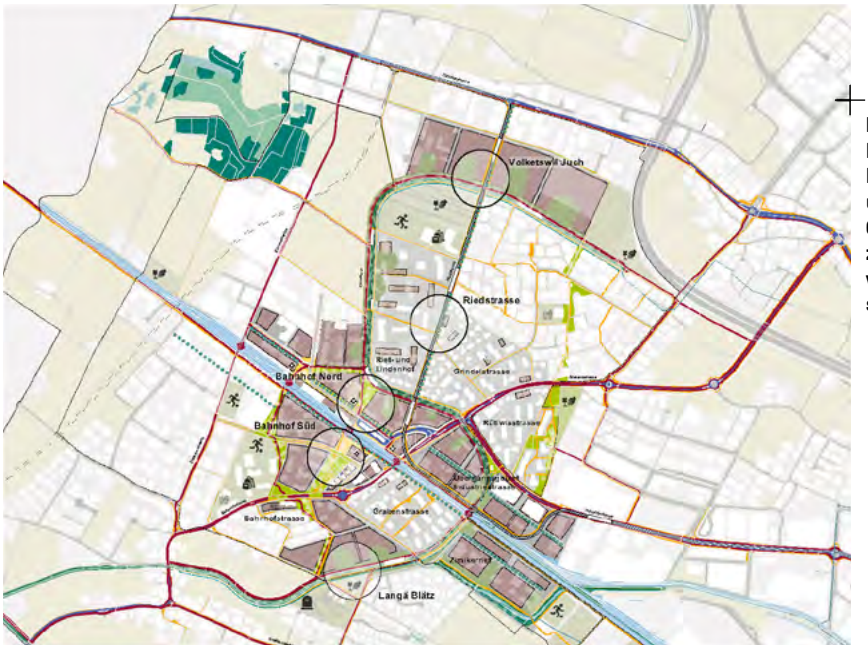
Ortsplanung Volketswil

ORTSPLANUNGS-REVISION AB 2021

Die Gemeinde Volketswil wird im Jahr 2021 den Prozess zur Ortsplanungsrevision lancieren. Neben dem Masterplan Raum Uster – Volketswil 2050[66] dient die darauf aufbauende Vertiefungsstudie «Räumliches Entwicklungskonzept Bahnhof Schwerzenbach und Umgebung»[67] als Grundlage. Zentrales Element ist die ÖV-Achse Riedstrasse vom Bahnhof Schwerzenbach zum Arbeitsplatzgebiet Volketswil Juch. Langfristig besteht die Absicht, über diese ÖV-Achse eine Anbindung via Ueberlandstrasse bis an den Bahnhof Dübendorf zu erreichen.

WEITGEHENDER LÄRMSCHUTZ

Der Gemeinde ist es ein besonderes Anliegen, dass es bei der Umsetzung des Zielbilds zu keinen fluglärmbedingten Einschränkungen der Siedlungsentwicklung von Volketswil kommt. Die Überflughöhe bei Starts und Landungen soll nicht reduziert werden. Die Betriebszeiten sollen gemäss heutigem Stand gesichert werden (Bürozeiten Montag bis Freitag). Zusätzlich soll eine Plafonierung der Anzahl Flugbewegungen (gesamthaft max. 20 000/Jahr) vorgesehen werden.



Räumliches Entwicklungskonzept Bahnhof Schwerzenbach und Umgebung der Gemeinden Schwerzenbach und Volketswil (Vertiefungsstudie 2018)

FOXTROTT

Interessen-landschaft

F.1 Strategische Interessen

Auf der strategischen Ebene werden folgende fünf Interessen identifiziert:
- Landsicherung – Grundeigentum des Bundes
- Positionierung des Forschungs-/Innovationsstandorts Schweiz und der Metropolitanraum Zürich
- Standortentwicklung/-förderung Kanton Zürich
- Fortbestand und Nutzbarkeit des Standortes mit bestehenden Aviatikinfrastrukturen inkl. Flugsicherungsstandort
- Einbindung ins bestehende Siedlungs-/Nutzungsgefüge und Sicherung/Förderung der Akzeptanz der Nutzungsinteressen

Landsicherung – Grundeigentum des Bundes

LANDABGABE IM BAURECHT

Das Flugplatzareal im Umfang von rund 230 Hektaren befindet sich seit 1918 vollständig im Grundeigentum des Bundes. Mit den zivilen Nutzern bestehen Mietverträge. Der Perimeter für das Flugsicherungszentrum wurde Skyguide teilweise im Baurecht für 40 Jahre abgetreten. Für die Transformation des Flugplatzareals in Dübendorf schloss die Schweizerische Eidgenossenschaft mit dem Kanton Zürich im Jahr 2018 eine Rahmenvereinbarung ab. Für die Errichtung des Innovationsparks schloss die Schweizerische Eidgenossenschaft mit dem Kanton Zürich im Jahr 2018 einen Rahmenvertrag sowie einen Baurechtsvertrag für die einzelnen Baubereiche ab. Das Gelände bleibt im Eigentum des Bundes, der Kanton übernimmt das Areal im Baurecht und gibt es im Unterbaurecht weiter. Der Vertrag umfasst die gesamte Fläche des Innovationsparks gemäss Gebietsplanung im KRP im Umfang von 70 Hektaren Land. Die Landabgabe ist unter Berücksichtigung des Bau- und Entwicklungsfortschritts des Innovationsparks zu etappieren. Die Parzellen des künftigen Parkway werden in das Eigentum von Kanton und Gemeinde übernommen, weil Anlagen für die Groberschliessung nicht im Baurecht erstellt werden können.

Positionierung des Forschungs-/Innovationsstandorts Schweiz und der Metropolitanraum Zürich

POSITIONIERUNG FÜR DIE NÄCHSTEN JAHRZEHNTE SICHERN

Die Schweiz ist einer der führenden Forschungs- und Innovationsstandorte im internationalen Vergleich. Diese Position nachhaltig für die nächsten Jahrzehnte zu sichern, ist ein nationales Interesse, welches erfordert, der Schweiz so viele Vorteile wie möglich zu verschaffen, um sich in diesem Kampf um die Innovationsführerschaft nicht von anderen Wettbewerbern verdrängen zu lassen. Dieses nationale Interesse wird getragen von Bund und Kanton sowie Gemeinden und etablierten Institutionen wie ETH Zürich und UZH. Es braucht besondere Orte, welche aussergewöhnliche Bedingungen für Innovation bieten und dadurch globale Anziehungskraft entwickeln, im selben Masse wie gesetzliche Grundlagen, besondere Organisationsformen und finanzielle Absicherungen.

Die Revision des Forschungs- und Innovationsförderungsgesetzes (FIFG)[68] schuf den gesetzlichen Rahmen. Innerhalb dessen entstand die privatrechtliche Stiftung «Switzerland Innovation», welcher die operative Verantwortung für den schweizerischen Innovationspark obliegt. Die finanziellen Absicherungen zugunsten der Innovationsförderung wurden auf eidgenössischer und kantonaler Ebene vorbereitet.

INNOVATIONS-FÖRDERUNG DURCH DEN BUND

Die eidgenössischen Räte haben 2012 mit der Totalrevision des FIFG[68] die gesetzlichen Grundlagen für die Unterstützung des Bundes zugunsten des Schweizerischen Innovationsparks geschaffen. Der Innovationspark besteht aus einer nationalen Trägerschaft (Stiftung Switzerland Innovation) sowie aus einem Netzwerk von sechs rechtlich selbständigen Standortträgern im Umfeld der beiden ETH in Zürich bzw. Lausanne, im Kanton Aargau (Villigen), in der Nordwestschweiz (Allschwil), im Kanton Bern (Biel) und in der Ostschweiz (St. Gallen). Die bestehenden Förderinstrumente des Bundes für Forschung und Innovation stehen grundsätzlich auch für Aktivitäten an Standorten des schweizerischen Innovationsparks zur Verfügung. Neben dem Beschluss zur Landsicherung bzw. Landabgabe im Baurecht hat die Bundesversammlung im Herbst 2015 beschlossen, einen Rahmenkredits über 350 Millionen Franken zur Verbürgung zweckgebundener Darlehen zu sprechen. Im Rahmen dieses Rahmenkredits können Bürgschaften gewährt werden, die die Beschaffung von Fremdkapital durch die Standortträger erleichtern. Die Bürgschaft kann nur zur Finanzierung direkter Forschungs- und Innovationsinfrastrukturen eingesetzt werden. Die Modalitäten des Bürgschaftswesens sind im «Zusatzvertrag Bürgschaftswesen» zwischen dem Bundesrat und der Stiftung Switzerland Innovation geregelt. Der Rahmenkredit des Bundes ist befristet und zweckgebunden; die Freigabe erfolgt in Etappen durch den Bundesrat.

Interessenlage Kanton Zürich

Der Kanton Zürich hat ein unverändert grosses Interesse am Innovationspark, weil dieser einen wichtigen Beitrag an die künftige Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Forschungsstandortes Zürich leistet. Der Kanton Zürich sowie der weitere Metropolitanraum Zürich sind dank attraktiver Rahmenbedingungen gut aufgestellt, um von dieser Entwicklung zu profitieren und sich im internationalen Wettbewerb als innovationsstarker Wirtschaftsstandort zu behaupten. Die beiden international anerkannten Forschungseinrichtungen ETH Zürich und Universität Zürich sind bereits vor Ort und nutzen das Angebot des Innovationsparks in Kombination mit dem Flugplatz schon heute, die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) ist an einer Zusammenarbeit ebenfalls interessiert.

INNOVATIONSFÖRDERUNG DURCH DEN KANTON ZÜRICH

Der Kanton Zürich ist Gründungsmitglied der Stiftung «Innovationspark Zürich», welche den Aufbau und den Betrieb des Innovationsparks auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf bezweckt. Der Anschlussvertrag zwischen der Stiftung «Switzerland Innovation» und dem «Switzerland Innovation Park Zurich» vom 8. Februar 2017 (AV) bildet dafür die Grundlage. Der Kanton Zürich will gemeinsam mit der ETH Zürich und der Zürcher Kantonalbank (ZKB) durch den Innovationspark Zürich die Innovationskraft der Region stärken, indem er Raum für den Aufbau von Kooperationen zwischen lokalen, nationalen oder internationalen Unternehmen und den ansässigen Hochschulen schafft. Der Innovationspark soll die Wertschöpfungsketten beschleunigen und die Rahmenbedingungen für Wirtschaft und Wissenschaft verbessern. Er soll die Branchenvielfalt stärken sowie Arbeitsplätze und einen allgemeinen volkswirtschaftlichen Mehrwert schaffen. Der Betrieb des Innovationsparks soll kostendeckend erfolgen.

ENGAGEMENT DER ETH ZÜRICH

Multidisziplinäre Projektteams der ETH-Zürich mit Forschungsschwerpunkten Robotik, Mobilität, Aviatik und Raumfahrt werden künftig in Dübendorf zu finden sein.

ENGAGEMENT DER UNIVERSITÄT ZÜRICH

Mit dem Einzug des UZH Space Hub in den Innovationspark Zürich wird die Bedeutung des Standortes Innovationspark Zürich auf dem Flugplatzareal weiter betont.

SCHLÜSSELPROJEKT IN DER REGION GLATTAL

Die ZPG befürwortet den Innovationspark und hat dementsprechend den Innovationspark im regionalen Raumordnungskonzept (RegioROK) und im regionalen Richtplan als Schlüsselprojekt bezeichnet.

Standortentwicklung/-förderung Kanton Zürich

SEHR HOHE WIRTSCHAFTSLEISTUNG UND WERTSCHÖPFUNG

Der Kanton Zürich leistet den grössten Anteil an der Wirtschaftsleistung und Wertschöpfung in der Schweiz (2019 ca. 21 % des BIP[69] oder mehr als 152 Milliarden Franken). Dabei spielen zukunftsweisende Wirtschaftszweige eine massgebliche Rolle. Wichtige Cluster am Standort Zürich sind:

- Finanzdienstleistungen
- Life Sciences
- Informations- und Kommunikationstechnologie
- Kreativwirtschaft
- Cleantech
- Aerospace.

Bezogen auf die erwähnten Cluster ist der Wirtschaftsstandort Zürich hauptsächlich als einer der wichtigsten Finanzplätze bekannt. Als

Industriestandort erwirtschaftet der Kanton lediglich 9 % der gesamten Schweizer Industriewertschöpfung. Der Anteil im High-Tech-Sektor ist mit 6 % sogar noch geringer[69].

INNOVATIONS- UND TECHNOLOGIE-TRANSFER DER CLUSTER

Bei der Weiterentwicklung der Cluster spielen Innovations- und Technologietransfer-Organisationen eine wichtige Rolle – die Vernetzung und der Dialog der Akteure ist entscheidend. Diese Position soll erhalten und in Zukunft ausgebaut werden. Dies bedingt gute Infrastrukturen und Standorte mit Entwicklungsperspektiven. Mit dem IPZ entsteht ein Innovationshub mit grossen Flächenkapazitäten. Dadurch kann eine kritische Masse bzw. hohe Dichte an ähnlichen Forschungsaktivitäten erreicht werden. Ausserdem ermöglichen die hohen Flächenkapazitäten, dass der gesamte Prozess von Erforschung über Testing, Prototyping bis zum Engineering am gleichen Ort stattfinden kann[69]. Der Standort Flugplatz Dübendorf ist daher prädestiniert für eine prosperierende Zukunft des High-Tech-Sektors.

Fortbestand und Nutzbarkeit des Standorts mit bestehender zivil/militärisch genutzter Aviatikinfrastruktur und mit Flugsicherungszentrum/Operationszentrale

LAGE UND BESTEHENDE INFRASTRUKTUREN UNERSETZBAR

Das Flugplatzareal Dübendorf ist aufgrund seiner geografischen Lage und als eine der letzten verfügbaren einsatzbereiten Aviatikinfrastrukturen im Mittelland gesamtschweizerisch von strategischer Bedeutung. Ein entsprechender Standort liesse sich nicht von neu auf in das bestehende Siedlungs- und Landschaftsgefüge integrieren. Allein die Landsicherung im Ausmass von 230 Hektaren wäre unverhältnismässig. Zudem ist die zentrale Lage im Metropolitanraum Zürich und den darin angesiedelten Institutionen und Unternehmen bedeutend. Der Fortbestand der bestehenden Infrastrukturen (Piste, Rollwege und dazugehörenden technische Ausstattung wie bspw. Befeuerung) ist ebenso wichtig, da es heutzutage nicht umsetzbar wäre, diese neu zu erstellen – sollte deren Aufgabe jemals in Betracht gezogen werden.

FLUGBETRIEB UND ERHALT DER INFRASTRUKTUREN

Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) beabsichtigt, den Flugplatzbetrieb an eine zivile Flugplatzbetreiberin zu übergeben. Damit geht die Zuständigkeit vom VBS zum UVEK über und der zivile Flugplatz wird im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt SIL mit einem Objektblatt Flugplatz Dübendorf festzulegen sein. Die Luftwaffe ist auch zukünftig auf einen einsatzbereiten Flugplatz mit Hauptpiste 11/29 angewiesen und will sich künftig bei einer zivilen Flugplatzbetreiberin einmieten. Bis auf weiteres wird der Flugplatz von der Luftwaffe für Schulungs-, Trainings- und Einsatzflüge sowie den Lufttransportdienst ganzjährig im bisherigen Rahmen weiterbetrieben.

FLUGPISTE ALS ALLEINSTELLUNGSMERKMAL

Die betriebsbereite Flugpiste ist im Quervergleich der bezeichneten Innovationsparkstandorte ein Alleinstellungsmerkmal und besitzt auch im internationalen Vergleich Seltenheitswert. Der direkte Zugang zur Piste sowie den weiteren Infrastrukturen und der grosszügige Charakter des weiten Areals bietet den Forschungsbereichen Robotik, Mobilität, Aviatik und Raumfahrt Möglichkeiten zur direkten Verknüpfung von Forschung und Entwicklung im Labor zur Erprobung unter realen Bedingungen.

FLUGSICHERUNG

Der Standort des Flugsicherungszentrums von Skyguide und der Operationszentrale der Luftwaffe auf dem Flugplatzareal bleibt weiterhin bestehen, die enge Zusammenarbeit zwischen ziviler und militärischer Flugraumüberwachung sowie der taktischen Einsatzführung hat sich bewährt. Der Standort ist eine kritische Infrastruktur und ein zentraler Bestandteil sowohl zur Wahrung der Lufthoheit als auch zur effizienten und sicheren Luftraumbewirtschaftung.

GEMEINDE-KONZEPT WERKFLUG-PLATZ

Die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen stützen mit ihrem Konzept aus dem Jahr 2017 den Fortbestand der aviatischen Nutzung des Areals für ausgewählte Nutzungen wie historische Flüge, Werkflüge (beinhaltet auch Flüge für Innovationen) sowie Militär und Sicherheitsorganisationen.

Einbindung ins Siedlungs-/Nutzungsgefüge und Sicherung/ Förderung der Akzeptanz der Nutzungsinteressen und deren Auswirkungen

SENSIBLE EINBINDUNG IN DEN KONTEXT

Die Entwicklung als ein Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstandort bei gleichzeitigen zivil- und militäraviatischen Interessen bedingt eine sensible und besonders gut abgestimmte Einbindung in das bestehende Siedlungs- und Nutzungsgefüge, sowohl auf materieller als auch auf ideeller Ebene.

AKZEPTANZ UND INTERESSE FÜR FORSCHUNG/ INNOVATION

Die Arealentwicklung bringt im Vergleich zum weiteren städtebaulichen Kontext neuen Strukturen mit sich. Es ist daher bedeutsam, eine gewisse Öffentlichkeit des Areals zu etablieren. Zu diesem Zweck ist das Areal – soweit mit den einzelnen Anforderungen der ansässigen Nutzungen vereinbar – zugänglich zu machen und so das Interesse der Bevölkerung zu wecken, die Innovations- und Aviatiknutzungen wahrzunehmen. Beispielsweise können die Zugänglichkeit und unter Umständen in Echtzeit erlebbaren Forschungs- und Entwicklungsprozesse das Interesse zukünftiger Generationen von Forschenden wecken und gleichzeitig die Akzeptanz der sukzessiven Erweiterung des Innovationsparks fördern. Zudem ist das Freihalten grosser Teile des Areals von Bebauung/Versiegelung von wesentlicher räumlicher Bedeutung.

F.2 Nutzungsinteressen

Lufttransportdienst

NEUE BUNDESBASIS INBETRIEB-NAHME 2025

Der Militärflugplatz Dübendorf ist der zentrale Standort für die Schweizer Luftwaffe und deren Partnerorganisationen in der Ostschweiz.
Die Nutzung des heute bestehenden Pistennetzes ist aus militärischer Sicht nicht mehr im vollen Umfang notwendig und aus finanzieller Sicht nicht mehr tragbar. Unter der Berücksichtigung, dass neue Flugplätze in der Schweiz kaum mehr realisierbar sind, ist es aus Sicht des Bundes

jedoch sinnvoll, ehemalige Militärflugplätze zu erhalten und nach Möglichkeit der Zivilluftfahrt zur Verfügung zu stellen.
Die Armee wird in Zukunft mit einer Bundesbasis zur Abdeckung der Einsätze in östlichen Landesteilen auf dem Areal verbleiben. Zu diesem Zweck ist eine Fläche von rund 10 Hektaren zugunsten der Luftwaffe im Norden der Piste, im Bereich der Hallen 10 bis 11, reserviert.
Die neue Bundesbasis Dübendorf beschränkt sich auf den Helikopterbetrieb und betreibt Flächenflugzeuge ausschliesslich als militärische Mitbenützung des zivilen Flugplatzes. Dazu gehören Flugbetrieb und Unterhalt von Helikoptern der Luftwaffe zur Abdeckung der Nord- und Ostschweiz. Weiter dient die Basis als Ausgangspunkt für die Vermessungsflüge der swisstopo mittels Spezialflugzeugen und für Leistungen des Lufttransportdienstes des Bundes. Ebenso sollen die Leistungen zugunsten von Einsätzen und der Ausbildung, mit oder ohne Truppen, beibehalten werden. Im Wechsel mit zwei weiteren Militärflugplätzen finden ab Dübendorf ausserdem regelmässig Such- und Rettungsflüge statt.
Bis 2030 beabsichtigt die Luftwaffe sich schrittweise und in enger Abstimmung mit den künftigen Nutzern des Innovationsparks aus den Randgebäuden des Flugplatzareals zurückzuziehen. Die Gebäude werden schrittweise vom Bundesamt für Rüstung (armasuisse) an den Kanton Zürich übergeben.

Interessenlage Bund

Der Bund als Grundeigentümer steht nach wie vor hinter einer Dreifachnutzung. Der bisherige Militärflugplatz Dübendorf soll künftig als ziviler Flugplatz mit Bundesbasis und Standort des Flugsicherungszentrums/der Operationszentrale der Luftwaffe genutzt werden sowie auf einem Teil des Areals die Errichtung eines Innovationsparks durch den Kanton Zürich ermöglichen. Das UVEK hat keine aviatischen Interessen an einem zivilen Flugplatz mehr. Die Planungen des Bundesamts für Rüstung (armasuisse) für die neue Bundesbasis der Luftwaffe sind weit fortgeschritten. Der Flugbetrieb wird bis auf weiteres durch die Schweizer Luftwaffe aufrechterhalten. Gleichzeitig wird die Luftwaffe sich schrittweise auf die neue Bundesbasis zurückziehen. Für ihre Flächenflieger wird sie aber auch zukünftig auf eine flugtaugliche Pistenanlage und damit auf den Weiterbetrieb des Flugplatzes angewiesen sein. Neben der Bereitstellung der strategischen Grundlagen und finanzieller Rahmenbedingungen zur Stärkung des Innovationsstandortes Schweiz unterstützt der Bund durch die etappenweise Abgabe von Land an den Innovationspark die Anstrengungen von Switzerland Innovation.

Flugsicherungszentrum

STANDORT DER ZIVILEN UND MILITÄRISCHEN LUFTRAUM-ÜBERWACHUNG

Gestützt auf das strategische Bekenntnis des Bundes wird am gemeinsamen Standort des Flugsicherungszentrums von Skyguide und der Operationszentrale der Luftwaffe auch zukünftig festgehalten. Damit wird der Bundesauftrag für die zivile und militärische Luftraumüberwachung sichergestellt. Um die Funktionalität der Luftraumüberwachung nicht zu behindern, sind Lärmemissionen, Erschütterungen und elektromagnetische Einflüsse auf das Flugsicherungszentrum und die Einsatzzentrale der Luftwaffe zu vermeiden.

Operationszentrale – Air Operation Center

OPERATIONS-ZENTRALE FÜR SCHWEIZWEITE LUFTPOLIZEI-AUFGABEN

Die im Gebäudekomplex des Flugsicherungszentrums eingemietete Operationszentrale der Luftwaffe dient der Koordination der schweizweiten Luftpolizeiaufgaben. Die Ausstattung der Einsatzzentrale wird aktuell modernisiert, um die Aufgaben auch zukünftig erfüllen zu können. Die uneingeschränkte Funktionalität des Flugsicherungszentrums ist auch für den Betrieb der Einsatzzentrale von grosser Bedeutung.

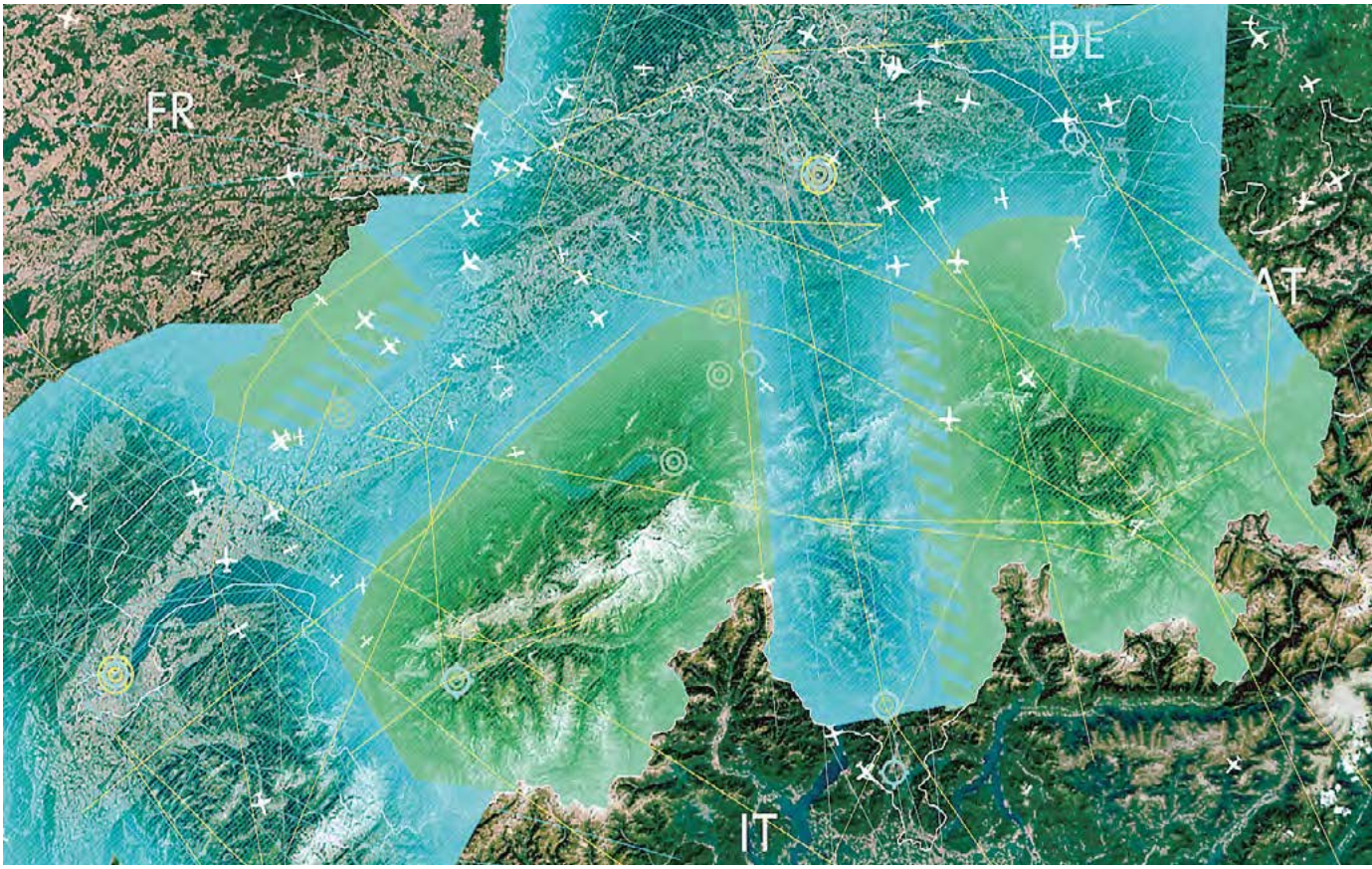
Business Aviation

BUNDES-INTERESSE AN ZIVILEM BETREIBER

Der Bundesrat hat im Jahr 2013 das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, ein öffentliches Einladungsverfahren durchzuführen mit dem Ziel, einen zivilen Betreiber für den Flugplatz Dübendorf über einen Zeitraum von 30 Jahren zu finden. Das Konzept sah ein ziviles Flugfeld für die Geschäftsfliegerei (Business Aviation), Leichtaviatik und Werkfliegerei ohne Linien- oder regelmässigen Charterverkehr vor. Das Flugfeld soll auch militärisch mitbenützt werden können. Die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt legt der Bund mit dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest.

FLUGPLATZ DÜBENDORF AG

Der Bundesrat erteilte am 3. September 2014 der Bewerbung der Flugplatz Dübendorf AG den Zuschlag. Die Schweizerische Eidgenossenschaft unterzeichnete mit der Flugplatz Dübendorf AG eine öffentlich beurkundete Rahmenvereinbarung mit der Verpflichtung, die Planungs- und Bewilligungsverfahren zu durchlaufen und die notwendigen Gesuche einzureichen. Die Flugplatz Dübendorf AG führte in der Folge einen Architekturwettbewerb durch. Ebenfalls erarbeitet wurden Vorprojekte für die Hoch- und Tiefbauten, Wasserbauprojekte, der Umweltverträglichkeitsbericht sowie sämtliche Grundlagen



für das Betriebsreglement. Ende 2019 hat die Flugplatz Dübendorf AG das komplette Umnutzungsgesuch zur Vorprüfung beim Bund eingereicht.

BUNDES-INTERESSE AN ZIVILAVIATISCHER NUTZUNG VERWORFEN

Im Herbst 2020 stellte der Bund das eingeleitete Sachplanverfahren für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld ein[2]. Das UVEK sieht keine zivilaviatische Interessen mehr. Der Bundesrat hält nicht mehr an seinem Konzept für ein ziviles Flugfeld fest und hat das UVEK und VBS darum beauftragt, sich stattdessen am konzeptionellen Neustart des Planungsprozesses durch den Kanton Zürich zu beteiligen. Der Bundesrat stellte in seiner Medienmitteilung fest, dass die FDAG trotz der veränderten Ausgangslage an ihrem Betriebskonzept festhält und dafür eine Konzession erwartet, worauf jedoch kein Rechtsanspruch besteht. Auf der Grundlage des eingestellten SIL-Prozesses könnte eine Konzession auch nicht ohne Weiteres erteilt werden. Er hielt zudem fest, dass unter diesen Voraussetzungen die Zusammenarbeit mit der FDAG nicht mehr möglich ist und daher beendet wird.

Werkflugplatz

POSITIONIERUNG ZÜRCHER PLANUNGSGRUPPE GLATTAL (ZPG)

Die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) hat sich gegen die Nutzung für Business-/General Aviation auf dem Flugplatz Dübendorf ausgesprochen. Sie befürwortet die aviatische Nutzung für Werkflüge, für Rettungsflüge der REGA und Flüge der Kantonspolizei (Helikopterbasis) sowie für Flüge mit militärischen Helikoptern und Flächenflugzeugen (Luftwaffe, exkl. Jetbetrieb). Dem Konzept der Standortgemeinden «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» verwehrt sie sich nicht.

HISTORISCHER FLUGPLATZ MIT WERKFLÜGEN (HFW) UND WERKFLUGPLATZ DÜBENDORF AG

Die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen stellten sich gegen die vom Bund geplante Auslagerung der Businessaviatik und Kleinfliegerei von Kloten nach Dübendorf, um die Lebensqualität der Bevölkerung langfristig sicherzustellen. Sie entwickelten daher das Nutzungskonzept eines historischen Flugplatzes mit Werkflügen. Gemäss diesem ist die Nutzung des Flugplatzes auf Flüge mit historischen Flugzeugen (Ju Air), Werkflüge sowie auf die militärische, polizeiliche und rettungsdienstliche Nutzung sowie grundsätzlich auf die bestehenden Betriebszeiten beschränkt. Das Konzept sieht zusätzlich vor, dass bei besonderen Anlässen vorübergehend auch zivile Geschäfts- und Regierungsflüge (inkl. Helikopterflüge) durchgeführt werden können. Die Gemeinden sehen für den Betrieb maximal 20 000 Flugbewegungen im Jahr vor (inkl. 9000 militärischer Flugbewegungen).

ZIVILE EINSATZ-/ RETTUNGSFLÜGE

Die Such-, Beobachtungs- und Fahndungseinsätze mit dem im Verbund finanzierten Helikopter der Kantonspolizei Zürich werden auch zukünftig vom Flugplatzareal Dübendorf starten, da dies der zentral gelegene Standort aller Verbundpartner ist. Neben den genannten Einsatzflügen mit dem Helikopter der Kantonspolizei Zürich werden auch zukünftig Rettungsflüge der Rega vom Standort Dübendorf aus stattfinden.

TOURISTENFLÜGE IN HISTORISCHEN FLUGZEUGEN UND NUTZUNG FÜR SONDERFLÜGE

Das Unternehmen JU-AIR wird sich künftig auf den Flugbetrieb der historischen JU-52 als Kerngeschäft konzentrieren. Der Wartungsbetrieb wird geschlossen und der Unterhalt der Flugzeuge und Motoren wird an die JUNKERS Flugzeugwerke und einen externen Motorenpartner übergeben. Die Wiederaufnahme des Flugbetriebs der JU-AIR ist aktuell unklar.
Die Nutzung für Sonderfälle wie dem WEF soll aufrecht erhalten bleiben.

KOMMUNALE DEFIZITGARANTIE VON BEVÖLKERUNG GETRAGEN

In den drei Gemeinden wurde am 26. November 2017 über das Konzept abgestimmt, was verbunden ist mit einer jährlichen Defizitgarantie über ca. 1,6 Mio. CHF[70,71] – getragen durch die Standortgemeinden. Alle drei Gemeinden stimmten der Vorlage klar zu: Dübendorf mit 57,7 Prozent, Volketswil mit 70,3 Prozent und Wangen-Brüttisellen mit 74,1 Prozent.

Daraufhin wurde am 30. Januar 2018 der interkommunale Vertrag unterzeichnet und am 12. Juli 2018 wurde die Werkflugplatz Dübendorf AG WFD gegründet.

INTERKOMMUNALER VERTRAG

Bis zu einer Zustimmung des Bundes sind die drei Gemeinden übereingekommen, dass Dübendorf in dieser Phase den formellen Lead übernehmen soll. Mit der Genehmigung des interkommunalen Vertrages sind die Gemeinden Volketswil und Wangen-Brüttisellen eingebunden und belegen dies mit ihrem Darlehen in der Höhe von je 40 000 Franken an die AG[37].

WERKFLUGPLATZ DÜBENDORF AG

Um Investoren in das Gemeindekonzept einzubinden wurde die WFD Werkflugplatz Dübendorf AG gegründet[37]. Die Gesellschaft soll den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf als historischen Flugplatz mit Werkflügen bezwecken, wobei die Nutzung des Flugplatzes auf historische Flüge, Werkflüge sowie auf die militärische, polizeiliche und rettungsdienstliche Nutzung beschränkt werden soll. Bei besonderen Anlässen könnte der Flugplatz Dübendorf vorübergehend auch für zivile Geschäfts- und Regierungsflüge (inkl. Helikopterflüge) genutzt werden. Die WFD AG ist wie folgt zusammengesetzt:

- Stadt Dübendorf (60 %)
- Nomad Technics AG (24 %)
- Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL) (16 %).

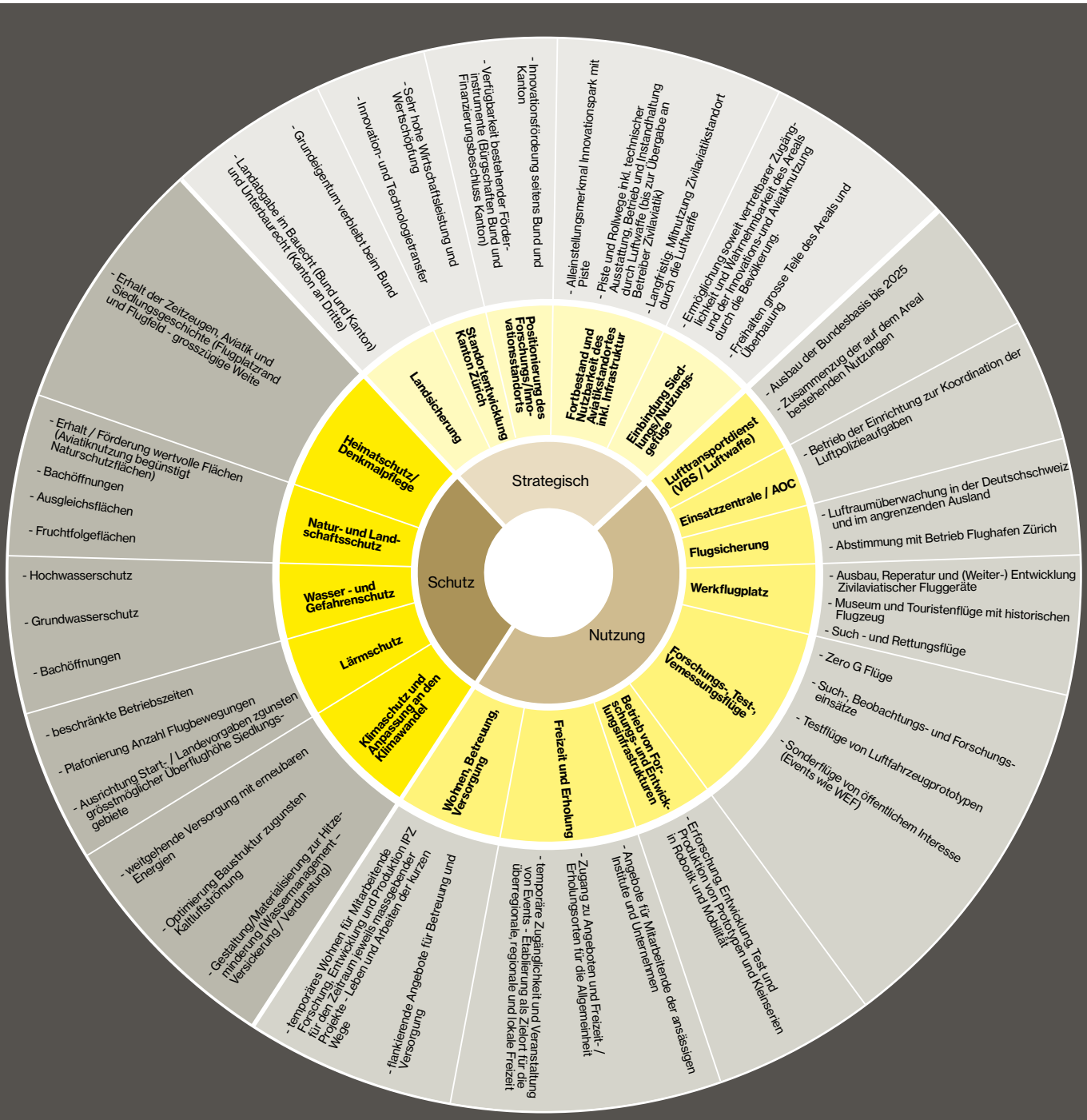
Flüge und Fahrten zu Zwecken wie Forschung, Test und Vermessung

FORSCHUNGSFLÜGE Z. T. AUF DIE LÄNGE DER PISTE ANGEWIESEN

Die Aviatikinfrastrukturen werden bereits heute und sollen auch zukünftig für spezielle Forschungsflüge genutzt werden. In der Anzahl untergeordnete, aber in der Forschung bedeutende und in der Öffentlichkeit Aufsehen erregende Flugbewegungen werden die sogenannten Zero-G-Flüge sein, welche unter Beteiligung des UZH Space Hub stattfinden. Diese werden mit dem Airbus A310 bestritten, welcher auf die verfügbare Länge der bestehenden Piste angewiesen ist. Ebenfalls auf die Piste angewiesen sind Forschungsbereiche für Testflüge mit elektrischen Flugzeugen, Flugobjekten des Vertical Take-Off And Landing (VTOL), Drohnen und allgemein bemannten und autonomen Flugobjekten.

Vielfältige Interessen
sind abzuwägen:

Interessen von heute und von morgen, aus einer Strategie, für eine Nutzung oder zum Schutz von kulturellem Erbe und unserer Umwelt.


Strategisch
Schutz
Nutzung
Landsicherung
Standortentwicklung Kanton Zürich
Positionierung des Forschungs/Innovationsstandorts
Fortbestand und Nutzbarkeit des Aviatikstandortes inkl. Infrastruktur
Einbindung Siedlungs/Nutzungsgefüge
Lufttransportdienst (VBS / Luftwaffe)
Einsatzzentrale / AOC
Flugsicherung
Werkflugplatz
Forschungs-, Test-, Vermessungsflüge
Betrieb von Forschungs- und Entwicklungsinfrastrukturen
Freizeit und Erholung
Wohnen, Betreuung, Versorgung
Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel
Lärmschutz
Wasser - und Gefahrenschutz
Natur- und Landschaftsschutz
Heimatschutz/ Denkmalpflege
- Landabgabe im Baurecht (Bund und Kanton) und Unterbaurecht (Kanton an Dritte)
- Grundeigentum verbleibt beim Bund
- Innovation- und Technologietransfer
- Sehr hohe Wirtschaftsleistung und Wertschöpfung
- Verfügbarkeit bestehender Förderinstrumente (Bürgschaften Bund und Finanzierungsbeschluss Kanton)
- Innovationsförderung seitens Bund und Kanton
- Alleinstellungsmerkmal Innovationspark mit Piste
- Piste und Rollwege inkl. technischer Ausstattung, Betrieb und Instandhaltung durch Luftwaffe (bis zur Übergabe an Betreiber Zivilaviatik)
- Langfristig: Mitnutzung Zivilaviatikstandort durch die Luftwaffe
- Ermöglichung soweit vertretbarer Zugänglichkeit und Wahrnehmbarkeit des Areals und der Innovations-und Aviatiknutzung durch die Bevölkerung.
- Freihalten grosse Teile des Areals und Überbauung
- Ausbau der Bundesbasis bis 2025
- Zusammenzug der auf dem Areal bestehenden Nutzungen
- Betrieb der Einrichtung zur Koordination der Luftpolizeiaufgaben
- Luftraumüberwachung in der Deutschschweiz und im angrenzenden Ausland
- Abstimmung mit Betrieb Flughafen Zürich
- Ausbau, Reperatur und (Weiter-) Entwicklung Zivilaviatischer Fluggeräte
- Museum und Touristenflüge mit historischen Flugzeug
- Such - und Rettungsflüge
- Zero G Flüge
- Such-, Beobachtungs- und Forschungseinsätze
- Testflüge von Luftfahrzeugprototypen
- Sonderflüge von öffentlichem Interesse (Events wie WEF)
- Erforschung, Entwicklung, Test und Produktion von Prototypen und Kleinserien in Robotik und Mobilität
- Angebote für Mitarbeitende der ansässigen Institute und Unternehmen
- Zugang zu Angeboten und Freizeit- / Erholungsorten für die Allgemeinheit
- temporäre Zugänglichkeit und Veranstaltung von Events - Etablierung als Zielort für die überregionale, regionale und lokale Freizeit
- flankierende Angebote für Betreuung und Versorgung
- temporäres Wohnen für Mitarbeitende Forschung, Entwicklung und Produktion IPZ für den Zeitraum jeweils massgebender Projekte - Leben und Arbeiten der kurzen Wege
- Gestaltung/Materialisierung zur Hitzeminderung (Wassermanagement – Versickerung / Verdunstung)
- Optimierung Baustruktur zugunsten Kaltluftströmung
- weitgehende Versorgung mit erneuerbaren Energien
- Ausrichtung Start- / Landevorgaben zgunsten grösstmöglicher Überflughöhe Siedlungsgebiete
- Plafonierung Anzahl Flugbewegungen
- beschränkte Betriebszeiten
- Bachöffnungen
- Grundwasserschutz
- Hochwasserschutz
- Fruchtfolgeflächen
- Ausgleichsflächen
- Bachöffnungen
- Erhalt / Förderung wertvolle Flächen (Aviatiknutzung begünstigt Naturschutzflächen)
- Erhalt der Zeitzeugen, Aviatik und Siedlungsgeschichte (Flugplatzrand und Flugfeld - grosszügige Weite

GEEIGNETE FLÄCHEN FÜR TESTS VON LUFT-/ LANDFAHRZEUG-PROTOTYPEN

Die Rollwege und Pisten mit ihrer Länge und konfliktfreien Nutzungsmöglichkeit werden gleichermassen für Testflüge und -fahrten von Luft-/Fahrzeugprototypen benötigt. Beispielweise benötigen Teams der ETH Zürich aus dem Bereich autonomes Fahren oder auch der Academic Motorsports Club Zurich, AMZ, Zugang zu Rollwegen des Flugplatzes, um dort die Prototypen zu testen und weiterzuentwickeln. Autonomes Fahren soll zu Forschungs- und Testzwecken auf dem ganzen Areal möglich sein. Drohnenflüge (auch autonome) sollen zu Forschungs- und Testzwecken grundsätzlich auf dem ganzen Areal möglich sein – zum Teil mit zusätzlichen, auf den Dächern oder auf dem Boden vorgesehenen Landeplätzen. Freie Bodentestflächen ausserhalb des Pistennetzes, welche nicht Teil der überbaubaren Fläche sind, sollen als wesentlicher Bestandteil des Forschungsstandortes mit der Synthese verankert werden.
Luft- und Raumfahrttechnologie: Die Luft- und Raumfahrt wird in der Zukunft eine wichtige Triebkraft für Forschung, Technik und Innovation. In der New Space Economy wird der erdnahe Orbit zu einem Wirtschaftsraum, einem Ort für Innovation und Produktion. Bereits existierende, international sichtbare und gut vernetzte Forschung in der Luft- und Raumfahrt in den Bereichen Erdbeobachtung, Space Life Sciences, Astrophysik, autonomes Fliegen/Micro Aerial Vehicles und Aviatik soll auf dem Flugplatzareal mit neuen Partnerschaften aus Wissenschaft und Industrie verbunden werden.

VERMESSUNGS-FLÜGE

Ebenfalls werden Vermessungsflüge seitens swisstopo und der Verbundpartner des Helikopters der Kantonspolizei Zürich weiterhin vom Standort Dübendorf durchgeführt.

Forschung und Entwicklung – Ansiedlung und Betrieb

ENTWICK-LUNGSKONZEPT «INNOVATION PARK ZURICH»

Das Entwicklungskonzept bildet die Basis für die weitere Detailplanung[72]. Innerhalb der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen wurde die Arealentwicklung IPZ AG gegründet, welche unter Federführung der HRS Real Estate AG mit einem interdisziplinären Projektteam das Konzept erarbeitet, welches als Entwurf vorliegt. Als wesentliche Erfolgsfaktoren werden im Entwicklungskonzept der vorhandene Talent Pool, die sorgfältige Kuratierung der Nutzerinnen für einen attraktiven Nutzungsmix, die zu verfolgenden Nachhaltigkeitsziele, die absolute Arealgrösse und die Lage mit Zugang zum Flugplatz identifiziert. Wesentliche Erfolgsvoraussetzung für das Entstehen des Innovationsparks ist die Ansiedlung von Unternehmen mit klarem Fokus auf F+E- bzw. Innovationsaktivitäten. Voraussetzung dafür ist eine F+E-Zusammenarbeit mit einer Hochschule oder Forschungseinrichtung bzw. Produktionstätigkeiten,

die in direktem Zusammenhang mit F+E-Aktivitäten stehen, wie z. B. Prototyping, Test- und Versuchsanlagen und dergleichen. Dies leitet sich aus dem Qualitätssicherungskonzept (QSK) als integraler Bestandteil des Anschlussvertrags ab. Start-Ups/Spin-Offs aus den F+E-Aktivitäten werden darunter subsummiert. Als grösste Herausforderungen werden die nötige Flexibilität der Gebäude aufgrund unterschiedlicher und wechselnder Nutzung, die noch nicht vorhandene leistungsfähige ÖV-Anbindung und die fehlende Planungssicherheit benannt.

TESTINFRA-STRUKTUREN

Ein ausschlaggebender Bestandteil des Innovationsparks Zürich soll sein Angebot an unterschiedlichen Testinfrastrukturen sein. Im Gegensatz zu einem gewöhnlichen Businesspark soll der Fokus im Innovationspark verstärkt auf der Entwicklungs-, Test- und Produktionsphase von

der Entwicklung über das Prototyping bis hin zu Kleinserien an einem Ort liegen. Die einzigartige Lage direkt am Flugplatz Dübendorf muss es dem Innovationspark erlauben, einen direkten Anschluss an die Piste des Flugplatzes zu realisieren, um so Forschungs- und Testflüge für unterschiedliche Fluggeräte ermöglichen zu können.

ZIELGRUPPEN

Der Innovationspark soll sich auf Forschung und Entwicklung (Research & Development) an der Schnittstelle von Wissen- und Unternehmerschaft fokussieren. Die wichtigsten Zielgruppen sind Grossunternehmungen, nationale Forschungsinstitute und Hochschulen. Als synergetische Nutzungen bzw. als Folge der F+E wird die Ansiedlung von KMU und Start-Ups/Spin-Offs zu erwarten sein. Der grösste Flächenbedarf im Umfang von rund 80 % der gesamten Fläche wird seitens privater Unternehmen, universitärer Einrichtungen und Forschungsinstitute erwartet. Dazu gehören insbesondere die drei bereits in Dübendorf ansässigen Lehr- und Forschungsanstalten, die ETH Zürich, die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) und die Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz (Eawag). Das Verhältnis zwischen Büroflächen und Labors, Werkstätten, Testanlagen sowie Pilot- und Prototypinganlagen wird sich aus der Entwicklung des Standortes ergeben. Das Verhältnis wird wahrscheinlich – mittel- und langfristig – mit Schwankungen reagieren, welche sich aus der Dynamik der Re-Industrialisierung und des Technologie-/High-Tech-Sektors ergeben.

Interessenlage Stiftung Innovationspark

Dübendorf soll zum Hauptstandort des Standortträgers «Switzerland Innovation Park Zurich» der nationalen Initiative Switzerland Innovation werden. Der Innovationspark Zürich wird zum zentralen Projekt auf dem bisherigen Militärflugplatz Dübendorf. Themen wie Robotik, Mobilität, Luft- und Raumfahrt, aber auch moderne Produktionstechnologien oder Digitalisierung und MedTech sollen im Fokus der zukünftigen Nutzung stehen. Von zentraler Bedeutung ist dabei die möglichst direkte und unkomplizierte Integration von Forschung, Entwicklung und Anwendung an einem Ort, was in der Schweiz im internationalen Vergleich noch zu wenig getan wird. Damit erhöhen sich nicht nur Entwicklungsgeschwindigkeiten, sondern Innovationen können auch sehr viel einfacher in praxisnahen Pilotversuchen getestet, gegebenenfalls verbessert und zeitnah in Produkte und Anwendungen umgesetzt werden.

Wohnen

ARBEITEN UND WOHNEN MIT KURZEN WEGEN

Neben der Forschung und Entwicklung bilden Angebote für Wohnnutzungen einen wichtigen Baustein für die Funktion des Innovationsparks. Diese Wohnnutzung ist für Mitarbeitende (zzgl. der Angehörigen/Lebensgemeinschaften) der Forschungs- und Entwicklungsinstitute sowie der erwähnten zukünftigen synergetischen KMU und Start-Ups/Spin-Off zu F+E, im Sinne des Innovationsparks vorgesehen. Dabei liegt der Fokus auf befristeten Wohnnutzungen, deren Zeitraum von den jeweils massgebenden Projekten bestimmt sein wird. Die Option ein Leben und Arbeiten der kurzen Wege anzubieten, stärkt den Standortvorteil im Sinne der strategischen Interessen. Die befristeten Wohnraumangebote sind in Form von Hotels (short stay) sowie Apartments und dergleichen (long stay) gedacht. Mitarbeitenden in der Forschung mit internationaler Herkunft wird so die Nähe zur Forschung ermöglicht und sie werden gleichzeitig von administrativen Aufwänden entlastet.

Freizeit und Erholung

ANGEBOTE FÜR MITARBEITENDE UND DIE UMGEBUNG

Unter dem Nutzungsinteresse Freizeit und Erholung werden einerseits Angebote für zeitweise ansässige Mitarbeitende der Institute und Unternehmen im Areal und andererseits der Zugang zu Angeboten und Freizeit-/Erholungsorten für die Allgemeinheit subsummiert. Letzteres dient der bedingten Aneignung des Areals, um die Verknüpfung mit dem umgebenden Siedlungsgebiet, verbunden mit der Wahrnehmung der besonderen Nutzungsvielfalt auf dem Areal, zu fördern. Eine temporäre Zugänglichkeit und die Durchführung von Events mit öffentlichem Charakter bieten die Möglichkeit, das Areal als Zielort für die überregionale, regionale und lokale Freizeit zu etablieren. Die jeweilige Zugänglichkeit ist mit den anderen Nutzungsinteressen abzustimmen und auf deren Ansprüche auszurichten. Ebenfalls dazu gehört die Durchwegung, welche in gewissen Teilbereichen in Abhängigkeit zum zukünftigen Betrieb der Aviatiknutzungen zu konzipieren ist.

Historischer Kontrollturm und Bogenhangar

F.3 Schutzinteressen

Ortsbildschutz/Denkmalpflege

FLUGPLATZ-RAND UND WEITE DES FLUGFELDS

Die historische Bedeutung des Areals spiegelt sich in den zwei Ebenen Flugplatzrand und Flugfeld wider. Der weite Raum wird von der baulichen Schicht des Flugplatzrandes umfasst. Beide sind Zeitzeugen der Aviatik- und Siedlungsgeschichte. Es besteht begründetes Interesse daran, diese Zeitzeugen gegenüber der neuen baulichen Schicht des Innovationsparks und des Werkflugplatzes abzuheben. Die Bauten und die grosszügige Weite des Flugfeldes sollen ablesbar bleiben, dabei aber gleichzeitig nicht überformt in den Nutzungswandel einbezogen werden.

Natur- und Landschaftsschutz

ERHALT DER LANDSCHAFT UND STEIGERUNG DER NATURWERTE

Das Gebiet weist ein hohes Potenzial für den Erhalt und die Förderung wertvoller Wiesenflächen auf. Die Randbereiche der Hauptpiste sind als Naturschutzgebiet von regionaler Bedeutung ausgewiesen (regionaler Richtplaneintrag). Diese und weitere Teile des Areals sind Biodiversitätsförderflächen gemäss Direktzahlungsverordnung des Bundes. 872 Aren des 50 m breiten Magerwiesenstreifen beidseitig der Flugpiste sind mit der Objektnummer 1.E.30 im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte der Stadt Dübendorf aufgeführt. 634 Aren des 50 m breiten Magerwiesenstreifen entlang der Flugpiste wurden mit der Objektnummer 707 ins Naturschutzinventar der Gemeinde Volketswil aufgenommen. Die entsprechenden Flächen in Volketswil sind rechtskräftig unter Schutz gestellt, diejenigen in Dübendorf aufgrund eines negativen Gerichtsentscheids noch nicht.

UMSETZUNG VON AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN

Mit der Gebietsentwicklung einher geht die Pflicht, Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen zu sichern und Massnahmen zur Förderung von Landschafts- und Naturwerten vorzunehmen.

FRUCHTFOLGE-FLÄCHEN

Mit einem weitgehenden Erhalt der unversiegelten bzw. nicht überbauten Flächen im Kernareal (Flugfeld) werden die für die Versorgungssicherheit bedeutenden Fruchtfolgeflächen bewahrt.

BACHÖFFNUNGEN / -REVITALISIERUNGEN

Ein weiteres Interesse im Rahmen des Natur- und Landschaftsschutzes gilt den Bachöffnungen/-revitalisierungen im und angrenzend an das Areal. Die betroffenen Gewässer sind Chrebsschüsselibach und Dürrbach. Bereits mit der Erarbeitung des kGP IPZ 2017 und des Konzeptes zur Geschäftsfliegerei ab 2013 wurde der Revitalisierung des Chrebsschüsselibachs grosse Aufmerksamkeit gewidmet. Die Öffnung bzw. Revitalisierung der Gewässer ist insbesondere mit den Anforderungen des Innovationsparks und des Werkflugplatzes sowie den ansässigen Organisationen hinsichtlich der tatsächlich zu öffnenden Abschnitte und weiteren Auswirkungen abzustimmen.

Naturgefahren und Grundwasserschutz

HOCHWASSERSCHUTZ

Teile des Flugplatzareals sind von Hochwasser gefährdet. Eine geringe Gefährdung ist dokumentiert für die Bereiche um die Bundesbasis und das Flugsicherungszentrum Skyguide. Diesem Umstand wurde im rechtskräftigen Gestaltungsplan mit Vorschriften zur Objektsicherung Rechnung getragen. Der Untersuchungsperimeter der Naturgefahrenkartierung erfasste den Flugplatzrand und jene Bereiche um die Bundesbasis und das Flugsicherungszentrum. Weite zentrale Bereiche des Flugplatzareals (u. a. die des Innovationsparks) wurden nicht untersucht. Dies ist bei der vertiefenden Entwicklungsplanung (Neuplanung von Gebäuden, Zufahrtswegen wie Strassen und dem Tramtrassee) ebenso zu berücksichtigen wie die bisherigen Sollbruchstellen für den Wasserablauf im Falle eines Hochwassers.
Die erwähnten Absichten zu Bachöffnungen und -revitalisierungen dienen der Reduktion von Hochwassergefahren – mit den zu sichernden Gewässerräumen ist von Gesetzes wegen ausreichend Raum für die natürlichen Funktionen der Gewässer freizuhalten, unter anderem für einen hinreichenden Hochwasserschutz.

GRUNDWASSERSCHUTZ

Die bestehenden Trinkwasserfassungen im Osten des Flugplatzes sind zugunsten der Versorgungssicherheit auch in der Zukunft zu erhalten und deren Qualität/Nutzbarkeit ist nicht zu beeinträchtigen.

Lärmschutz

AVIATIK MIT BEGRENZTEN BETRIEBSZEITEN UND FLUGBEWEGUNGEN

Der Aviatik-Betrieb erzeugt in hohem Masse Lärmemissionen. Die Anrainergemeinden haben daher ein begründetes Interesse, die Betriebszeiten gemäss heutigem Stand zu sichern (Bürozeiten Montag bis Freitag), um die Bevölkerung vor hoher Lärmbelastung zu schützen. Dies soll zusätzlich mit einer Plafonierung der Anzahl Flugbewegungen (gesamthaft max. 20 000/Jahr) unterstützt werden.
Auf planerischer und konzeptioneller Ebene soll diesem Anliegen durch eine zweckmässige Nutzungsanordnung und Ausrichtung der Baustruktur Rechnung getragen werden, zum Schutz der Umgebung vor Aviatiklärmimissionen.

Klimaschutz und lokalklimatische Anforderungen

GEBIETS-ENTWICKLUNG MIT VORBILD-FUNKTION

Bei einer Gebietsentwicklung dieses Stellenwertes und mit dem Fokus auf Innovation und Forschung ist es nach aktuellem Planungsverständnis unabdingbar, eine möglichst weitgehende Energieversorgung (Wärme/Strom) mit erneuerbaren Energien zu etablieren. Ebenfalls besteht besonderes Interesse an der Sicherung von Kaltluftströmen zur Vermeidung von Hitzeinseln. Eine daran ausgerichtete Baustruktur kann zu einer ausreichenden Durchlüftung beitragen. Mit der Materialisierung und Oberflächengestaltung sowie einem sinnvollen Regenwassermanagement zugunsten von Versickerung/Verdunstung kann das Interesse der Hitzeminderung ebenfalls unterstützt werden.

Interessenlage Standortgemeinden

Die drei Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil sehen im Militärflugplatz Dübendorf ausreichend Platz für vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten. Die Geschichte des Areals soll sorgfältig und mit Umsicht fortgeschrieben werden. Dazu gehört auch, dass sowohl eine massvolle Fliegerei als auch die Innovation Hand in Hand weitergeführt werden. Ein moderner Forschungs- und Entwicklungsstandort fördert indirekt die lokalen Betriebe und sichert Arbeitsplätze. Bereits heute bietet der Flugplatz mehr als 1000 Menschen einen Arbeitsplatz im aviatischen Umfeld. Die Standortbedingungen für diese Betriebe sind zu verbessern, um sie auch langfristig am Flugplatz halten zu können.

GOLF

Gemeinsame Vision und Zielbild

G.1 Vision

LEUCHTTURM-PROJEKT FÜR FORSCHUNG UND NACHHALTIGE URBANE ENTWICKLUNG

Der Innovationspark bildet für Universitäten, Hochschulen und Forschungsanstalten ein Ökosystem, in dem diese ihre Forschungsaktivitäten gemeinsam mit nationalen und internationalen Unternehmen vorantreiben können. Der Austausch zwischen Forschenden, Talenten und innovativen Unternehmern schafft den Nährboden für künftige Innovationen in der Schweiz. Der Flugplatz Dübendorf soll auch zukünftig sowohl für die zivile wie auch für die militärische Aviatik in begrenztem Rahmen Raum bieten. Zudem soll nach 100 Jahren mehrheitlich militärischer Nutzung und Abgeschlossenheit die Möglichkeit genutzt werden, die Grosszügigkeit des Flugfeldes für die lokale Bevölkerung erlebbar zu machen. Es ist daher vorgesehen, im Rahmen einer gesamtheitlichen Planung unter Einbezug aller Interessen, den Flugplatz in bestimmten Bereichen öffentlich zugänglich zu machen, verschiedene Schutzinteressen zu wahren, die Umweltbelastungen gering zu halten und dabei die grösstmögliche Handlungsfreiheit für künftige Generationen zu erhalten. Die Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf soll so in ihrer Gesamtheit zu einem Leuchtturmprojekt für Forschungsstandorte und eine nachhaltige urbane Entwicklung werden.

FLUGFELD ALS GRÜNER KERN

Dübendorf hat zwar keinen See, dafür ein Flugfeld mit eindrücklichen Dimensionen. Vollständig eben und unbebaut liegt die Landschaft eingebettet im Tal der Glatt. Der Horizont ist weit, nur der Säntis ragt markant in den Himmel. Der Blick auf das weiträumige und ungestörte Flugfeld vermittelt das Gefühl von Freiheit – Freiheit, die es braucht, um über gewagte Ideen nachzudenken. Das Flugfeld soll auch zukünftig als Projektionsfläche für Innovation und Erfindergeist zur Verfügung stehen und wird in seinem Massstab erhalten bleiben. Das Flugfeld ist der grüne Kern der Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf.

RANDBEBAUUNG ALS ZUSÄTZLICHE SIEDLUNGSSCHICHT

Die bestehende Randbebauung soll im Bereich des Flughafenkopfs um eine zusätzliche Siedlungsschicht erweitert werden. Diese wird damit ebenfalls wieder zur Randbebauung. Die neuen Baufelder nehmen Rücksicht auf die bestehenden Strukturen und schaffen einen neuen Übergang zum Flugfeld. Die zusätzliche Siedlungsschicht bietet aufgrund der weiteren Ausdehnung neue Nutzungsmöglichkeiten.

GRENZEN WERDEN VERSCHOBEN

Das urbane Stadtquartier des Innovationsparks soll von den Menschen der Region angeeignet werden können. Die bestehenden Grenzen werden deshalb von der Flugplatz-Aussenseite auf die Flugplatz-Innenseite verschoben, direkt an das Flugfeld anliegend. Die Distanz gegenüber der Öffentlichkeit wird damit reduziert. Mit einem neuen Flugplatzrundweg, ein öffentlicher Fuss- und Veloweg, werden das Stadtquartier und das Flugfeld erlebbar.

CHANCE INNOVATIONS-PARK

Die Innovationskraft der Schweiz ist seit Jahrzehnten ein zentraler Erfolgsfaktor für den Fortschritt des Landes und hat entscheidend dazu beigetragen, dass die Schweiz heute eines der Länder mit dem höchsten Lebensstandard weltweit ist. Der Innovationspark dient der Stärkung des Werk- und Denkplatzes Schweiz im internationalen Wettbewerb. Sein Ziel sind der Erhalt der Attraktivität des Landes für transnationale Forschungs- und Innovationsakteure und die Sicherung privater Forschungsinvestitionen unter Berücksichtigung der Prinzipien der Ressourceneffizienz und der nachhaltigen Entwicklung[73].

Der Innovationspark und die in ihm erbrachten Aktivitäten müssen sich durch eine hohe Forschungsexzellenz und eine hohe wirtschaftliche Leistungsfähigkeit auszeichnen. Es gilt, auf vorhandenen Stärken aufzubauen. Die nationale Trägerschaft sichert die Qualität der Marke.
Der Kanton Zürich erhält von der Eidgenossenschaft die Möglichkeit, auf dem historisch bedeutsamen Gelände des Flugplatzes Dübendorf einen Innovationspark von nationaler und internationaler Ausstrahlung zu errichten. Die etappierte Entwicklung des Areals ist ein Generationenprojekt, das auch für die Region von herausragender Bedeutung ist.

AVIATIK MIT INNOVATION KOMBINIEREN

Der Flugplatz Dübendorf bietet eine einzigartige Chance im Vergleich der fünf Standorte Innovationspark Schweiz: Den Zugang zu einem Flugfeld, das Forschungs- und Testflüge für die Mobilität in der Luft ermöglicht. So eignet sich der Innovationspark auf dem Flugplatzareal von Dübendorf auch für alle Innovationsthemen der Aviatik, Luftfahrt und der Raumfahrttechnologie der Zukunft – ein Freilicht-Innovationslabor mit flexibel nutzbaren Luft- und Landtestflächen. Die weitere Nutzung der fliegerischen Infrastruktur als Forschungs- und Werkflugplatz mit militärischer Mitbenützung ist für den Innovationspark Zürich und das Schweizer Militär von Bedeutung. Hochschulen wie die ETH Zürich und die Universität Zürich, Fachhochschulen, Forschungsanstalten und Forschungseinrichtungen, national und international tätige Unternehmen sowie die Luftwaffe können vom weitergeführten Betrieb des Flugplatzes Dübendorf profitieren.

G.2 Leitsätze zur nachhaltigen Entwicklung

DIESEN ACHT LEITENDEN GRUNDSÄTZEN FOLGT DIE GEBIETSENTWICKLUNG FLUGPLATZAREAL DÜBENDORF.

1 Entwicklung als Ganzes

Das Flugplatzareal wird als Ganzes in die Zukunft geführt. Für alle Entwicklungen und vergleichbare Nutzungen gelten gleiche Regeln und Standards.

2 Dreifachnutzung im Fokus

Der Fokus der künftigen Entwicklung liegt auf Innovationspark, Flugplatz und militärischer Nutzung. Für diese Dreifachnutzung und das Flugsicherungszentrum sind die bestmöglichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Dies wird unterstützt durch die grossen Freiräume mit hohem Beitrag zur Biodiversität und Erholung der Bevölkerung.

3 Innovationspark als neue Hauptnutzung

Der Innovationspark wird langfristig zur Hauptnutzung. Er wird ein urbanes Quartier mit Forschung und ergänzenden Nutzungen. Der Innovationspark ist eine Forschungs- und Entwicklungsplattform mit internationaler Ausrichtung.

4 Aviatik als Bindeglied

Die Aviatik wird das Bindeglied der künftigen Nutzungen.
Der Betrieb des Flugplatzes wird über die nächsten 30 Jahre gesichert und mit den Standortgemeinden abgestimmt.
Es erfolgen eine Begrenzung der Flugbewegungen sowie eine Beschränkung der Flugzeiten.

5 Entwicklung aus dem Bestand

Der Flugplatz Dübendorf passt sich seit 1910 den wandelnden Anforderungen und Bedürfnissen an. Die Arealentwicklung erfolgt aus dem Bestand. Die historische Bausubstanz wird erhalten und mit Umsicht um- und weitergenutzt. Der Aufbau des Innovationsparks und des Flugplatzbetriebs erfolgt in Etappen.

6 Rücksicht auf die Umwelt

Die angestrebte Entwicklung nimmt Rücksicht auf die Umwelt. Naturwerte werden erhalten, qualitätsvolle Flächen gefördert und vernetzt sowie neue Lebensräume zur Steigerung der Biodiversität geschaffen. Die CO_2-Emissionen werden minimiert, der Hitzeentwicklung wird entgegengewirkt.

7 Nachbarschaft und Begegnungsort

Das Flugplatzareal wird zur Nachbarschaft, der Innovationspark zu einem vielfältigen Quartier. Das Flugplatzareal wird wo möglich öffentlich zugänglich. Multifunktionale und qualitätsvolle öffentliche Räume sowie Nutzungen für Freizeit und Versorgung erweitern die Möglichkeiten der Bevölkerung aus der Region und der Anwohnenden.

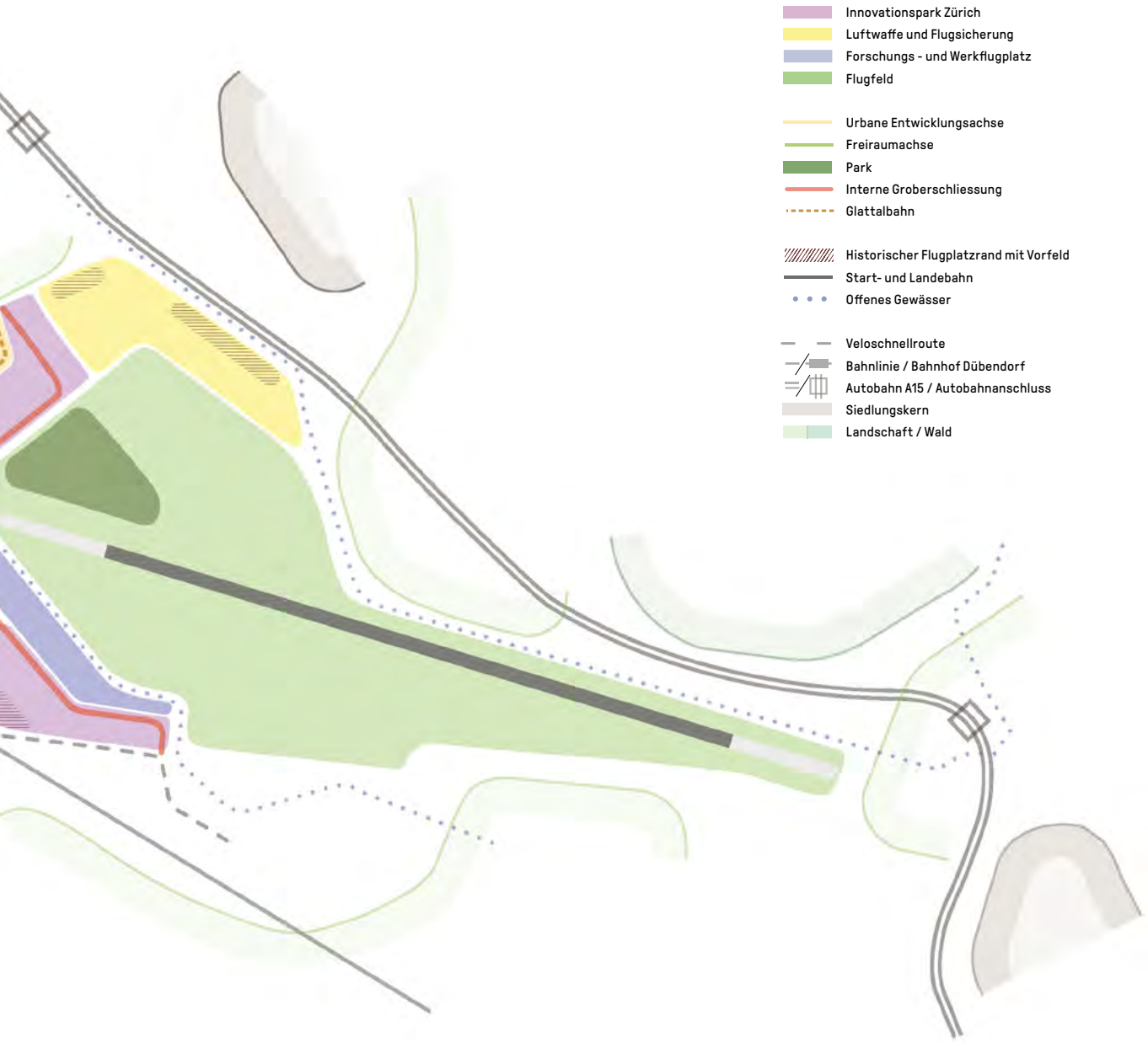
8 Abgestimmte und gemeinschaftliche Planung

Die Behörden und Akteure bekennen sich zu kooperativen Verfahren und stimmen ihre Planungsvorhaben und -prozesse bestmöglich ab. Eine Beteiligung der Bevölkerung, lokales Engagement und Initiativen bereichern das weitere Verfahren.

Ein Zielbild für den Flugplatz Dübendorf:

Miteinander erarbeitet und auf der Basis gültiger Entscheidungen ergibt sich ein Zielbild, das bestehende Werte weiterentwickelt und neue schafft.

Das detaillierte «Räumliche Zielbild 2050» ist in der hinteren Umschlagseite abgebildet.


Innovationspark Zürich
Luftwaffe und Flugsicherung
Forschungs - und Werkflugplatz
Flugfeld
Urbane Entwicklungsachse
Freiraumachse
Park
Interne Groberschliessung
Glattalbahn
Historischer Flugplatzrand mit Vorfeld
Start- und Landebahn
Offenes Gewässer
Veloschnellroute
Bahnlinie / Bahnhof Dübendorf
Autobahn A15 / Autobahnanschluss
Siedlungskern
Landschaft / Wald

G.3 Räumliches Zielbild 2050

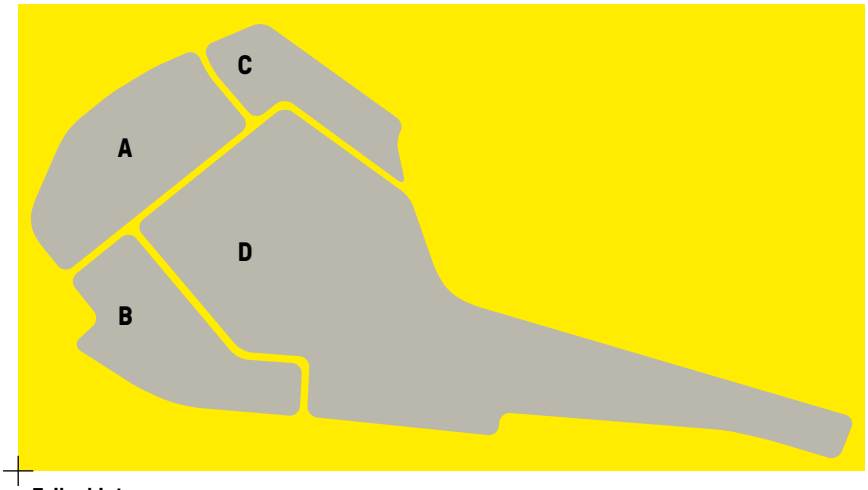
LESEHILFE

Das Zielbild zeigt auf, wie sich das Flugplatzareal Dübendorf insgesamt in der Zukunft darstellen wird. Es ist ersichtlich, welche Nutzungen vorgesehen und wie diese räumlich verteilt sind. Zudem geht aus dem Zielbild hervor, welchen Bezug die Nutzungen zueinander haben und wie sie strukturell verknüpft sind. Die Inhalte sind konzeptionell und weitestgehend schematisch. Sie sind nach der Nutzungsverteilung Innovationspark und Aviatik und den Ebenen Freiraum und Landschaft sowie Mobilität und Verkehr gegliedert. Das Zielbild wird durch spezifische Themenpläne ergänzt. Diese sind ein jeweils themenbezogener Auszug aus dem Zielbild und mit einzelnen vertiefenden Informationen ergänzt.

TEILGEBIETE A–D

Das Flugplatzareal lässt sich ausgehend von der Nutzungsverteilung gemäss räumlichem Zielbild in vier grosse Teilgebiete gliedern:

- Innovationspark (A)
- Innovationspark und Werkflugplatz (B)
- Luftwaffe und Flugsicherung (C)
- Flugfeld (D) (inklusive An- und Abflugrouten, die in der Abbildung aber aus Gründen der Lesbarkeit nicht dargestellt sind).



Teilgebiete

NUTZUNGS-VERTEILUNG

Die den Teilgebieten zugeordneten Nutzungsschwerpunkte lassen sich wie folgt differenzieren:

- Im Teilgebiet A wird der Innovationspark schwerpunktmässig und als Nukleus angesiedelt sein. Dem historischen Flugplatzrand nach Süden folgend, wird er ins Teilgebiet B fortgesetzt.
- Im Teilgebiet B bildet der Innovationspark mit dem Forschungs- und Werkflugplatz einen synergetisch begründeten Aviatikcluster, begünstigt durch den direkten Bezug zum Flugfeld.
- Im Teilgebiet C werden die bestehenden Nutzungen mit hohen Sicherheitsanforderungen, namentlich die Bundesbasis der Luftwaffe und das Flugsicherungszentrum Skyguide, am strategisch bedeutenden Standort Flugplatz Dübendorf weiterentwickelt.
- Das Teilgebiet D mit Flugfeld inkl. der aviatischen Infrastrukturen (Start- und Landebahn mit Rollwegen) und dem bestehenden Wert sowie weiterem Potenzial für Natur und Landschaft fungiert als Bindeglied zwischen den anderen Teilgebieten.

FREIRAUM UND LANDSCHAFT

Das Flugplatzareal generell ist eingebunden in einen vielfältigen Siedlungs- und Freiraumkontext. Es ist in sich durch unterschiedliche Frei- und Landschaftsräume sowie verbindende Element strukturiert:

- Kernelement des Areals sind die weiträumigen Freiflächen des Teilgebiets D, dort sind Natur- und Landschaftsaufwertungen (in Abstimmung mit der Sicherheit im Flugbetrieb) sowie punktuell und untergeordnet Erholungs-/Aufenthaltsfunktionen vorgesehen.
- Die Teilgebiete selbst werden durch verschieden charakterisierte Freiräume mit Aufenthaltsqualität gegliedert.
- Zwischen den umliegenden Siedlungsbereichen, den neu zu entwickelnden Teilgebieten und dem Flugfeld werden zugunsten der Öffentlichkeit und Erlebbarkeit eine Vielzahl von Weg- und Sichtbeziehungen hergestellt.
- Der zu öffnende Chrebsschüsselibach bildet als strukturierendes Landschaftselement den Abschluss des Teilgebietes B zum Flugfeld hin.

MOBILITÄT UND VERKEHR

Das Flugplatzareal wird an diversen Anschlusspunkten an die Netze der verschiedenen Mobilitätsformen angebunden:

- Der Fuss- und Veloverkehr wird an verschiedenen Punkten in das Areal geführt. An besonderen Scharnierstellen zwischen den Teilgebieten sind diese Zugänge mit Freiräumen kombiniert.
- Der Fuss- und Veloverkehr kann entlang des Flugplatzrundwegs (Bestandteil des regionalen Konzeptes Fil Vert) in weiten Abschnitten direkt am Flugfeld zirkulieren.
- Die mittelfristig geplante Glattalbahnverlängerung durch das Teilgebiet A bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung. Diese kann durch optionale Ortsbusergänzungen gestärkt werden.

Nutzungsmix und -verteilung

Themenplan Nutzungsmix und -verteilung (schematisch)

NUTZUNGS-VIELFALT TEILGEBIETE A UND B

Die Teilgebiete A und B umfassen im Wesentlichen Flächen des Innovationsparks. Insbesondere das Teilgebiet A ist von einer hohen Nutzungsvielfalt geprägt. Im Teilgebiet B wird dies ergänzt durch die zivile Flugplatznutzung inklusive Start- und Landestelle für die zivilen Helikopter:

- Schwerpunkte bilden Forschung & Entwicklung mit unterschiedlichsten Laboren und Experiment-/Werkhallen inkl. Büroflächen.
- Weitere Dienstleistungs-/Gewerbenutzungen schaffen Schnittstellen zwischen der Forschung & Entwicklung und der Wirtschaft.
- Die Versorgung und Erschliessung des Innovationsparks und des Werkflugplatzes wird über verschiedene Serviceangebote, Restaurants, Wohnen/Hotellerie sowie Mobilitäts-Hubs gesichert.
- In den neuen Hangars im Teilgebiet B am Flugfeld werden Nutzungen wie Flugzeugunterhalt, Fertigstellung und Neubau, aber auch Forschung & Entwicklung in der Aviatiktechnologie stattfinden.
- Das bestehende Flieger-Museum, an einem der neu zu gestaltenden Zugängen, wird kombiniert mit weiteren öffentlich zugänglichen Nutzungen.

TEILGEBIET C: KRITISCHE INFRASTRUKTUREN

Das Teilgebietes C wird auch zukünftig geprägt sein von den bestehenden Nutzungen und allenfalls synergetisch ergänzt:

- Der Ausbau der Bundesbasis der Luftwaffe bestätigt die strategische Bedeutung des Standortes.
- Gleiches gilt für den Gebäudekomplex des Flugsicherungszentrums, welcher mit synergetischen Nutzungen wie bspw. der Operationszentrale der Luftwaffe oder internen Ausbildungsfunktionen ergänzt wird.

TEILGEBIET D: AVIATIK UND TESTING

Das Flugfeld als landschaftliches Kernelement ist zugleich das Teilgebiet, in dem die Schnittstelle zwischen Aviatik und Forschung in der Realität erfahrbar wird:

- Das Rollwegsystem dient ab den Vorfeldern dem Zugang zur Piste 11/29, der Start- und Landepunkt für die militärischen Helikopter verbleibt am heutigen Standort.
- Von der Aviatik nicht genutzte Flächen (generell oder in Betriebspausen) sind aufgrund ihrer Ausdehnung und der exklusiven Nutzung für Experimente der Forschungen in den Themenfeldern Mobilität besonders geeignet.
- Das Gebiet mit Lärmauswirkungen wie auch das Gebiet mit Hindernisbegrenzungen haben Auswirkungen auf andere Teilgebiete. Die Auswirkungen sind zu konkretisieren und entsprechende Massnahmen zur Sicherung in den anderen Teilgebieten zu treffen (z. B. Höhenbeschränkungen).

STÄDTEBAU

Die städtebauliche Struktur in den Teilgebieten A und B sowie C (Bereich Flugsicherungszentrum) wird im Wesentlichen von verschiedenen Aspekten geleitet:

- Die Bebauung wird in mehreren Schichten vom Rand her nach innen aufgebaut. Die Schichten sind getrennt durch wichtige öffentliche Räume.
- Die Ausrichtung der Bauten garantiert eine Durchlässigkeit für Sichtbeziehungen zum/vom Flugfeld und für lokalklimatische Anforderungen (Kaltluftströme).
- Die Körnigkeit der Typologien im Innovationspark ist bedingt durch den Zuschnitt der gegebenen Baubereiche, die spezifischen Nutzungen und eine Optimierung der Belichtung.
- Die Höhenentwicklung berücksichtigt verschiedene Aspekte wie bspw. Distanz zu Denkmalschutzobjekten und Flugsicherheitsanforderungen, insbesondere die Hindernisbegrenzungsflächen.

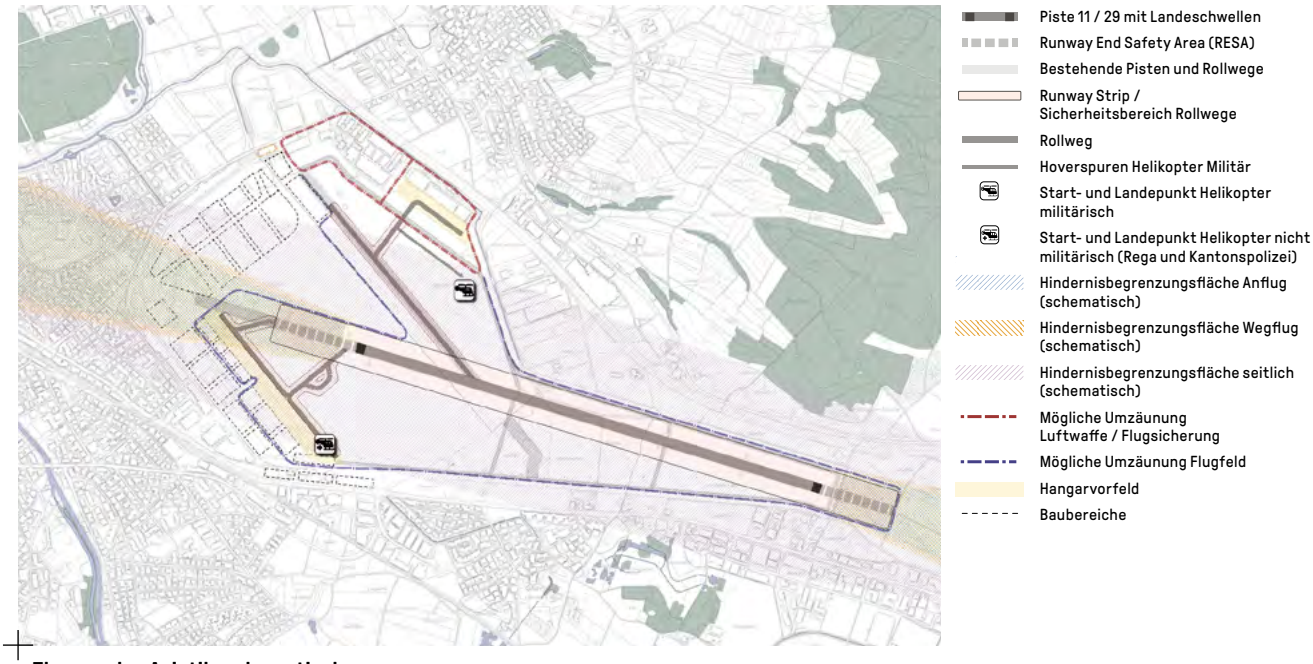
NUTZUNGS-FLÄCHEN UND -DICHTEN

Mit der Gebietsentwicklung sind über die nächsten gut 30 Jahre neue Gesamtnutzflächen im Umfang von ca. 500 000 m² vorgesehen. Je nach Belegung der neuen Nutzflächen des Innovationsparks (Büro, Labor, Experiment-/Werkhallen) ist eine unterschiedliche Anzahl forschender/beschäftigter Personen zu erwarten. Die Belegung der Nutzflächen des Werkflugplatzes wird deutlich tiefer liegen.

Teilgebiet	Gesamtnutzflächen (in Voll-, Dach-/Untergeschossen)	geschätzte Anzahl Beschäftigte/Forschende
A – Innovationspark	Neubauten ca. 305 000 m² Bestand Flugplatzrand ca. 35 400 m²	ca. 8000 bis 14 000 (38 m² bzw. 22 m² GNF/Person)
B – Innovationspark	Neubauten ca. 126 000 m² Bestand Flugplatzrand ca. 30 000 m²	Ohne Bst. ca. 3300 bis 5700 (38 m² bzw. 22 m² GNF/Person) im Bst. ca. 790 bis 1 400
B – Forschungs- und Werkflugplatz	Neubauten ca. 27 000 m²	ca. 375 (80 m² GNF/Person)
C – Luftwaffe/Flugsicherungszentrum	ca. 16 000 m² ca. 55 000 m²	ca. 200 (80 m² GNF/Person) ca. 1000 (55 m² GNF/Person)

Gesamtnutzflächen je Teilgebiet

Aviatik



Themenplan Aviatik, schematisch

PISTENSETTING UND GRÜNFLÄCHEN

Für den künftigen Flugplatzbetrieb ist ein Pistensetting bestehend aus einer Start- und Landebahn und zuführenden Rollwegen vorgesehen. Folgende Elemente sind im Zielbild vorgesehen:

- Start- und Landebahn 11/29 mit Landeschwellen und Sicherheitsbereichen (seitlich und an den Pistenenden)
- Hangarvorfelder beim Forschungs- und Werkflugplatz sowie bei der Bundesbasis
- direkt verbindende Rollwege zur Start- und Landebahn
- ein weiterer Rollweg (alte Piste) verbindet die östliche Ecke des Innovationsparks im Teilgebiet A mit der Start- und Landebahn (Pistenzugang für Luft- und Bodentesting)
- mehrheitliche Nutzung bereits bestehender Rollwege (es ist kein Rückbau vorgesehen, um Testflächenvielfalt und einen effizienten Notfallzugang zur gewährleisten)
- vorhandene Grünflächen werden weitestgehend erhalten

- das Flugfeld entsprechend den Sicherheitsvorgaben umzäunt (siehe auch Freiraumstruktur und Landschaft)
- ausgehend von der Pistennutzung sind schematisch die Hindernisbegrenzungsflächen abgebildet (Festlegung ist Gegenstand weiterer Planungen); diese zeigen auf, in welchen Bereichen um die Piste Höhenbeschränkungen für Bauten und Anlagen zum Tragen kommen

ZUSÄTZLICHE ZU- BZW. ABROLLWEGE ZUR PISTE

Zwischen dem Vorfeld des Forschungs- und Werkflugplatzes und dem Pistenkopf 11 ist ein neuer Taxiway erforderlich, um das ungehinderte Zu- bzw. Abrollen zur/von der Piste zu ermöglichen. Folgende Elemente sind im Zielbild vorgesehen:

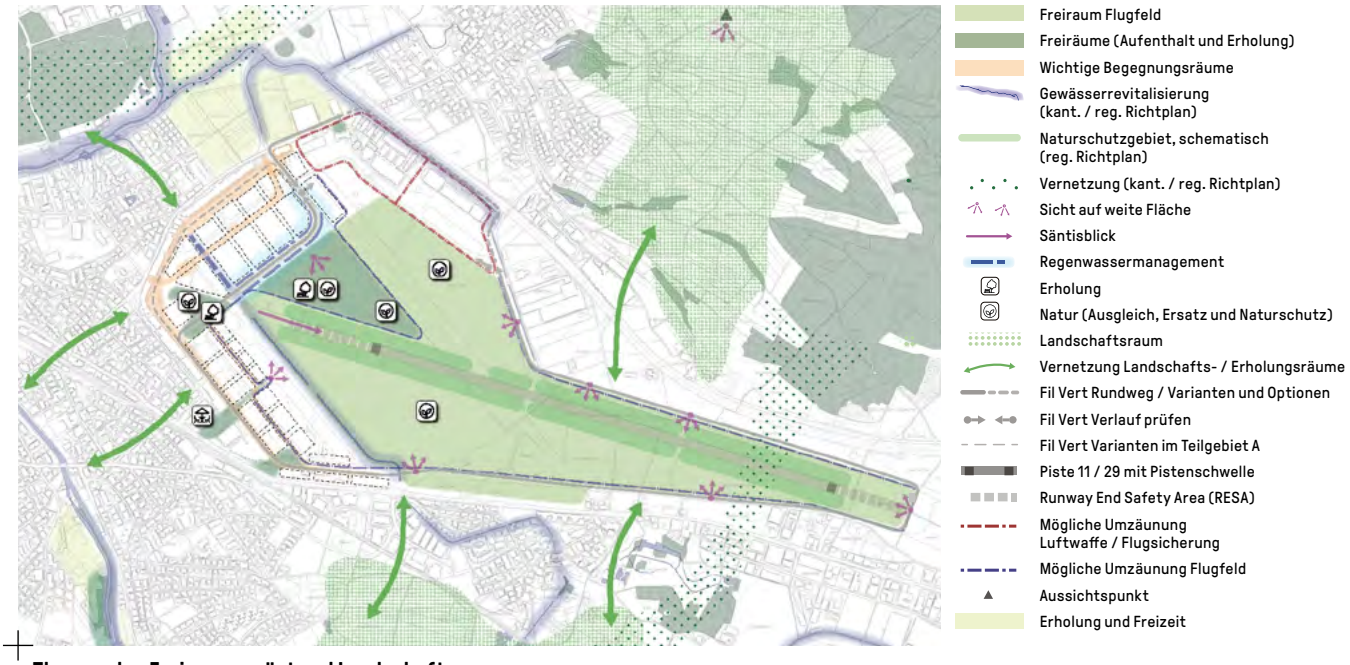
- Nutzung bestehender Rollwege westlich der RESA von Pistenkopf 11
- Erstellung einer Holding Bay (Bypass) am neuen Taxiway als Option

START- UND LANDESTELLE FÜR HELIKOPTER

Für militärische und nicht militärische Helikopterflüge sind Start- und Landepunkte geplant. Folgende Elemente sind im Zielbild vorgesehen:

- nicht militärische Helikopter sind in der Nähe der bestehenden Rega-Basis stationiert und starten/landen im näheren Umfeld (die konkrete Lage der FATO und die Rahmenbedingungen für den Betrieb sind Gegenstand der weiteren Planungen)
- militärische Helikopter starten und landen im Flugfeld vor der Militärbasis (dies entspricht dem heutigen Start- und Landepunkt)
- ausgehend von den definitiven Start- und Landepunkten und den festzulegenden Flugrouten sind die Hindernisbegrenzungsflächen zu konstruieren (Festlegung ist Gegenstand der weiteren Planungen)

Freiraumstruktur und Landschaft



Themenplan Freiraumgerüst und Landschaft

FREIRAUM-GERÜST

Das Freiraumgerüst umfasst die Nutzungen und Bebauungen mit verschiedenen Bestandteilen wie bspw. Vorfeld und Innovation Mall:

- Das historische Vorfeld gehört zu den wichtigen Begegnungsräumen und definiert einen respektvollen Abstand zum historischen Flugplatzrand. Es vermittelt zur neuen Bebauungsschicht und ist eine Schnittstelle verschiedener Nutzungsansprüche, u.a. arealinterne Verbindung, Aufenthalts- und Begegnungsort und Open-Sky-Labor.
- Die Innovationmall ist eine Zwischenschicht, über die der ÖV ins Flugplatzareal geführt wird. Sie dient auch der Adressbildung.
- Der Parkway und die Groberschliessung im Teilgebiet B vermitteln mit attraktiver Strassenraumgestaltung zu den aviatischen Bereichen.

LANDSCHAFTS-ELEMENTE

Die folgenden Landschaftselemente stellen den Kern des Flugplatzareals dar sowie die Übergänge zur Umgebung her:

- Der Freiraum Flugfeld bildet das landschaftsräumliche Hauptelement des Flugplatzareals. Dies ist bereits heute so und wird auch zukünftig der Fall sein. Das Flugfeld ist mit seiner nahezu unermesslichen Weite fast leer und bildet somit einen Kontrast zur Randbebauung.

- Die unterschiedlichen Grünräume strukturieren die enormen Dimensionen des Flugplatzareals. Die damit eng verknüpften Ankunftsorte dienen der Orientierung beim Zugang zum Areal aus verschiedenen Richtungen.
- Das Glattal ist aus der Morphologie heraus von verschiedenen Gewässern durchzogen. Der Chrebsschüsselibach verläuft durch das Flugplatzareal und im Rahmen der Gebietsentwicklung geöffnet. Das renaturierte Gewässer bildet neu die Strukturgrenze zwischen Hangarschicht und Flugfeld.

ZUGÄNGLICHKEIT

Mit der Gebietsentwicklung wird die Öffentlichkeit ans Flugfeld herangeführt. Die Nutzungsänderung bedingt zudem eine Klärung der Zugänglichkeit:

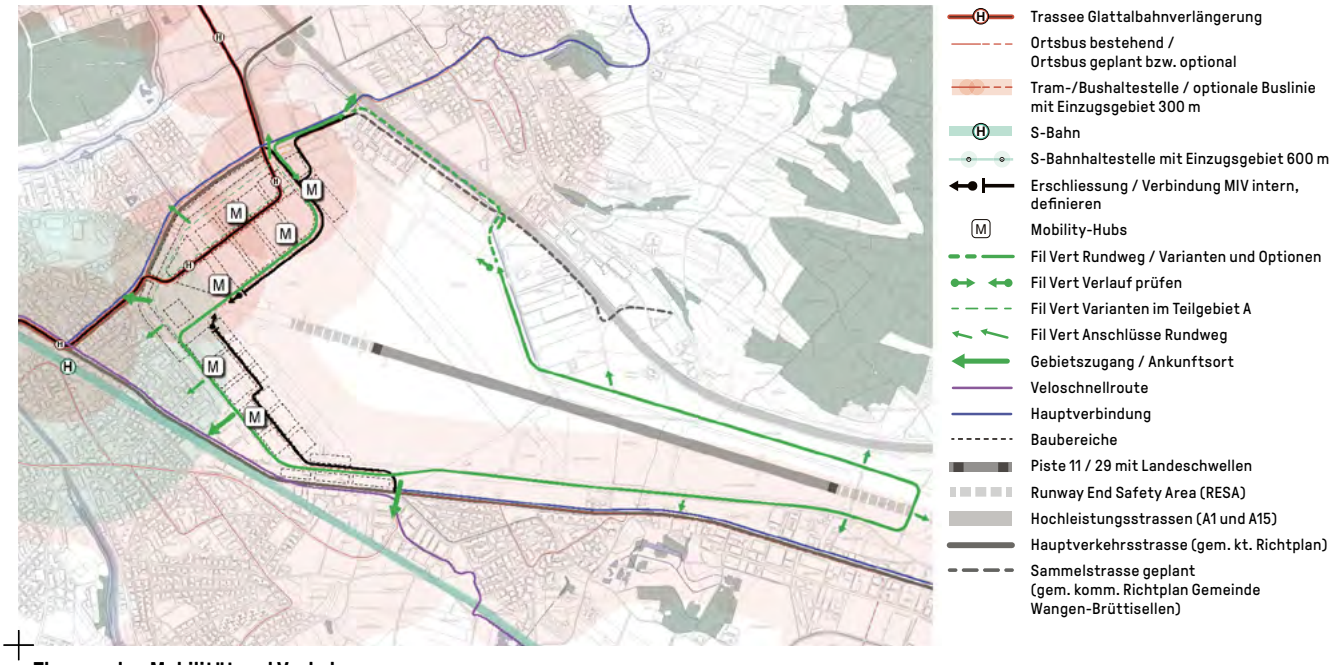
- Die Entwicklung des Innovationsparks macht das Areal in etlichen Bereichen öffentlich zugänglich. In den Teilgebieten A und B stehen die Aussenräume der Öffentlichkeit zur Verfügung, es sei denn Experimente/Freiluftversuche erfordern aus Sicherheitsgründen temporäre Einschränkungen.
- Aus Sicherheitsgründen wird das Flugfeld eingezäunt sein. Davon ausgenommen wird die Parkfläche im direkten Anschluss an den Parkway, welche für verschiedene Nutzungen zur Verfügung stehen wird und den Forschungs-, Test- sowie Aviatikbetrieb aus unmittelbarer Distanz erlebbar macht. Darin enthaltene Landschafts-/Naturwerte (bspw. Ausgleichsmassnahmen) werden sinnigerweise nicht frei zugänglich sein, da dies deren Schutzziel widerspräche. Die Zugänglichkeit des gesamten Flugfeldes – in Abstimmung mit dem zukünftigen Flugbetrieb – bietet insbesondere für spezielle Veranstaltungen einen grossen Wert für die Region.
- Ebenfalls nicht zugänglich sind die Standorte der Bundesbasis der Luftwaffe und des Flugsicherungszentrums; diese kritischen Infrastrukturen werden daher von einem Zaun eingefasst.

FREIRAUM-NUTZUNG

Die prägenden Freiräume und landschaftlichen Komponenten bieten zahlreiche Anknüpfungspunkte für Aufenthalt und Erholung:

- Die Gebietsentwicklung wird einen Beitrag für die Alltagserholung in der Region leisten. Neben den zahlreichen Aufenthaltsgelegenheiten in den wichtigen Begegnungsräumen und Parks wird der Flugplatzrundweg einen wichtigen Beitrag leisten für die Einbindung des Flugplatzareals in die Region und die Verbindung im Freiraumgerüst.
- Der Rundweg bietet eine Vielzahl von Einblicken in die unterschiedlichen Nutzungssequenzen (freies Flugfeld, Innovationspark, Forschungs- und Werkflugplatz, Historie sowie bedingt Standorte der Bundesbasis der Luftwaffe und des Flugsicherungszentrums). Dies ist immer wieder mit Aufenthalten kombinierbar.
- Die weitläufigen öffentlich zugänglichen Flächen auf dem Areal und der Flugplatzrundweg bietet vielfältige Möglichkeiten, sich im Sinne der Alltags- und Naherholung zu betätigen – für Personen aus dem Innovationspark und auch aus den umliegenden Quartieren.
- Die Grösse und sehr gute Anbindung des Flugplatzareals prädestiniert dieses für vereinzelte spezielle Anlässe, denkbar sind diverse mobilitätsnahe Veranstaltungen, Musikanlässe und dergleichen.

Mobilität und Verkehr



Themenplan Mobilität und Verkehr

FUSS- UND VELOVERKEHR

Grosse Teile des Areals werden nach aussen geöffnet und sind künftig frei zugängig. Tangential zum Areal plant der Kanton Zürich eine Veloschnellroute. Folgende Elemente sind im Zielbild vorgesehen:

- Ausbau Velohauptverbindung Dübendorf – Wangen
- Intern durchgängiges Velowegnetz
- Vom motorisierten Individualverkehr befreites historisches Vorfeld und Fahrverbot für den MIV auf der Innovationmall
- Durchwegung historische Flugnutzung wo immer möglich und sinnvoll
- Vollständiger Flugplatzrundweg als Bestandteil Fil Vert zur Erholungs- und Freizeitnutzung.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Der öffentliche Verkehr wird parallel zur Arealentwicklung weiterentwickelt. Folgende Elemente sind im Zielbild vorgesehen:

- Verlängerung Glattalbahn zur Erschliessung Teilgebiet A (Innovationspark Zürich)
- Bestehende Buslinie zwischen Dübendorf und Wangen mit Taktverdichtungen gemäss Nachfrageentwicklung der Teilgebiete A und C

– Tangentiale Erschliessung Teilgebiet B über eine neue Bus-Verbindung via Volketswil an die Bahnhöfe Dübendorf und Schwerzenbach.
– Führung einer internen Buslinie via Parkway kann zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden.

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Die Arealanbindung erfolgt über zwei separate Knoten an das bestehende Hauptverkehrsstrassennetz (Wangenstrasse und Ueberlandstrasse). Die arealinterne Durchfahrt ist nicht möglich. Die Autobahn A15 ist in wenigen Fahrminuten erreichbar. Folgende Elemente sind im Zielbild vorgesehen:
– Parkway als Rückgrat der Erschliessung Teilgebiet A (Innovationspark Zürich)
– zentrale Erschliessungsstrasse im Teilgebiet B
– Stichstrassen zur Feinerschliessung in den Teilgebieten A und B
– Neue Anbindung Teilgebiet C (Luftwaffe und Flugsicherungszentrum) via Parkway.

PARKRAUMORGANISATION

Die Parkierungsanlagen richten sich nach den kommunalen Verordnungen oder den vorgesehenen Sonderbauvorschriften. Folgende Elemente sind im Zielbild vorgesehen:
– Oberirdische Mobility-Hubs in den Teilgebieten A und B als Schnittstelle zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und -nutzungsarten (u.a. MIV-/Velo-Parking, Auto-/Velo-Sharing, Velowerkstatt, interne Sammeltransportdienste etc.)
– Parkhaus im Teilgebiet C
– dezentrale Veloabstellplätze, sowohl gedeckt als auch im öffentlichen Raum.

MOBILITÄTSNACHFRAGE UND MODALSPLIT

Die Mobilitätsnachfrage richtet sich nach dem vorhandenen Angebot. Es wird ein Modalshift zum Umweltverbund angestrebt.

G.4 Nutzungs- und Entwicklungsszenario

Teilgebiet A – Innovationspark

NUTZUNGS-SCHWERPUNKT

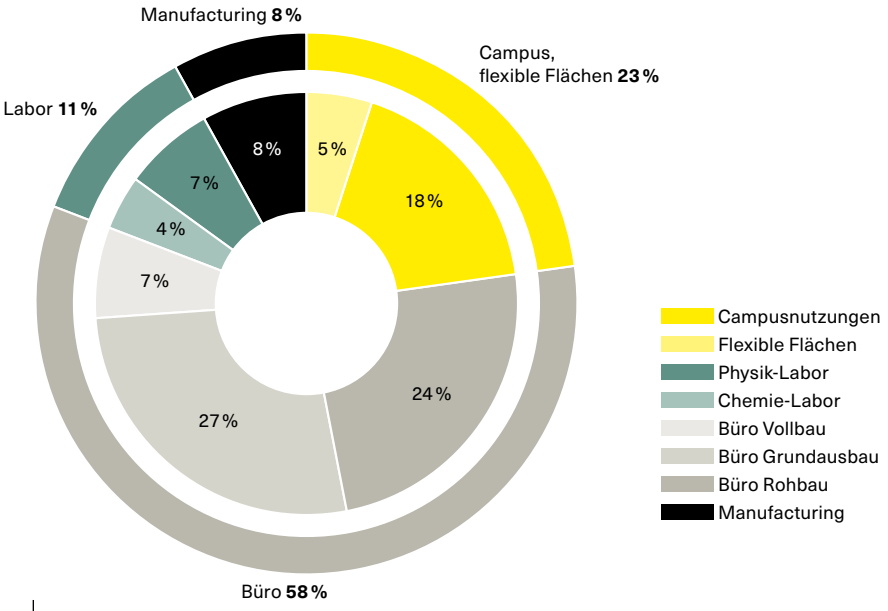
Im Teilgebiet A ist der Innovationspark Zürich angesiedelt. Der Innovationspark soll sich auf Forschung und Entwicklung (Research & Development) an der Schnittstelle von Wissen- und Unternehmerschaft fokussieren. Im Sinne eines Generationenprojektes soll langfristig ein urbanes Quartier mit Campusnutzung entstehen. Für einen funktionierenden Innovationspark ist der Nutzungsmix entscheidend. Nach aktuellem Kenntnisstand wird ein Verhältnis der Gesamtgeschossflächen von ca. 60 % Büroflächen und ca. 20 % Labor/Manufacturing (z. B. Herstellen von Prototypen) als zweckmässig erachtet. Ergänzt wird dieser Mix durch ein Grundgerüst von allgemeinen Campusnutzungen (Versorgung, Service, forschungsnahe Wohnnutzungen etc.) und flexibel einzusetzende Flächen im Umfang von ca. 20 %.

NUTZUNGS-SZENARIO UND FLÄCHENBEDARF

Basierend auf im Rahmen einer Referenzanalyse erhobenen Kennzahlen ist im Innovationspark mit einer Anzahl von 10 000 bis 14 000 Forschern und Innovatoren zu planen. Gleichzeitig sind rund 700 Übernachtungsmöglichkeiten notwendig und der Park sollte ein Gastronomieangebote mit Platz für knapp 5000 Gäste bieten können. Ein solches Nutzungsszenario bedingt Gesamtnutzflächen von rund 340 000 Quadratmetern, darin enthalten sind ca. 35 000 Quadratmeter am Flugplatzrand. Dieses Mengengerüst beinhaltet ein Angebot an vermietbarer Fläche von rund 260 000 Quadratmetern für die anvisierten Zielgruppen (ohne Services und Hotel).

Teilgebiet A

Das Nutzungsszenario Innovationspark rechnet künftig mit rund 10 000 bis 14 000 Forschenden auf dem Areal. Den Forschungseinrichtungen werden im Sinne eines campusartigen Stadtquartiers Wohn- und Betreuungsangebote für die Forschungsakteure und deren Familienumfeld zugeordnet. Zudem bietet es ein vielseitiges Gastronomieangebot, Sport-, Freizeit- und Kultureinrichtungen, verschiedene Einkaufsmöglichkeiten sowie Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, welche neben den im Innovationspark tätigen Personen auch der Bevölkerung der Standortgemeinden zugänglich sein werden. Das Projekt soll ein Leuchtturm für eine innovative urbane Entwicklung werden, insbesondere in den Bereichen Umweltverträglichkeit, Nachhaltigkeit und schonender Ressourcenumgang. Die bestehenden Hallenbauten und das historische Hangarvorfeld sind ein bedeutendes Zeugnis der Schweizer Luftfahrt. Sie werden sorgfältig saniert und in das Konzept einbezogen. Der Arealentwicklungspartner wurde 2018 öffentlich beschafft. Die Entwicklung des Innovationsparks soll unverändert durch die Arealentwicklungsgesellschaft Arealentwicklung IPZ AG der HRS Investment AG und der Stiftung Innovationspark Zürich erfolgen.



Mögliches Szenario für die Aufteilung der Gesamtgeschossflächen Innovationspark gemäss Entwicklungskonzept (2019)

STÄDTEBAULICHE GRUNDSTRUKTUR

Der Innovationspark soll, eine attraktive Arbeitsumgebung sein, welche vielfältig, flexibel und immer in Bewegung ist. Das Gerüst bilden qualitative Räume mit hoher Anziehungskraft, die bestmöglich belebt sind und die auch von der umgebenden Bevölkerung genutzt werden können. Das Areal soll in ein rechteckiges Raster von Baufeldern aufgeteilt werden. In Längsrichtung gibt es drei Hauptachsen: Das Start-up-Vorfeld, die Innovation Mall und den Parkway. In Querrichtung erschliessen Stichstrassen die Baubereiche. Darüber hinaus gibt es durch die Baubereiche in beide Richtungen Durchgänge und Höfe für den Fussverkehr. Als zentraler öffentlicher Raum soll das Start-Up-Vorfeld anliegend an die gekurvten Hangar- und Dienstgebäude des Flugplatzes dienen. Das Vorfeld kann mit Pavillons, Testanlagen und temporären Nutzungen oder Grossveranstaltungen bespielt werden. Die Innovation Mall bildet den zentralen Boulevard. Die ansässigen Firmen richten ihre publikumswirksamen Bereiche wie Ausstellungsräume oder Aufenthalts- und Repräsentationsräume auf diese Achse aus.

Struktur öffentlicher Raum

Räumliche Skizze Vorfeld

Räumliche Skizze Innovation Mall

Ausgedehnte Freiflächen und Parks

CAMPUS-NUTZUNG

Die Campusnutzung bietet ein vielseitiges Gastronomieangebot, Sport-, Freizeit- und Kultureinrichtungen, verschiedene Einkaufsmöglichkeiten sowie Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, welche neben den im Innovationspark tätigen Personen auch der Bevölkerung der Standortgemeinden zugänglich sein werden. Zwecks Belebung des Aussenraums soll jedes einzelne Gebäude nach Möglichkeit die «aktiven» Nutzungen zum Vorfeld und zur Innovation Mall hin orientieren. Der Solitärbau im Säntispark und dessen Umgebung soll für Veranstaltungen, Konzerte etc. genutzt werden.

PARKWAY UND ERSCHLIESSUNG

Der Parkway übernimmt die Haupterschliessung für den motorisierten Individualverkehr und die Logistik. Dadurch werden die innenliegenden Bereiche vom Verkehr entlastet. Die Erschliessung der Baufelder erfolgt über die Stichstrassen. Die Glattalbahn dient als ÖV-Haupterschliessung. Die einzelnen Baufelder sind von linearen Zwischenräumen, den Gassen, durchzogen. Die Gassen dienen nebst ihrer Erschliessungsfunktion als öffentlich zugänglicher Freiraum.

GRÜN- UND WASSER-FLÄCHEN

Auf dem Vorfeld entstehen neue Wiesenflächen, welche durch eine Doppelbaumreihe zu den Neubauten begrenzt und punktuell mit Bäumen bepflanzt sind. Kleinere Stadtplätze mit starken Baumpflanzungen und Grünräumen sind beidseits der Innovation Mall angelagert. Die Gassen werden soweit als möglich begrünt und mit Pflanzkörpern und Bäumen

bepflanzt. Der durch das Areal führende Chrebsschüsselibach wird in einen landschaftlich ausgeprägten Grünzug integriert, der im Charakter einem offen gelegten Wiesenbach entspricht. Mit den zwei Parkanlagen Säntispark und Flugfeldpark soll ein grosses, zusammenhängendes Freiraumelement im Innovationspark entstehen.

LEUCHTTURM FÜR EINE INNOVATIVE URBANE ENTWICKLUNG

Das Projekt soll ein Leuchtturm für eine innovative urbane Entwicklung werden, insbesondere in den Bereichen Umweltverträglichkeit, Nachhaltigkeit und schonender Ressourcenumgang. Dazu wurden spezielle Gebäudetypologien entwickelt, die den Fokus auf Verminderung von grauer Energie legen, modular sind und den Holzbau berücksichtigen. Für die Energiegewinnung sollen ein ausgedehntes Anergienetz und eine grossflächige Photovoltaik-Anlagen erstellt werden. Das Erdreich unter dem Areal soll dabei zur saisonalen Einspeicherung und für den Bezug von Energie genutzt werden. Ein umfassendes Wasserkonzept verfolgt das Ziel, den Grundwasserdurchfluss zu erhalten, die Grundwassertemperaturen nicht übermässig zu beeinflussen, interne Kreisläufe zu nutzen, den Hochwasserschutz zu verbessern und Abwasser zu regenerieren. Gebäude und Oberflächen sollen gemäss den Erkenntnissen aus einem Mikroklimamodell gesetzt und beschaffen werden, damit das Areal ein optimales Mikroklima erreicht und keine Hitzeinseln entstehen. Der Innovationspark wird integral geplant und in direkt aneinander liegenden Teillosen gebaut. Dies ermöglicht eine zusammenhängende und smarte Steuerung.

AREAL-ENTWICKLUNG DURCH HRS

Die Stiftung Innovationspark Zürich hat 2017 eine öffentliche Ausschreibung zur Suche eines geeigneten Arealentwicklungspartners gestartet. 2018 erhielt die HRS Investment AG den Zuschlag. 2019 gründeten die HRS Investment AG und die Stiftung Innovationspark Zürich gemeinsam die Arealentwicklung IPZ AG. Die Arealentwicklungsgesellschaft hat das Recht und die Pflicht, das Teilgebiet A des Innovationspark im Umfang von 36 Hektaren zu entwickeln und teilweise zu realisieren. Das Gelände bleibt im Eigentum des Bundes, der Kanton oder eine andere Trägerschaft übernimmt das Areal im Baurecht und gibt es im Unterbaurecht an die Stiftung Innovationspark Zürich weiter. Im Gegenzug übernimmt die Arealentwicklungsgesellschaft das Entwicklungsrisiko, insbesondere auch für die Verbindlichkeiten bis zur Rechtskraft eines Finanzierungsbeschlusses des Kantonsrates. Die gesamte Arealentwicklung hat im Rahmen der gesetzlichen und vertraglichen Grundlagen zu erfolgen, dabei sind nur Nutzungen zulässig, die in diesen Grundlagen explizit vorgesehen sind.

ETAPPIERTE ENTWICKLUNG

Die bestehenden Gebäude am Flugplatzrand werden seit 2020 für den Innovationspark genutzt. Dazu werden sie unter Beachtung der denkmalpflegerischen Auflagen umgebaut und von ersten Nutzern bezogen. Vorgesehen sind vorwiegend Nutzungen der ETH Zürich, der Universität Zürich und der Zürcher Kantonalbank. Die bestehenden Gebäude werden dabei vom Bundesamt für Rüstung (armasuisse) an den Kanton Zürich übergeben und provisorisch über einen Mietvertrag gesichert.

Teilgebiet B – Mischnutzung Innovationspark & Forschungs- und Werkflugplatz

NUTZUNGS-SCHWER-PUNKTE

Im Teilgebiet B sind der Innovationspark Zürich und der Forschungs- und Werkflugplatz angesiedelt. Aufbauend auf den heutigen Nutzungen mit der Luftwaffe als Basisnutzung und zivilaviatischer Mitnutzung sollen neue Werkflugplatzaktivitäten akquiriert werden. Im Fokus stehen Businessmodelle mit hoher Wertschöpfungsintensität pro Flugbewegung. Idealerweise stiften sie einen Nutzen für Komplementärnutzungen und sichern damit gleichzeitig langfristig die Flugplatzinfrastruktur. Für die Erläuterungen zum Innovationspark Zürich vgl. Teilgebiet A.

Teilgebiet B

Das Nutzungsszenario Forschungs- und Werkflugplatz sieht, aufbauend auf den heutigen Nutzungen mit der Luftwaffe als Basisnutzung und zivilaviatischer Mitnutzung, neue Werkflugplatzaktivitäten vor. Im Fokus stehen Businessmodelle mit hoher Wertschöpfungsintensität pro Flugbewegung. Idealerweise stiften sie einen Nutzen für Komplementärnutzungen und sichern damit gleichzeitig langfristig die Flugplatzinfrastruktur. Auf dem Areal bietet sich die Chance, an einem Ort Forschung, Erprobung, Wartung und Betrieb von Mobilitätsträgern der Zukunft zusammenzuführen. Es sollen neue Formen von emissionsneutralen und automatisierten Mobilitätslösungen für die Luft und den Boden entwickelt werden können. Die dazu notwendige Infrastruktur soll Schritt für Schritt unter Wahrung der Bedürfnisse der auf dem Flugplatz heute schon ansässigen Nutzer und der Interessen der lokalen Bevölkerung aufgebaut werden. Die Umnutzung des Militärflugplatzes zu einem zivilen Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung erfolgt in einem koordinierten Verfahren. Zur Umsetzung sind unterschiedliche Varianten denkbar (konventionelle Beschaffungsvariante, Investorenmodell, Public Private Partnership PPP).

NUTZUNGSKONZEPT MIT DREI BUSINESSEBENEN

Das Nutzungskonzept für den Forschungs- und Werkflugplatz beinhaltet drei Businessebenen:

- Operation: Betrieb des zivilen Flugplatzes mit militärischer Mitnutzung.
- Immobilien und Hangaring: Die ausgeschiedenen Hangarfelder sollen neue aviatische Nutzungen ermöglichen. Denkbar sind Geschäftsfelder wie Flugzeugunterhalt, Fertigstellung oder Neubau. Wirtschaftlich ebenfalls interessant sind das Flugzeugmanagement oder Fixed Base Operation Business (FBO) inklusive Parking, wo Flugzeuge von privaten Haltern geparkt und unterhalten werden. Geschäftsfelder der Flugzeugtechnologie sind im Zusammenhang mit den Komplementärnutzungen ebenfalls denkbar.
- Komplementärnutzungen durch «Innovation Aviation Cluster»: Im Zusammenhang mit dem Innovationspark ist der Ausbau der Luftfahrttechnologie interessant, insbesondere auch mit neuen Anwendungen (z. B. emissionsarme Flugzeuge und Antriebssysteme, Drohnen, Lufttaxis, Weltraumtechnologie).

Die Bestandsnutzungen wie Polizeihelikopter, Rega und die historische Luftfahrt werden in den künftigen Flugplatzbetrieb integriert.

Die folgende Abbildung konkretisiert das Nutzungskonzept Forschungs- und Werkflugplatz Dübendorf:

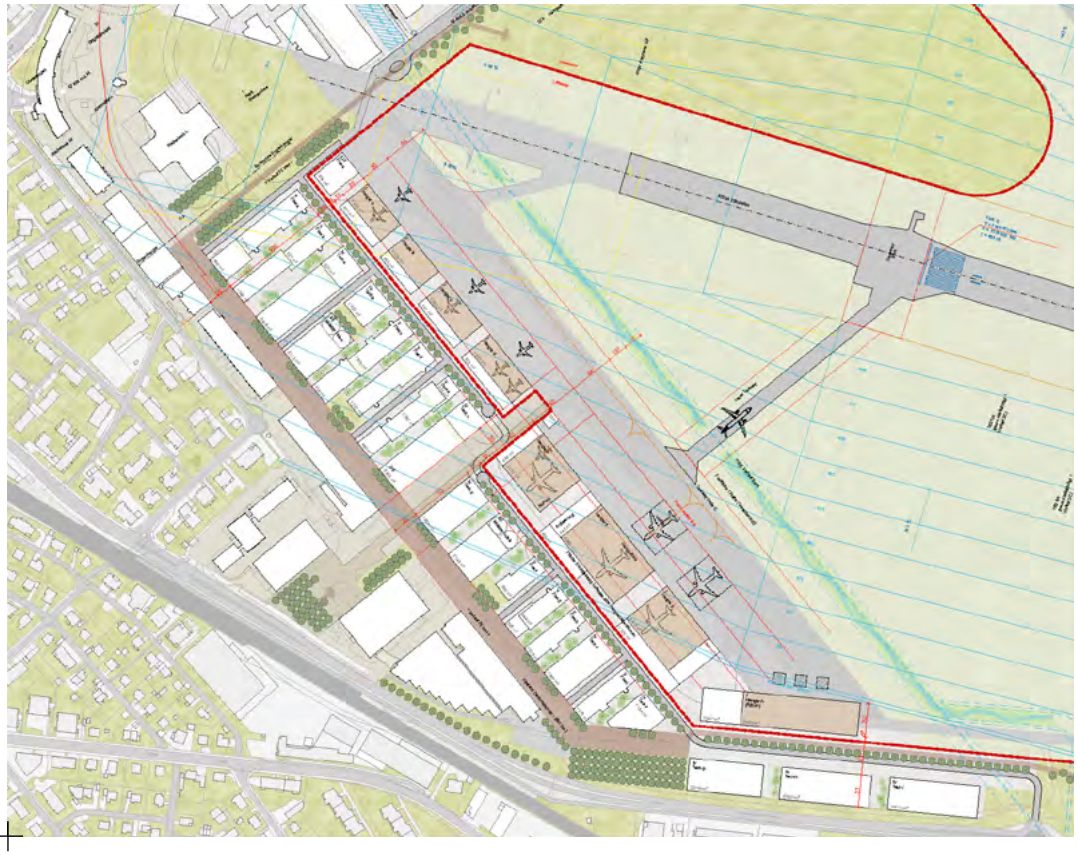
Prinzipschema der Businessvision

SYNERGIEN MIT DEM INNOVATIONS-PARK ZÜRICH

Auf dem Areal bietet sich die Chance, an einem Ort Forschung, Erprobung, Wartung und Betrieb von Mobilitätsträgern der Zukunft zusammen zu führen. Es sollen neue Formen von emissionsneutralen und automatisierten Mobilitätslösungen für die Luft und den Boden entwickelt werden können. Die dazu notwendige Infrastruktur soll Schritt für Schritt unter Wahrung der Bedürfnisse der auf dem Flugplatz heute schon ansässigen Nutzer und der Interessen der lokalen Bevölkerung aufgebaut werden. Diese enge Verzahnung zwischen Forschung, Innovation und dem Zugang zu grossen Testflächen mit einer modernen aviatischen Infrastruktur ist weltweit fast einzigartig.

ÖFFENTLICHE NUTZUNGEN

Wie bis anhin kann der Flugplatz Dübendorf Ausgangspunkt für spezifische aviatische Sondernutzungen sein, insbesondere die Abwicklung von WEF-Flügen oder ähnliche Anlässe im öffentlichen Interesse. In einzelnen Fällen und unter Berücksichtigung des Flugbetriebs ist der Zugang zum Flugfeld für Bevölkerungsanlässe weiterhin möglich. Ob und inwiefern darüber hinaus ein Zugang an Wochenenden denkbar wäre, muss in Abstimmung zum zukünftigen Betreibermodell geprüft werden.



Städtebauliche Studie Innvations-park & Forschungs- und Werkflugplatz

Flugplatz-Café Referenzbild Tower Café am alten Flug-platz Frankfurt/Main

STÄDTEBAULICHE GRUNDIDEE

Das räumliche Konzept orientiert sich an den historischen Flugplatzbauten sowie am Flugfeld. Es setzt damit die Raumordnung von Teilgebiet A fort. Der Forschungs- und Werkflugplatz wird vollständig in das neue Quartier integriert. Die Strukturen des Innovationsparks und des Forschungs- und Werkflugplatzes werden zwischen dem historischem Flugplatzrand und dem bestehenden Taxiway aufgespannt. Der bestehende Taxiway wird zum neuen Hangarvorfeld erweitert. Mit dem Erhalt und der Weiterführung des historischen Vorfeldes wird auch im Teilgebiet B eine respektvolle Entwicklung der neuen innenliegenden Flugplatzrandschicht gewährleistet. Die Baufelder für den Innovationspark sind mit der kurzen Seite zum Flugfeld hin ausgerichtet. Stichstrassen sichern Sichtachsen und Luftzirkulation zum Flugfeld. Eine flexible Tiefe der luftseitigen Baustruktur ist Voraussetzung für unterschiedliche Hangargrössen. Dafür steht eine Grundfläche von rund 21 000 Quadratmetern zur Verfügung. Der zu revitalisierende Chrebsschüsselibach trennt das Flugfeld vom neuen Hangarvorfeld.

FREIRÄUME UND LANDSCHAFT

Die zentrale Freiraumachse verläuft von der Ueberlandstrasse bis zum Flugplatzrand. Die bestehenden Hangargebäude rund um das Airforce Center bilden den Auftakt. Hier sind publikumsorientierte Nutzungen wie das Flieger Museum, Gastronomie und weitere Nutzungen (beispielhaft Flugplatz-Café, Biergarten, Veloverleih, Eventlocation, Gästehaus) denkbar. Der das Flugfeld umrundende Flugplatzrundweg verläuft auch durch dieses Teilgebiet – im Endzustand auf dem historischen Vorfeld, von wo er vor dem Bogenhangar in die Achse Parkway einbiegt. Die für die Aviatik benötigten Flächen werden soweit als möglich im Bereich bestehender Flugverkehrsinfrastrukturen und -anlagen erstellt, um neue Versiegelungen in der Summe zu minimieren.

ERSCHLIESSUNG

Das Areal wird mittels Groberschliessungsstrasse ab dem bestehenden Kreisel an der Ueberlandstrasse öffentlich erschlossen. Die Groberschliessungsstrasse stellt strukturell eine Fortsetzung des Parkways aus Teilgebiet A dar und wird damit verbunden. In frühen Etappen kann so das nördliche Teilgebiet B ohne Konflikt mit fliegerischem Rollverkehr von Seite Teilgebiet A erschlossen werden. Die öffentliche Arealdurchfahrt an der Schnittstelle Teilgebiet A und B wird nicht erlaubt, um unerwünschten Ausweichverkehr zu verhindern. Die Erschliessung mit dem ÖV erfolgt durch Buslinien. Die geplante Veloschnellroute passiert das Flugplatzareal in geringer Distanz.

Teilgebiet C – Luftwaffe und Flugsicherung

NUTZUNGS-SCHWER-PUNKTE

Im Teilgebiet C sind die Luftwaffe und das Flugsicherungszentrum sowie die militärische Operationszentrale angesiedelt. Die heutigen Nutzungen werden weitergeführt und sinnvoll ergänzt, wie dies bereits mit dem Einzug der Ruag erfolgt ist. Für die Erläuterungen zum Flugsicherungszentrum sowie zur militärischen Operationszentrale vgl. Kapitel heutige Nutzungen.

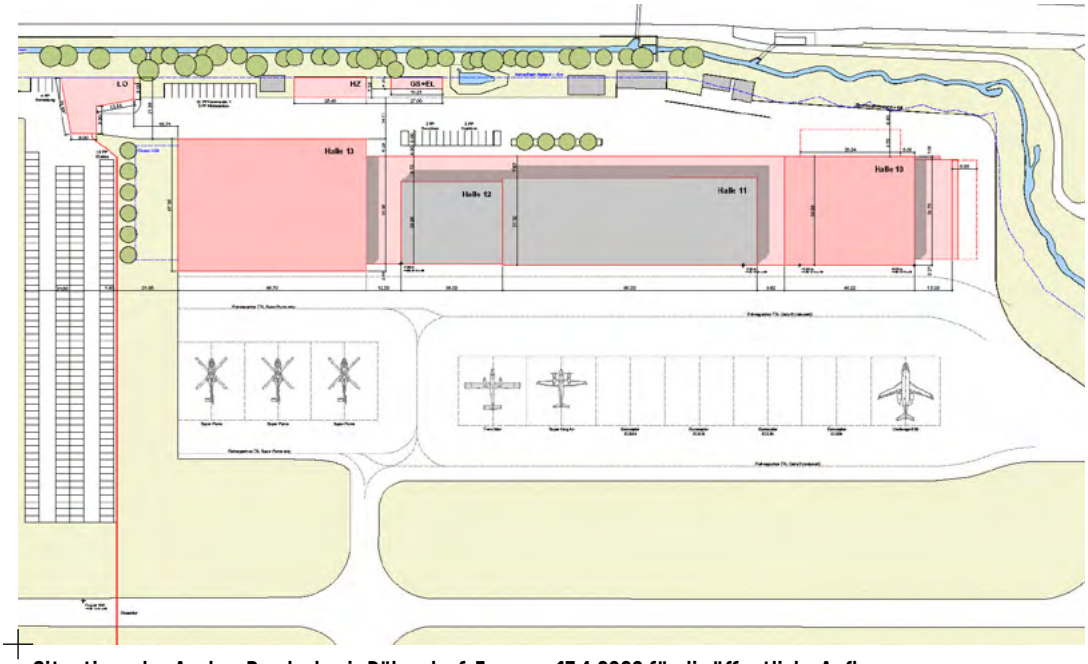
AUSBAU BUNDESBASIS

Bis 2025 beabsichtigt das Bundesamt für Rüstung (armasuisse) im Auftrag der Luftwaffe in Dübendorf eine neue Luftwaffenbasis für Militärhelikopter und Flächenflugzeuge für den Lufttransportdienst des Bundes sowie das Bundesamt für Landestopografie (swisstopo) zu realisieren. Nebst dem Flugplatzkommando sollen ab 2025 gemäss aktueller Planung 11 Helikopter und 4 Flächenflugzeuge in Dübendorf stationiert sein.
Die militärischen Flugbewegungen in Dübendorf sollen von 11 200 Flugbewegungen im Jahr 2010[30] auf zukünftig 7600 Flugbewegungen pro Jahr reduziert werden[50]. Dies ist das im Zusammenhang mit dem Konzept eines Businessflugplatzes kommunizierte absolute Minimum. Wenn die zivilaviatische Nutzung es erlaubt, benötigt die Luftwaffe ca. 9000 Bewegungen. Die Betriebszeiten sollen unverändert bleiben. Das Plangenehmigungsverfahren ist bereits eingeleitet.

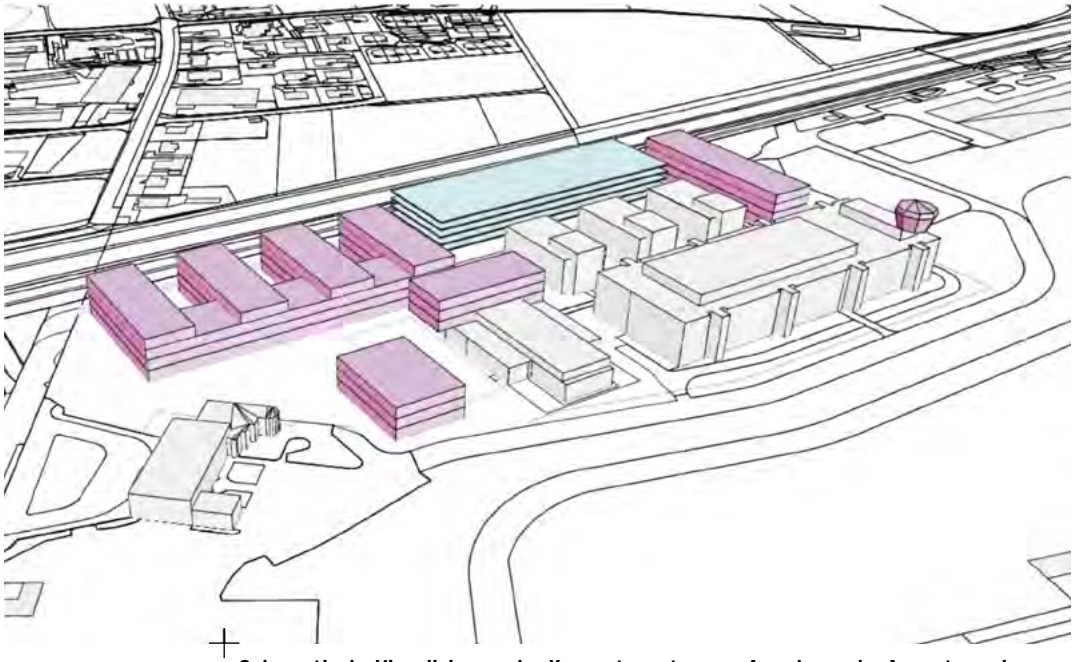
Teilgebiet C

Das Nutzungsszenario Luftwaffe und Flugsicherung wird auch zukünftig von den bestehenden Nutzungen geprägt sein. Der geplante Ausbau zu einer Bundesbasis der Luftwaffe der Schweizer Armee bestätigt die strategische Bedeutung des Standortes. Der Auftrag umfasst autonome Lufttransporteinsätze (Helikopter) ab Bundesbasis plus Flugbetrieb ab maximal einem Tagesstandort. Dazu stehen 6 Helikopter der Puma Flotte, 5 Eurocopter sowie 4 Flächenflugzeuge des Lufttransportdienst des Bundes und der Swisstopo zur Verfügung. Das Schweizer Parlament hat mit der Armeebotschaft 2020 den Verpflichtungskredit für die Bundesbasis genehmigt. Mit der Modernisierung des europäischen Luftfahrtsystems mit innovativen Konzepten und Technologien steigt die strategische Bedeutung des Flugsicherungszentrums Zürich. Mit dem durch Skyguide entwickelten Konzept «Virtual Center» wird eine standortunabhängige Betriebsdurchführung und eine technische Redundanz ermöglicht. Der Gebäudekomplex des Flugsicherungszentrums wird auch künftig mit synergetischen Nutzungen wie der Operationszentrale der Luftwaffe, Arbeitsplätzen der Ruag und Ausbildungsfunktionen ergänzt.

Visualisierung Ausbau Bundesbasis, Stand Februar 2020



Situationsplan Ausbau Bundesbasis Dübendorf, Fassung 17.4.2020 für die öffentliche Auflage



Schematische Visualisierung des Konzeptansatzes zur Anordnung der Ausnutzung im verbleibenden Perimeter (Stand 07.06.2018)

AUSBAU- UND SANIERUNGS-KONZEPT

Mit dem Vorhaben geplant sind der Neubau einer Loge und einer Heiz- sowie Elektrozentrale. Im Westen soll die Halle 13 neu erstellt (für Helikopter) und mit einem Zwischentrakt an die bestehende Halle 12 angebunden werden. Die bestehende Halle 10 wird einem erweiterten Ersatzbau weichen. Der Ersatzneubau 10 wird mit einem Zwischenbau an die Halle 11 angeschlossen. Die Hallen 11 und 12 werden saniert und die bestehenden Annexbauten werden ersetzt. Das Konzept respektiert das historische Ensemble und stärkt dessen identitätsstiftenden Charakter. Die historischen Funktionen als Hangar (Halle 11) und Werft (Halle 12) werden erhalten resp. wiederhergestellt. Die beiden Hallen, die ein bedeutendes Zeugnis der Zivilluftfahrt der Schweiz darstellen und als Meisterwerke der Stahlbaukunst gelten, werden in ihrer Gesamtheit erhalten und nur leicht verändert. Die äusseren Trapezverkleidungen von 1980 werden entfernt, damit der murale Charakter der Bimsbetonplatten (Halle 11) und Backsteinfassade (Halle 12) wieder zur Geltung kommen. Die kantonale Denkmalpflege begrüsst das Konzept. Die funktionale Organisation und Flächenzuteilung der Umgebung mit Vorfeld und Rollwegen bleiben unverändert.

STANDORT-ENTWICKLUNG FLUGSICHERUNGS-ZENTRUM

Die Entwicklung des Standorts des Flugsicherungszentrums beinhaltet einerseits das Weiterführen der zivilen und militärischen Flugsicherung von Skyguide in den gemeinsam mit der Luftwaffe und der RUAG betriebenen Gebäuden. Andererseits soll die Modernisierung des europäischen Luftfahrtsystems mit innovativen Konzepten und Technologien auch im Flugsicherungszentrum erfolgen können. Dabei spielen die fortschreitende Digitalisierung und die Automation eine bedeutende Rolle. Aber auch die Abläufe und Verfahren werden laufend optimiert und harmonisiert. Zusammen mit dem Flugsicherungszentrum in Genf entwickelt Skyguide das Konzept des «Virtual Centers», das eine standortunabhängige Betriebsdurchführung und eine technische Redundanz ermöglicht. Weiter sind Zentralisierungen von heute dezentralen Betriebsstandorten möglich, die dank dem Ansatz von «Remote Tower» oder «Digital Tower» möglich werden. Das kann zu einer intensiveren Nutzung des Flugsicherungszentrums Zürich führen und dessen Bedeutung erhöhen.

REVISION DES PRIVATEN GESTALTUNGS-PLANS WEGEN DES AUSBAUS DER BUNDES-BASIS NÖTIG

Der Ausbau der Bundesbasis liegt im Bereich des Perimeters des privaten Gestaltungsplans, der als Reserve für eine künftige Standortentwicklung vorgesehen war. Damit einerseits Skyguide die strategische Handlungsfreiheit wahren und andererseits Synergien bei der Nutzung und Erschliessung der Bundesbasis geschaffen werden können, wurde zusammen mit dem VBS die Revision des privaten Gestaltungsplans initiiert. Die klar bevorzugte Erschiessungsvariante läuft über die Flugsicherungsstrasse durch den Perimeter des privaten Gestaltungsplans, wobei eine alternative Erschliessung über den Perimeter des IPZ vorbehalten bleibt.

Die Revision beabsichtigt, den Perimeter um den Bereich der Bundesbasis zu verkleinern, das festgelegte Bauvolumen auf den verbleibenden, kleineren Perimeter umzulegen und die Nutzungen zu präzisieren. Ebenso soll die Möglichkeit zur Errichtung eines Kontrollturms für die Bundesbasis oder für den Flugplatz Dübendorf planerisch gesichert werden wie auch für die Alternative zur Errichtung eines Kamerasystems für einen Remote Tower. Als Folge der Verdichtung durch die Umlegung der Baumasse müssten die heute offenen Parkplätze auf dem Perimeter in einem Parkhaus zusammengefasst werden. Das VBS und Skyguide unterstützen die Abstimmung beim Vorgehen des Kantons zur Schaffung des Planungsrechts im Gebiet des Perimeters des privaten Gestaltungsplans. Die Revision soll nach Möglichkeit in den nächsten 2 bis 3 Jahren abgeschlossen werden.

Teilgebiet D – Flugfeld

AN- UND ABFLUGPISTE

Die Dimensionierung von Pisten und Rollwegen richtet sich nach den Vorgaben der Normen der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). Bestehende Bauten und Anlagen, das Gelände und Bäume im An- und Abflugbereich limitieren die theoretisch erreichbaren Pistenlängen. Auf Flugplätzen in der Schweiz sind die Empfehlungen (Recommendations) von Anhang 14 anzuwenden. Dies ist insbesondere für die Abstimmung von Pistenlänge, Flugzeugtyp und Fluggewicht relevant. Für die Piste 11/29 ist eine verfügbare Startlaufstrecke resp. Landestrecke (TORA/LDA) von 1850 Metern und eine verfügbare Startstrecke (TODA) von 1910 Metern möglich. Gemäss Überprüfung der Hindernisfreihalteflächen für die Wegflüge nach Westen und nach Osten sind in beiden Flächen kleinere Durchdringungen von bestehenden Bauten und Anlagen vorhanden. Da die Durchdringungen vor allem im Randbereich liegen, kann nach heutigem Wissensstand davon ausgegangen werden, dass diese Pistenlängen umgesetzt werden können. Am Ende jeder Piste ist eine Runway Safety Area (RESA) anzuordnen. Diese soll Schäden am Flugzeug im Fall einer zu kurzen Landung (undershooting) oder eines Überrollens des Pistenendes (overrunning) verhindern/minimieren. Die notwendige Länge der RESA beträgt 240 Meter.

Teilgebiet D

Die Dimensionierung von Pisten und Rollwegen ist abhängig von Flugzeugtyp und Fluggewicht (Normen der internationalen Zivilluftfahrtorganisation, ICAO). Wegen bestehender Bauten und Anlagen ist die Pistenlänge limitiert. Der Flugbetrieb ist auf gesamt 20 000 Flugbewegungen pro Jahr ausgelegt. Der Betrieb erfolgt wie heute in den Bürozeiten. Für Militär- und Sondereinsätze bestehen Ausnahmen. Die Umnutzung des Flugplatzes gilt als Neuanlage nach Lärmschutz-Verordnung. Emissionen der Landbewegungen und der Flugbewegungen sind zu unterscheiden. Der Rechtsstatus der Anlage ist zwischen Flughafen (mit Betriebskonzession) und Flugfeld (mit Betriebsbewilligung) zu bestimmen. Ein geeignetes Betreibermodell und die Flugplatzhalterschaft sind zu wählen. Die koordinierte Umnutzung erfolgt mit Betriebsbewilligung bzw. Konzession, Plangenehmigung und Betriebsreglement. Die Investitions- und Betriebskosten sind im Rahmen der weiteren Planungen vertieft abzuschätzen und mit den beteiligten Stakeholdern festzulegen. Die extensiv bewirtschaftete Flugplatzlandschaft wird von ausgedehnten Wiesen und weiteren Lebensräumen mit wichtigen Vernetzungsfunktion geprägt sein, soweit sie mit der Sicherheit des Flugbetriebs in Einklang stehen. Der offen und weitläufig gestaltete Flugfeldpark bietet Raum für Erholung und Umweltanliegen an der Schnittstelle zwischen Innovationspark und Flugfeld. Er ermöglicht Ausblicke über das Flugplatzareal und darüber hinaus.

OPERATIONELLE MÖGLICHKEITEN

Mit den obigen Pistenlängen können auf 440 Metern über Meer bei einer Temperatur von 15 Grad Celsius und bei trockener Piste folgende Flugzeugtypen mit entsprechendem Abfluggewicht (MTOW) starten und landen:

- Airbus A 320 mit 73 Tonnen, das sind 92 % des maximalen Abfluggewichts
- Boeing 737 mit 72 Tonnen, das sind 85 % des maximalen Abfluggewichts
- Airbus A 310 mit 137 Tonnen, das sind 90 % des maximalen Abfluggewichts.

Bei nasser Piste und/oder höheren Temperaturen reduziert sich das maximale Abfluggewicht (MTOW) zusätzlich.

VERSCHOBENES PISTENENDE ALS OPTION

In den letzten Jahren wurden auf verschiedenen Flugplätzen Konzepte mit einer Vorverlegung des Startpunkts diskutiert (starter extension). Diese Überlegungen hätten zwar eine Verlängerung der zur Verfügung stehenden Startstrecke zur Folge, sind aber aktuell in der Schweiz nicht bewilligungsfähig. Erfolgsversprechender ist das Konzept eines verschobenen Pistenendes (displaced runway end), mit welchem eine grössere Pistenlänge erreicht werden kann. Die Konsequenzen bezüglich Jet Blast, Markierungen, Befeuerungen und Publikation sind zu prüfen.

FLUGBEWEGUNGEN UND BETRIEBSZEITEN

Der Flugbetrieb ist auf 20 000 Flugbewegungen pro Jahr ausgelegt. Die Betriebszeiten richten sich nach der heutigen Nutzung und sind von Montag bis Freitag, von 7.30 bis 12.00 Uhr und von 13.30 bis 17.00 Uhr. Militärische Flugbewegungen, Such-, Rettungs- und Polizeiflüge finden auch ausserhalb dieser Betriebszeiten und in der Nacht statt. Die nachfolgende Tabelle zeigt ein mögliches Nutzungsszenario mit je rund 10 000 zivilen und militärischen Flugbewegungen sowie ebenso vielen Flugbewegungen von Helikoptern und Flächenflugzeugen.

	Zivile Flugbewegungen	Militärische Flugbewegungen	Gesamthafte Flugbewegungen
Total	10 400	9 000	19 400
davon Helikopter < 8,618 Tonnen	3 450	3 900	7 350
davon Flächenflugzeuge < 8,618 Tonnen	5 810	2 000	7 810
davon Helikopter > 8,618 Tonnen	0	2 600	2 600
davon Flächenflugzeuge > 8,618 Tonnen	1 140	500	1 640

Szenario an Flugbewegungen, Stand April 2021

LÄRM-BETRACHTUNG

Die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in einen Forschungs- und Werkflugplatz mit militärischer Mitbenützung wird als Neuanlage nach Art. 7 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) beurteilt. Gemäss Art. 7 LSV müssen die Lärmemissionen einer neuen ortsfesten Anlage so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Die von der Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen dürfen die Planungswerte nicht überschreiten. Angrenzend an das Flugplatzareal befinden sich Nutzungszonen der Empfindlichkeitsstufen (ES) II und III. Zu unterscheiden sind der Industrie- und Gewerbelärm (inklusive Fahrzeuge und rollender Flugverkehr) sowie der Fluglärm (inklusive Lärm von Helikopter-Schwebeflügen). Durch die im obigen Nutzungsszenario definierten Flugbewegungen sind Überschreitungen der Planungswerte zu erwarten. Im Rahmen des Koordinationsprozesses sind die Lärmimmissionen vertiefter zu betrachten.

ÜBERFÜHRUNG MILITÄRISCHE IN ZIVILE NUTZUNG

Zur angestrebten Nutzung als zivilen Flugplatz ist der Rechtsstatus zu bestimmen. Entweder wird dem Flugplatzhalter eine Betriebskonzession verliehen (Flughafen) oder eine Betriebsbewilligung erteilt (Flugfeld). Die beiden Möglichkeiten unterscheiden sich bezüglich rechtlicher und finanzieller Konsequenzen. Anschliessend sind ein geeignetes Betreibermodell und die Flugplatzhalterschaft zu wählen (bei einer Betriebskonzession mittels Ausschreibung). Die Umnutzung des Militärflugplatzes zu einem zivilen Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung erfolgt in einem koordinierten Verfahren (Erteilung Betriebsbewilligung/Konzession, Plangenehmigung, Betriebsreglement). Zur Umsetzung sind unterschiedliche Varianten denkbar (konventionelle Beschaffungsvariante, Investorenmodell, Public Private Partnership PPP).

KOSTENFOLGEN

Die für den künftigen aviatischen Betrieb sind Initialinvestitionen für die Erstellung eines neuen Pistenzugangs, die Anpassung und Instandstellung der Piste mit Verschiebung RESA und regelkonformen Anflughilfen, Befeuerung, Beschilderung und Markierung, die Erstellung eines neuen Taxiways mit Hangarvorfeldern sowie für den Aufbau der Fahrzeugflotte notwendig. Hinzu kommen weitere Investitionen für die landseitige Erschliessung, die Entwässerung des Areals gemäss Genereller Entwässerungsplanung (GEP) und später die Erneuerung der Flugsicherung. Im Rahmen der weiteren Planungen sind die Investitions- und Betriebskosten abzuschätzen und ist insbesondere auch der Kostenteiler zwischen den beteiligten Partnern festzulegen.

ERTRAGS-SITUATION

Aufgrund der beschränkten Anzahl Flugbewegungen ist das Einnahmenpotenzial durch Gebühren für Flugbewegungen beschränkt. Die Betriebskosten können durch marktfähige Lande-, Park-, Passagier oder Nutzungsgebühren für Testflüge nicht gedeckt werden. Dabei ist zu

berücksichtigen, dass ein namhafter Anteil der Flugbewegungen (ca. die Hälfte) durch Helikopter geplant ist (insbesondere Militär), wo das Gebührenpotenzial zusätzlich beschränkt ist. Mit der Investition in Hangars und Vorflächen und der Vergabe von Mietflächen entsteht ein interessantes Businessmodell. Werden die angebotenen Hangar-Flächen voll ausgelastet, ist ein Ertragsüberschuss aus diesem Geschäftsfeld zu erwarten. Diese Einnahmen reichen aber aller Voraussicht nach nicht aus, um das negative Ergebnis aus dem Geschäftsfeld «Operation» zu decken. Auch diese Betrachtungen sind im Rahmen der weiteren Planungen zu vertiefen.

ÖFFENTLICH ZUGÄNGIGER FLUGFELDPARK

Der Flugfeldpark bietet Raum für Erholung und sportliche Aktivitäten an der Schnittstelle zwischen Innovationspark und Flugfeld. Er wird für den ökologischen Ausgleich, die Kaltluftentstehung und das Regenwassermanagement genutzt und dient damit auch dem Mikroklima, der Biodiversität und dem natürlichen Wasserkreislauf. Der Park soll offen und weitläufig gestaltet werden und Ausblicke über das weitere Flugplatzareal und an den Alpenkamm ermöglichen. Der Park verfügt über ein attraktives Wegenetz zum Spazieren und Joggen sowie Flächen, die zur Erholung und zum Aufenthalt einladen. Die frischen Magerwiesen werden integral erhalten und aufgewertet.

Flugfeldpark, Referenzbild Tempelhofer Feld

EIN MOSAIK VON LEBENS-RÄUMEN

Geprägt werden soll die künftige Flugplatzlandschaft durch ausgedehnte Wiesen, aber auch Moore, Feuchtwälder und Gewässer. Weitere siedlungsnahe oder aviatisch genutzte Grünflächen ergänzen und übernehmen eine wichtige Vernetzungsfunktion. Die qualitativ hochwertigen Wiesenflächen gehören zu den artenreichsten Lebensräumen Mitteleuropas. Sie bestimmen auch künftig das Bild des Flugfelds, soweit sie mit der Sicherheit des Flugbetriebs in Einklang sind. Ausserhalb der aviatischen Flächenansprüche und Sicherheitsbereiche können Moore

überall dort entstehen, wo der Boden durch den hohen Grundwasserspiegel wassergesättigt ist. Feuchtwälder mit einem niedrigen Wuchs, zum Beispiel Bruchwälder, sind in den Randbereichen denkbar. Durch die ökologische Aufwertung der Fliessgewässer entsteht ein eigenständiger Lebensraum als Vernetzungselement.

BEWIRTSCHAFTUNG UND PFLEGE

Für die Bewirtschaftung und Pflege sind unterschiedliche Modelle denkbar. Alle Flächen des Areals sollen extensiv bewirtschaftet werden. Mittels eines Wildtiermanagements werden die potenziellen Konflikte zwischen Tieren und der aviatischen Nutzung auf ein akzeptables Mass reduziert.

Langfristreserve Innovationspark

GENERATIONENPROJEKT

Der Innovationspark ist ein Generationenprojekt und das Zielbild 2050 postuliert einen Ausblick über die nächsten 25 Jahre. Eine Weiterentwicklung ist zum heutigen Zeitpunkt zu hypothetisch. Gleichwohl ist es zweckmässig strategische Reservebereiche auf dem Areal mitzudenken.

STRATEGISCH RESERVE

Der Gebietsentwicklung liegt die Systematik zugrunde, die Entwicklungsflächen um das Flugfeld anzuordnen und so die Weite des Areals zu erhalten. In diesem Sinne sind insbesondere die Flächen parallel zur Ueberlandstrasse Richtung Volketswil interessant und sollten nicht durch andere unverrückbare Nutzungen blockiert werden. Dies ist insbesondere bei der Konzeption der landschaftlichen Gestaltung des Flugfeldes im Zusammenhang mit Ausgleich- und Ersatzmassnahmen zu berücksichtigen.

HOTEL

Umsetzung

H.1 Entwicklungspfad

WANDEL DER BEDEUTUNG UND DER PRÄSENZ IN DER AUSSEN-WAHRNEHMUNG

Die Gebietsentwicklung des Flugplatzareals mit bestehenden und neuen Nutzungen ist ein Generationenprojekt, das auf den betrieblichen Rückzug der Armee, den Betrieb des Flugplatzes sowie auf die Bedürfnisse des Innovationsparks ausgerichtet ist. Das Zielbild 2050 bildet einen angestrebten Entwicklungsstand ab. Dieser leitet sich ab aus funktionalen Abhängigkeiten zwischen dem Innovationspark und dem Forschungs- und Werkflugplatz und dessen räumlichen Bedürfnissen für einen Betrieb. Der Entwicklungspfad beschreibt anhand schematischer und generalisierter Phasen, wie diese Gebietsentwicklung des Flugplatzes Dübendorf bis zum Endzustand real und gefühlt ablaufen wird. Dies geht einher mit einem schrittweisen Wechsel der Flächenbesetzung durch die verschiedenen Nutzungen und einem Wandel in der Aussenwahrnehmung bspw. durch die zunehmende Etablierung des Innovationsparks. Die schematischen Phasen bilden zum Verständnis eine nach heutigem Kenntnisstand grobe Schätzung des jeweiligen Totals der erwarteten Personenanzahl und des Flächenbedarfs nach Nutzung ab. Innerhalb der illustrierten Phasen wird eine gestaffelte Entwicklung über Jahre hinweg erfolgen. Aus der Logik der Erschliessung – ausgehend von ersten Neubausteinen – wird es räumlich direkt aneinander anknüpfende Entwicklungsschritte geben. Mit der fortlaufenden Entwicklung wird der Öffentlichkeitsgrad insgesamt bzw. konzentriert in verschiedenen Bereichen des Flugplatzareals gesteigert.

Prinzip Bedeutungswandel

Visualisierung Entwicklungsphase 0/1

Entwicklungsphase 0/1

AUFSTARTPHASE INNOVATIONSPARK UND WERKFLUGPLATZ

Die Entwicklungsphase 0/1 beinhaltet einerseits die Aufstartphase, in welcher der Innovationspark und der Forschungs- und Werkflugplatz in Bestandesbauten betrieben werden und die ersten ergänzenden Neubauten. Der Betrieb in Bestandesbauten ist bedingt durch die schrittweise Übergabe der militärisch genutzten Gebäude des Flugplatzrandes von Osten nach Westen bis 2030 und der damit verbundenen Freigabe der Vorfelder. Während dessen sollen die ersten Baufelder südlich des Flugplatzrandes entwickelt und bebaut werden. Die militärische Nutzung ist grösstenteils in der ausgebauten Bundesbasis konzentriert, nutzt aber noch einzelne Gebäude des Flugplatzrandes, insbesondere den Bogenhangar. Der Forschungs- und Werkflugplatz wird punktuell die bestehenden zivilaviatischen Nutzungen (Rega, Air Force Center) im Süden ergänzen. Im Flugfeld sind erste Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen umgesetzt.

Nutzung	Anzahl Personen	Landfläche in ha
Flugsicherungszentrale	1000	5
Luftwaffe	200	15
Innovationspark	3700	10
Forschungs- und Werkflugplatz	700	20
Flugfeld	–	180
	Total 5600	**Total 230**

Kennwerte Entwicklungsphase 0/1 (Dichte Innovationspark ca. 370 K/ha Landfläche, Dichte Forschungs- und Werkflugplatz ca. 35 K/ha Landfläche)

Visualisierung Entwicklungsphase 2

Entwicklungsphase 2

Die Phase 2 bildet einen deutlichen Wachstumsschub seitens Innovationspark ab. Die Baubereiche zwischen dem Start-Up-Vorfeld und dem realisierten Parkway sind weitestgehend entwickelt. Daneben ist die Akzentuierung am Knoten Parkway realisiert. Das Militär hat weitere historische Hangarhallen für die Umnutzung durch den Innovationspark freigegeben. Erste Setzungen mit Innovationsparktypologien ergänzen den Forschungs- und Werkflugplatz, der um weitere Hangarbauten gewachsen ist. Der Chrebsschüsselibach ist geöffnet und renaturiert. Das gestaltete Vorfeld begleitet die Umnutzung des Flugplatzrandes. Der Forschungs- und Werkflugplatz ist der zentralen Freiraumachse als Auftaktsituation an die Dübendorfstrasse angebunden. Ausgehend vom Parkway entwickelt sich der Flugfeldpark. Die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen im Flugfeld sind ausgehend von den ersten Setzungen weiterentwickelt.

Nutzung	Anzahl Personen	Landfläche in ha
Flugsicherungszentrale	1 000	5
Luftwaffe	200	12
Innovationspark	9 300	25
Forschungs- und Werkflugplatz	600	18
Flugfeld	–.–	170
	Total 11 100	**Total 230**

Kennwerte Entwicklungsphase 0/1 (Dichte Innovationspark ca. 370 K/ha Landfläche, Dichte Forschungs- und Werkflugplatz ca. 35 K/ha Landfläche)

Visualisierung Entwicklungsphase 3

Entwicklungsphase 3

In der Entwicklungsphase 3 ist der Innovationspark im Teilgebiet A als zusammenhängendes Gebiet entwickelt und über den gestalteten Säntispark inkl. Solitär mit dem Forschungs- und Werkflugplatz verflochten. Dieser ist mit einer vollständigen Hangarschicht gegen das Flugfeld ausgebaut. Für den Innovationspark sind weitere Ausbauschritte angrenzend an den Forschungs- und Werkflugplatz realisiert und die letzten Hangarhallen des historischen Flugplatzrandes sind umgenutzt. Die militärische Nutzung und die Flugsicherung sind gesamthaft im Norden des Areals konzentriert, erste Erweiterungen des Flugsicherungszentrums sind realisiert. Das Flugfeld in seiner Weite ist geprägt durch grosse Flächen der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen.

Nutzung	Anzahl Personen	Landfläche in ha
Flugsicherungszentrale	1 500	5
Luftwaffe	200	10
Innovationspark	13 000	35
Forschungs- und Werkflugplatz	700	20
Flugfeld	–.–	160
	Total 15 400	**Total 230**

Kennwerte Entwicklungsphase 0/1 (Dichte Innovationspark ca. 370 K/ha Landfläche, Dichte Forschungs- und Werkflugplatz ca. 35 K/ha Landfläche)

Gebietsentwicklung

Die Gebietsentwicklung soll in Etappen und abgestimmt auf den schrittweisen Ausbau der Infrastrukturen erfolgen. Der Synthesebericht zeigt einen möglichen Entwicklungspfad auf, formuliert dazu Handlungsanweisungen und die zur Entwicklung nötigen Massnahmen sind in einer Umsetzungsagenda festgehalten. Die Transformation des Areals soll unverzüglich eingeleitet, der Innovationspark entwickelt und die Rahmenbedingungen für die zivilaviatische Nutzung geklärt werden. In der Übergangsphase ist der Flugplatzbetrieb sicherzustellen. Bei der Entwicklung sind die Anforderungen der Nutzungen weiter auf einander abzustimmen.

Visualisierung Entwicklungsphase 4

Entwicklungsphase 4

Die Entwicklungsphase 4 bildet den Vollausbau im Sinne des Zielbilds 2050 ab. Der Innovationspark ist als vollständig zusammenhängende Siedlungsschicht Richtung Osten bis an die Ueberlandstrasse realisiert. Der Forschungs- und Werkflugplatz ist ebenfalls als zusammenhängender Flugplatzrand zum Flugfeld hin ausgebaut. Das umgestaltete Vorfeld bindet den historischen Flugplatzrand bis zum Abschluss im Osten an die neue Siedlungsschicht. Die Parkanlagen sind vollständig realisiert und bilden mit dem Flugplatzrundweg das wesentliche Freiraumgerüst und stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Der Standort des Flugsicherungszentrums ist vollständig entwickelt. Die Bauten vom Flieger Museum und dem Air-Force-Center sind in die Nutzung integriert. Die letzten Etappen der gesamthaft konzipierten Landschaftsgestaltung im Flugfeld sind realisiert

Nutzung	Anzahl Personen	Landfläche in ha
Flugsicherungszentrale	2000	5
Luftwaffe	200	10
Innovationspark	16600	45
Forschungs- und Werkflugplatz	300	10
Flugfeld	–.–	160
	Total 19100	**Total 230**

Kennwerte Entwicklungsphase 0/1 (Dichte Innovationspark ca. 370 K/ha Landfläche, Dichte Forschungs- und Werkflugplatz ca. 35 K/ha Landfläche)

H.2 Handlungsanweisungen

Die nachstehenden Handlungsanweisungen beschreiben die erforderlichen Schritte für die Umsetzung der angestrebten Gebietsentwicklung, abgeleitet aus den acht Leitsätzen zur Gebietsentwicklung im Kapitel 7.

TRANSFORMATION DES AREALS EINLEITEN

Das vorliegende, konsolidierte Zielbild 2050 dient den Akteuren als verbindlicher Leitfaden für die weiteren Entwicklungsschritte. Die Akteure leiten die Transformation des Areals ein und streben eine vielseitige Nutzung und die Vernetzung mit der umgebenden Siedlung und Landschaft an. Dabei stehen die Nutzungen Innovationspark und Aviatik (zivil und militärisch) im Vordergrund, neben Erholung und Natur/Landschaft.

INNOVATIONSPARK ENTWICKELN

Die Stiftung Innovationspark Zürich entwickelt den Innovationspark langfristig. Die Realisierung des Innovationsparks wird abgestimmt auf die räumliche Konzentration der militärischen Nutzungen in der neuen Bundesbasis schrittweise vorangetrieben. Ausgehend vom Gebiet entlang der Wangenstrasse entwickelt sich der Innovationspark in Etappen Richtung Flugfeld, Götterbogen und Fliegermuseum. Im Teilgebiet B sollen aufbauend auf heutigen und zukünftigen aviatischen Nutzungen neue Werkflugplatzaktivitäten akquiriert werden. Angestrebt werden Businessmodelle mit hoher Wertschöpfungsintensität pro Flugbewegung mit einer engen Vernetzung von Innovation und Aviatik. Damit wird der Innovationspark optimal in das Gesamtkonzept der Transformation eingebettet. Im Hinblick auf die Umsetzung des Innovationsparks sind die Grundlagen für die Bebauung weiter zu vertiefen (Entwicklungskonzept Teilgebiet B, Detailkonzepte, Städtebaulicher Vertrag etc.) und die Finanzierung der Erschliessung zu sichern. Parallel dazu sind die vertraglichen und planerischen Grundlagen an das Zielbild anzupassen.

RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE ZIVILAVIATISCHE NUTZUNG KLÄREN

Die Gebietsentwicklung sieht als Endziel eine Transformation des bestehenden Militärflugplatzes mit ziviler Mitbenützung in einen Zivilflugplatz mit militärischer Mitbenützung vor. Der entsprechende Prozess ist bautechnisch, rechtlich, politisch und prozessual anspruchsvoll. Verlässliche Grundlagen über die Investitions- und Betriebskosten liegen noch nicht vor, da die aktuelle Planung erst Teile einer Vorstudie umfasst. Auf Grundlage der Synthese soll im Rahmen einer Vertiefungsphase das Entwicklungskonzept Flugplatz Dübendorf erarbeitet werden. Im Entwicklungskonzept sollen die Vision bzw. das Zielbild geschärft und das Nutzerkonzept vertieft werden. Weiter sind die Projektorganisation zu klären und die Einbindung der Bundesstellen festzulegen. Ein Businessplan ist zu erarbeiten und mögliche Betreiberkonzepte (Boden/Luft) sind zu evaluieren. Die Flugplatzhalterschaft, die Finanzierung und der Rechtsstatus des Flugplatzes sind zu klären sowie eine Aufwandschätzung für die Erstellung

eines Vorprojekts zu erarbeiten. Die vertraglichen Grundlagen sind zu überprüfen, die Meilensteinplanung ist zu präzisieren und ein Kostenteiler zu erarbeiten. Die Festlegungen im Entwicklungskonzept erfolgen in Absprache zwischen Bund, Kanton, Gemeinden und anderen Betroffenen. Die Arbeiten sind wie auch das nachgelagerte Vorprojekt Bestandteil des dem Sachplanverfahren vorgelagerten SIL-Koordinationsprozesses.
An der Planung und Projektierung der Umnutzung des Flugplatzes (Koordinationsprozess und Erarbeitung Umnutzungsdossier unter der Leitung des Kantons) beteiligt sich der Bund mit Arbeitsleistung der zuständigen Fachstellen (VBS, UVEK). Er bringt das notwendige Fachwissen in den Prozess ein. An der Finanzierung von Planungs- und Projektierungsleistungen externer Fachspezialisten beteiligt er sich nicht. Der mit dem eigentlichen Sachplanverfahren (SIL, SPM) verbundene Aufwand geht zulasten des Bundes. Die Kosten für das Bewilligungsverfahren (Plangenehmigung und Betriebsreglement) ergeben sich aufgrund der Gebührenverordnungen des Bundes und werden dem Gesuchsteller in Rechnung gestellt.

FLUGPLATZBETRIEB SICHERN

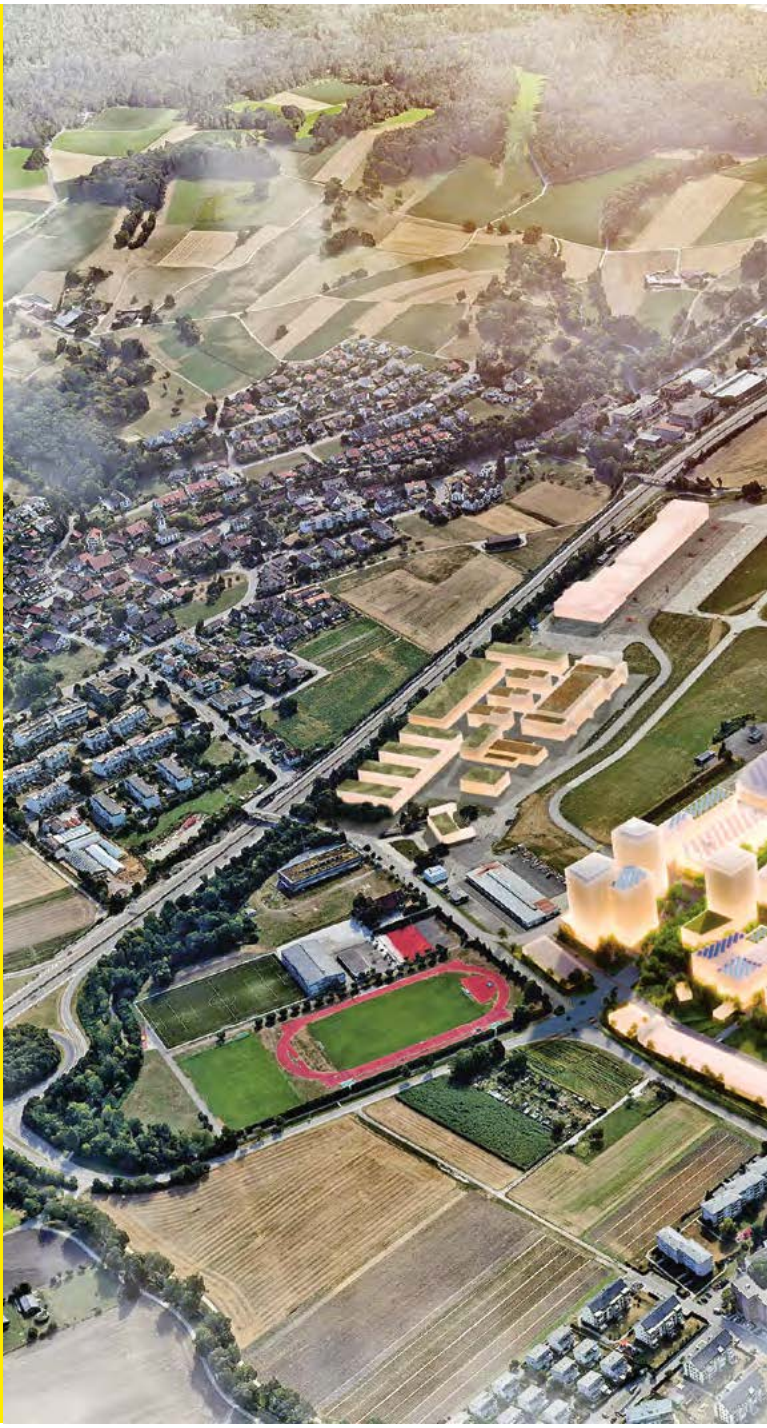
Der Übergangsbetrieb wird längstens bis zum Abschluss des Umnutzungsverfahrens resp. bis zur Inbetriebnahme des zivilen Flugplatzes vom Bund sichergestellt (VBS). In dieser Zeit sorgt er soweit für die Instandhaltung der Infrastruktur des Flugplatzes, als dies für die Sicherheit im Flugbetrieb und die Einhaltung der Umweltauflagen für eine Nutzung als Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung notwendig ist. Mit dem Entwicklungskonzept wird ein Meilensteinplan festgelegt, der regelmässig überprüft wird. Sobald feststeht, dass ein Übergangsbetrieb über 10 Jahre ab Unterzeichnung hinaus erforderlich ist, legen die beteiligten Parteien die Finanzierung neu fest.

ANFORDERUNGEN FLUGSICHERUNGSZENTRUM / OPERATIONSZENTRALE UND FLUGSICHERUNG BEACHTEN

Die uneingeschränkte Funktionalität des Areals des Flugsicherungszentrums/Operationszentrale ist zu wahren und richtet sich nach dem Bundesauftrag. Die Entwicklung auf dem Areal, vornehmlich die bauliche Entwicklung des Innovationsparks, muss auf die sensitiven Nutzungen des Flugsicherungszentrums und der Operationszentrale abgestimmt werden. Dabei geht es primär darum, die zur Erbringung der zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste sowie der Führungsanlagen erforderlichen Funktionen zu gewährleisten. Dafür sind bestehende elektromagnetische Installationen zur Sicherstellung der Kommunikation, der Navigation und der Luftraumüberwachung im Einsatz, deren uneingeschränkte Funktion zu gewährleisten ist. Dabei sind vor allem Höhenbeschränkungen bei den umliegenden Gebäuden zur Vermeidung von Abschattungen, Interferenzen, Auslöschungen und Verzerrungen sowie auch weitere Beschränkungen für die Bewahrung der Hindernisfreiheit in den Flugachsen einzuhalten.

Gemeinsam in die Zukunft:

Schritt für Schritt und mit der Kraft der beteiligten Stakeholder wird der Flugplatz Dübendorf ein Ort für alle werden.



LANDSCHAFT GEZIELT WEITERENTWICKELN

Die Weiterentwicklung der Flugplatzlandschaft soll koordiniert, einem gemeinsamen Konzept folgend und in Abstimmung mit der Flugplatznutzung angegangen werden. Die Akteure auf dem Flugplatzareal bilden dazu eine Trägerschaft. Die Arealentwicklung soll mit einer möglichst naturnahen Gestaltung im Sinne der Vollzugshilfe «Biodiversität und ökologischer Ausgleich auf Flugplätzen» (BAFU, 2019) einhergehen. Die bestehenden naturnahen Lebensräume werden erhalten und wo möglich erweitert. Die Artenvielfalt in den bestehenden wertvollen Wiesen ist durch geeignete Massnahmen zu erhöhen. Magere, trockene oder feuchte Standorte sind durch Oberbodenabtrag zu schaffen. Kleinstrukturen wie Ast- und Steinhaufen, Gebüschgruppen u. a. sind in den Randbereichen des Flugplatzareals anzuordnen.

PLANUNGS-RECHT SCHAFFEN

Für den Innovationspark und die angestrebten gewerblichen Nutzungen im aviatischen Kontext fehlt zurzeit die Planungssicherheit. Um diese zu erreichen, sind die nötigen planungsrechtlichen Grundlagen auf den drei Planungsebenen kantonaler und regionaler Richtplan sowie der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung zu schaffen. Hinzu kommen die erforderlichen Anpassungen der Sachpläne Militär (SPM) und Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Dies bedingt eine Koordination zwischen den jeweiligen Planungsträgern.

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
Der zivile Nutzungsbedarf ist in Abstimmung mit der militärischen Nutzung in der Sachplanung umzusetzen. Zur Koordination der Verfahren sind SIL-Objektblatt, SPM-Objektblatt und eine allfällige Anpassung des kantonalen Richtplans zeitgleich durchzuführen.

Sachplan Militär (SPM)
Der militärische Nutzungsbedarf ist in Abstimmung mit der zivilaviatischen Nutzung in der Sachplanung umzusetzen. Zur Koordination der Verfahren sind SIL-Objektblatt, SPM-Objektblatt und eine allfällige Anpassung des kantonalen Richtplans zeitgleich durchzuführen.

Kantonaler Richtplan
Im kantonalen Richtplan ist das Siedlungsgebiet als planungsrechtliche Grundlage auszuweiten für die Realisierung des Innovationsparks, des Werkflugplatzes und die Planungssicherheit des Flugsicherungszentrums. Im heutigen Zustand gelten diese als Landwirtschaftsgebiet und somit als Nichtsiedlungsgebiet. Daneben sind die Bestimmungen zur Gebietsplanung Innovationspark zu überarbeiten, um die Erkenntnisse und Zielsetzungen gemäss des Syntheseprozesses stufengerecht im kantonalen Richtplan zu sichern. Eine weitere Richtplananpassung wird nötig, wenn es die Abstimmung von Richtplan und Sachplan erfordert.

Regionaler Richtplan
Das kantonale Siedlungsgebiet ist wegen der überkommunalen Bedeutung der Gebietsentwicklung im regionalen Richtplan zu präzisieren, um eine koordinierte Umsetzung auf Stufe der kommunalen Nutzungsplanung zu gewährleisten. Mit einer Teilrevision sind folglich regionale Vorgaben zugunsten einer zweckmässigen Nutzungsmischung festzulegen. Ebenfalls sind Vorgaben zu Anforderungen an die Erschliessung der regionalen Gebiete und Elemente des Fuss- und Velowegnetzes zweckmässig zu sichern. Das Landschaftskonzept soll einen Eintrag im Regionalen Richtplan erhalten. Hierdurch wird das öffentliche Interesse am Landschaftskonzept dokumentiert und die überkommunale Zuständigkeit legitimiert.

Kommunale Richt- und Nutzungsplanung
Mit der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung sind die übergeordneten Vorgaben zu präzisieren und behörden- bzw. grundeigentümerverbindlich festzulegen. Dies wird je nach Teilgebiet und absehbarer Entwicklung mit unterschiedlich präzisen Instrumenten und zweckmässiger Etappierung erfolgen müssen. Die kantonalen und regionalen Vorgaben sind durch Festlegung einer Zentrumszone, unterschiedlich ausgerichteter Industrie-/Gewerbezonen sowie überlagernder Planungsinstrumente, wie Sonderbauvorschriften und/oder Gestaltungspläne zu präzisieren. Diese Planungsinstrumente dienen der optimalen Ausrichtung auf die im besonderen öffentlichen Interesse stehende Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf mit den Nutzungen Innovationspark, Aviatik und Flugsicherung sowie der Qualitätssicherung.

LANDABGABE KLÄREN UND VERTRÄGE BEREINIGEN

Die Rahmenvereinbarung und der Rahmenvertrag zur Landabgabe zwischen Bund und Kanton Zürich beschränken sich auf die Nutzung als Innovationspark. Die Nutzung mit einem Forschungs- und Werkflugplatz ist darin nicht geregelt. Der Vertrag ist auf seine Konformität mit dem angestrebten Zielbild 2050 zu überprüfen und wo nötig anzupassen.

GROB-ERSCHLIESSUNG FESTLEGEN

Das Areal des Innovationsparks ist heute weitgehend unerschlossen. Die Groberschliessung für das Teilgebiet A ist mit der Verlängerung der Glattalbahn und dem Parkway im kantonalen Richtplan verankert. Die beiden Vorhaben sind im Rahmen der Projektkonkretisierung auf die weiteren Interessen abzustimmen. Die Groberschliessung für das Teilgebiet B erhält einen Eintrag im Regionalen Richtplan Glattal. Die Baufelder sind mittels Quartierstrassen und mit verschiedenen Medien wie Elektrizität, Wasser, Abwasser, Wärme und Kommunikation an das bestehende Netz anzuschliessen. Die Zuständigkeit und die Finanzierung für die Erschliessung der Baufelder ist zu klären und mit den Gemeinden und den Werken in Erschliessungsverträgen abzusichern.

ERSCHLIESSUNG MIT DEM ÖFFENTLICHEN VERKEHR ABSTIMMEN

Infolge der zeitlich divergierenden Horizonte der etappierten Entwicklung und der Realisierung der Glattalbahnverlängerung ist ein Busvorlauf einzurichten, um die geforderte ÖV-Erschliessungsgüte zum Zeitpunkt der massgebenden Entwicklungsschwelle zu erreichen. Das ÖV-Angebot und die resultierende ÖV-Erschliessungsgüte sind laufend auf die Zunahme der Nutzungsintensität im Rahmen der etappierten Entwicklung abzustimmen.

AREAL SCHRITTWEISE ÖFFNEN

Die Öffnung verschiedener Bereiche des Areals für die öffentliche Zugänglichkeit bildet die Grundlage für die Integration des neuen Stadtquartiers in den bestehenden Siedlungskontext. Die Freiflächen innerhalb des Innovationsparks sind als öffentlicher Raum nahezu uneingeschränkt zugänglich zu machen, ausgenommen sind wegen betrieblichen Einschränkungen abgeschlossene Bereiche oder Flächen, welche für die Realisierung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen vorzuhalten sind. Dies trifft sinngemäss auch auf das Teilgebiet zu, in dem die Ansiedlung der zivilen Aviatik vorgesehen ist. Das Konzept Fil Vert und die geplanten Parkanlagen sollen gemäss dem räumlichen Zielbild 2050 umgesetzt werden. Die Zuständigkeit und Finanzierung sind zu klären. Die Möglichkeiten zur Benutzung der Erholungs- und Freizeitinfrastrukturen sind in enger Zusammenarbeit mit den aviatischen Stakeholdern zu prüfen und in geeigneter Weise verbindlich zu sichern.

WASSER-MANAGEMENT ETABLIEREN

Das Areal war einst ein Ried und wurde mit Drainagen entwässert. Der Grundwasserspiegel liegt daher sehr oberflächennah. Für den Regenabfluss ist ein System nötig, welches einerseits Starkregenereignisse bewältigt und andererseits die Grundwasserneubildung fördert. Das Gelände soll möglichst unverändert belassen werden, um das Raumgefühl im Kontext des Flugfeldes nicht zu beeinträchtigen. Das Wassermanagement soll koordiniert angegangen werden. Die Akteure auf dem Flugplatzareal bilden dazu eine Trägerschaft.

OBERFLÄCHEN-GEWÄSSER REVITALISIEREN

Der Chrebsschüsselibach soll im Bereich des Flugplatzareals so weit als möglich offengelegt und revitalisiert werden. Der bisher angestrebte Gerinneverlauf wurde durch die Neubaupläne des bis 2020 vorgesehenen Zivilaviatikkonzeptes massgebend beeinflusst. Aufgrund des nun vorliegenden Zielbilds 2050 mit der darin vorgesehenen räumlichen Anordnung der zivilaviatischen Nutzungen bietet sich die Chance für eine Neubetrachtung. Der zukünftige Bachverlauf und die Gestaltung des Gewässerraums sind abgestimmt darauf zu optimieren.

HOCHWASSER-SCHUTZ SICHERSTELLEN

Im Rahmen der Bachrevitalisierung und des Wassermanagements werden neben den ökologischen Anforderungen auch diejenigen des Hochwasserschutzes von Belang sein. Der Schutzbedarf ist im Hinblick auf die bestehenden und die neuen Nutzungen zu analysieren und für das gesamte Flugplatzareal in einem Hochwasserschutzkonzept für alle Nutzenden festzuhalten.

Handlungsbedarf

Um Planungssicherheit zu erlangen, ist in einem nächsten Schritt das Planungsrecht zu schaffen. Die nötigen planungsrechtlichen Grundlagen sind auf den drei Planungsstufen kantonaler und regionaler Richtplan sowie kommunaler Richt- und Nutzungsplanung zu schaffen. Hinzu kommen die erforderlichen Anpassungen der Sachpläne Militär (SPM) und Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Dies bedingt eine Koordination zwischen den jeweiligen Planungsträgern. Die Landabgabe ist zu klären und die Verträge sind zu bereinigen. Die Groberschliessung ist festzulegen, soweit nicht bereits erfolgt (Parkway und Glattalbahnverlängerung sind bereits im kantonalen Richtplan verankert). Das ÖV-Angebot und die resultierende ÖV-Erschliessungsgüte sind laufend auf die Zunahme der Nutzungsintensität abzustimmen. Die Flugplatzlandschaft soll koordiniert, einem gemeinsamen Konzept folgend und in Abstimmung mit der weiterhin vorhandenen Flugplatznutzung weiterentwickelt werden. Der Chrebsschüsselibach soll im Perimeter soweit als möglich offengelegt und revitalisiert werden. Die Aspekte der Ökologie, des Lokalklimas, des Wassermanagements und des Hochwasserschutzes sind integral zu berücksichtigen. Für eine energieeffiziente und ressourcenschonende Energieversorgung sollen bestmögliche Rahmenbedingungen geschaffen werden.

KLIMA- UND ENERGIEPLANUNG BERÜCKSICHTIGEN

Bei der Entwicklung des Areals werden Massnahmen für ein ausgewogenes Lokalklima ergriffen sowie bestmögliche Rahmenbedingungen für eine energieeffiziente und ressourcenschonende Energieversorgung der angestrebten Nutzungen geschaffen. Dem Aspekt der grauen Energie ist Beachtung zu schenken. Dabei sind auch Synergien zwischen den verschiedenen Arealnutzern zu suchen.

AUSGLEICHS- UND ERSATZ-MASSNAHMEN GESAMTHEITLICH PLANEN

Die Verfügbarkeit und Kompatibilität von geeigneten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM) sind aufgrund der neuen Flächenaufteilung gemäss Zielbild zu überprüfen. Als Folge der Gesamtbetrachtung ist darauf hinzuarbeiten, die erforderlichen AEM aufgrund aller zukünftigen Nutzungen nach Möglichkeit vollständig auf dem Flugplatzareal zu realisieren. Diese Strategie ist mit den zuständigen kantonalen Stellen abzustimmen, ein entsprechendes Mengengerüst ist als eine Grundlage der Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Einbezug der Kenntnisse bisheriger Prüfungen zu erarbeiten. Nebst den minimalen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind auch weitere Massnahmen für den Naturschutz zu prüfen.

H.3 Umsetzungsagenda

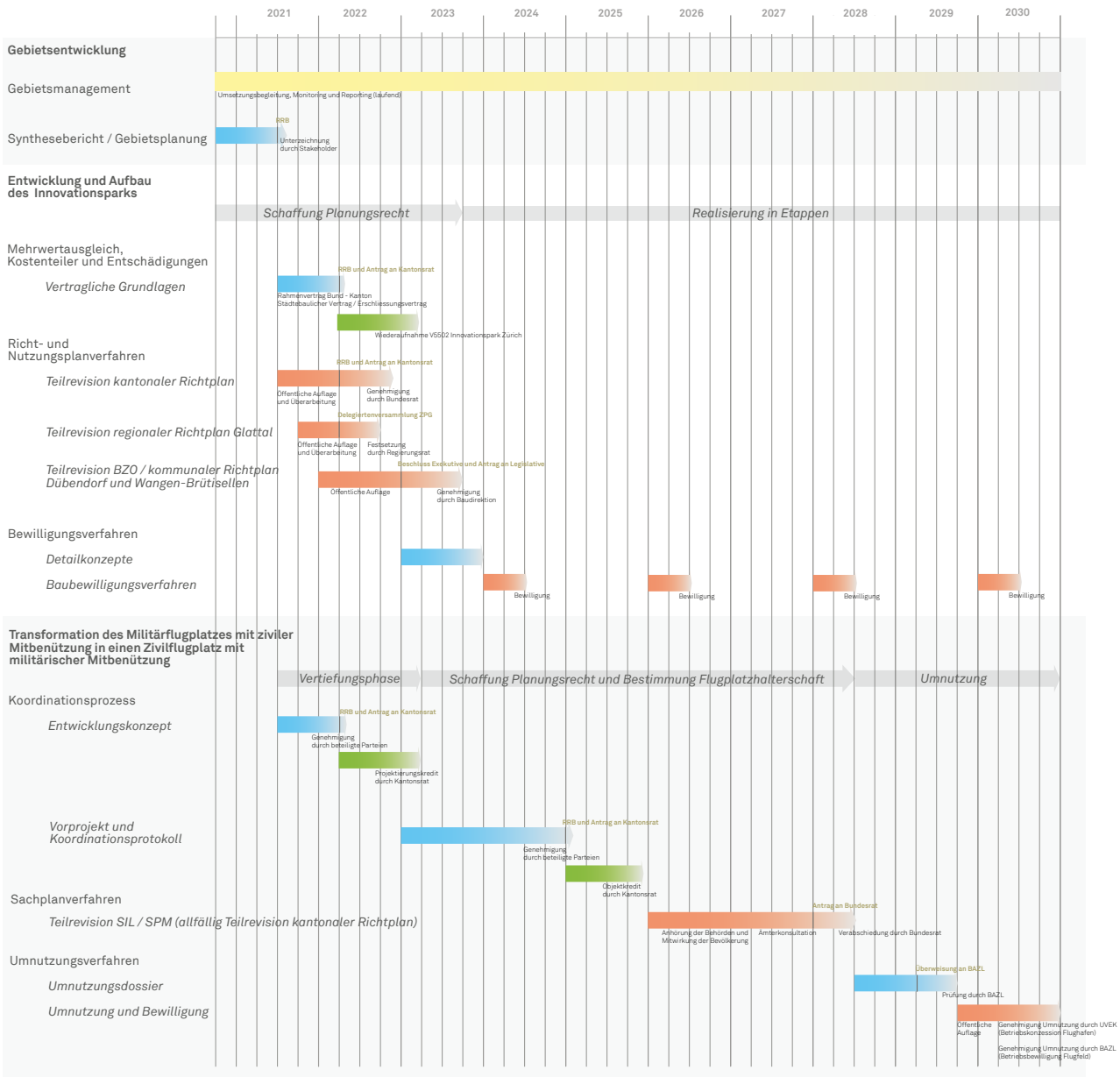
MASSNAHMEN ZUR UMSETZUNG

Die Umsetzungsagenda bietet einen prozessorientierten Überblick zur Umsetzung der Handlungsanweisungen. Es werden sieben verschiedene Massnahmenkategorien abgebildet (M1 bis M7):

- gesetzliche und gerichtliche Vorgaben M1,
- behördenverbindliche Instrumente M2,
- grundeigentümerverbindliche Instrumente M3,
- Förderinstrumente M4,
- Infrastrukturen M5,
- ÖV-Angebot M6,
- Arealentwicklung M7,
- Natur- und Heimatschutz M8.

KOORDINIERTES VORGEHEN MIT GEMEINSAMEN MEILENSTEINEN

Die Zeithorizonte sind aus den Entwicklungsphasen abgeleitet. Die Massnahmen sind den Teilgebieten A bis D zugeordnet. Die Zuständigkeit und die Beteiligten sind bezeichnet. Einen Überblick über die wichtigsten Prozesse und Meilensteine gibt der nachfolgende Meilensteinplan (Roadmap):



Meilensteinplan / Roadmap Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

	Titel	Ziel	Beschreibung
M1	**GESETZLICHE UND GERICHTLICHE VORGABEN**		
1-1	Verfahren vor Bundesgericht zum kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich»	Klärung betreffend den kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich»	Sobald das Urteil des Bundesgerichts zum kantonalen Gestaltungsplan «Innovationspark Zürich» vorliegt, fällen die Stakeholder einen definitiven Entscheid über das weitere Vorgehen bezüglich des Planungsinstrumentariums für die Entwicklung des Teilgebiets A.
M2	**BEHÖRDENVERBINDLICHE INSTRUMENTE**		
2-1	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt SIL	Sicherung des Standortes und des Betriebs eines zivilen Flugplatzes mit militärischer Mitnutzung	Mit dem SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf werden die Voraussetzungen für die zivile Nutzung mit militärischer Mitbenützung geschaffen. Das BAZL führt das Verfahren. Den Entscheid zum SIL fällt der Bundesrat auf Antrag des UVEK. Kanton (Regierungsrat), ZPG und Gemeinden werden vorher angehört, die anderen Bundesstellen in der Ämterkonsultation begrüsst.
2-2	Sachplan Militär SPM	Sicherung des militärischen Standortes (Bundesbasis) und der Mitbenutzung des zivilen Flugplatzes	Das SPM-Objektblatt setzt die zukünftige Nutzung des Flugplatzareals im Bereich der Landesverteidigung fest und definiert die Rahmenbedingungen für die militärische Mitbenützung des zivilen Flugplatzes. In Koordination der Verfahren werden SIL-Objektblatt, SPM-Objektblatt und eine allfällige Anpassung des kantonalen Richtplans zeitgleich durchgeführt.
2-3	Kantonaler Richtplan	Festsetzung von Siedlungsgebiet und allfällige Anpassungen in Abstimmung mit dem SIL und SPM	Mit einer Teilrevision des kantonalen Richtplans ist Siedlungsgebiet für die Entwicklung der Teilgebiete A (Innovationspark) und B (Innovationspark und Forschungs- und Werkflugplatz) sowie das Areal des Flugsicherungszentrums und der Operations-In Koordination der Verfahren werden SIL-Objektblatt, SPM-Objektblatt und eine allfällige Anpassung des kantonalen Richtplans zeitgleich durchgeführt.
2-4	Regionaler Richtplan	Präzisierung Siedlungsgebiet mit Nutzungsvorgaben sowie Sicherung Landschafts- und Verkehrsfestlegungen	Mit einer Teilrevision ist die Festlegung eines regionalen Zentrumsgebietes vorzusehen, zugunsten einer zweckmässigen Mischung von Innovation und ergänzenden/synergetischen Nutzungen sowie die Ausstattung des neuen Stadtquartiers. Daneben werden Bereiche in denen Arbeitsnutzungen des Innovationsparks und des Werkflugplatzes nebeneinander/miteinander agieren sowie der Standort des Flugsicherungszentrums als Arbeitsplatzgebiet ohne Wohnnutzung oder Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen vorgesehen. Mit den regionalen Gebietsausscheidungen sind neben Nutzungsvorgaben auch Vorgaben zur Landschaftsgestaltung und -aufwertung sowie Erholung (Erholungsgebiet ausserhalb der aviatisch beanspruchten Flächen sowie Fördergebiet und Freihaltegebiet in Koexistenz mit der Aviatik) insbesondere im Teilgebiet D (Flugfeld) festzulegen und es werden Festlegungen zum Verkehr insbesondere des Modalsplits zu prüfen sein, um die Auswirkungen der Erschliessung der gesamthaften Gebietsentwicklung steuern zu können. Ebenfalls ist der Fil Vert als Element des Fuss- und Veloverkehrsnetzes zweckmässig festzulegen.
2-5	Kommunaler Richtplan Dübendorf	Konkretisierung der übergeordneten planungsrechtlichen Vorgaben	Mit dem kommunalen Richtplan ist basierend auf den regionalen Vorgaben die behördenverbindliche Grundlage zur Siedlungs-/Erschliessungsstruktur und Nutzungszuteilung mit langfristigem Zielhorizont (25 Jahre) zu erarbeiten, welche als Grundlage für die grundeigentümerverbindliche Umsetzung in der Nutzungsplanung gilt.

Zeithorizont	Teilgebiet	Zuständigkeit	Beteiligte
unmittelbar nach Vorliegen des Bundesgerichtsurteils	A	Kanton Zürich und Stiftung IPZ	Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Arealentwicklungsgesellschaft
2025–2027	B, D	BAZL	VBS, Kanton Zürich, ZPG, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil
2025–2027	C, D	VBS	UVEK, Kanton Zürich, ZPG, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen
2021–2023 (allfällig 2025–2027)	A, B, C, D	Kanton Zürich	Bundesstellen, ZPG, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil
2021–2022	A, B, C, D	ZPG	Kanton Zürich, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil
2021–2023	A, B	Dübendorf	Kanton Zürich

	Titel	Ziel	Beschreibung
M3	**GRUNDEIGENTÜMERVERBINDLICHE INSTRUMENTE**		
3-1	Bau- und Zonenordnung Dübendorf	Schaffung von eigentümerverbindlichem Planungsrecht für die Realisierung des Innovationsparks Zürich und eines zivilen Werkflugplatzes	Mit der Teilrevision der BZO sind im Sinne der regionalen Vorgaben die erforderlichen Grundzonierungen neu in der BZO zu implementieren und im Zonenplan auszuscheiden sowie mit geeigneten Planungsinstrumenten je nach Teilgebiet und Anforderung zu überlagern. Der Nachweis der Umweltverträglichkeit erfolgt im Rahmen der UVP, welche an das massgebliche Verfahren angeknüpft wird.
3-2	Bau- und Zonenordnung Wangen-Brüttisellen	Schaffung von eigentümerverbindlichem Planungsrecht für die Realisierung des Innovationsparks Zürich	Mit der Teilrevision der BZO sind im Sinne der regionalen Vorgaben die erforderlichen Grundzonierungen neu in der BZO zu implementieren und im Zonenplan auszuscheiden sowie mit geeigneten Planungsinstrumenten je nach Teilgebiet und Anforderung zu überlagern. Der Nachweis der Umweltverträglichkeit erfolgt im Rahmen der UVP, welche an das massgebliche Verfahren angeknüpft wird.
3-3	Mehrwertausgleich	Ausgleich der planungsbedingten Mehrwerte bei Einzonung	Mit der Einzonung von der Landwirtschaftszone in Bauzonen wird gestützt auf das kantonale Mehrwertausgleichsgesetz eine Mehrwertabgabepflicht in Höhe von 20 % des Mehrwertes fällig. Der Mehrwertausgleich erfolgt durch die Grundeigentümerin zum Zeitpunkt der Veräusserung oder Überbauung zugunsten des kantonalen Mehrwertausgleichsfonds. Dieser wird auch fällig bei der Umzonung von der Zone öffentliche Bauten und Anlagen in eine Bauzone (IG oder Z). Bei allfälligen Nutzungserhöhungen mittels Sondernutzungsplanungen (Sonderbauvorschriften oder Gestaltungspläne) wird ein kommunaler Mehrwertausgleich in der Höhe von bis zu 40 % des Mehrwertes fällig (entsprechende BZO-Revisionsvorlagen der Stadt Dübendorf und der Gemeinde Wangen-Brüttisellen noch nicht in Rechtskraft).
M4	**FÖRDERINSTRUMENTE**		
4-1	Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal	Prüfung und Verankerung des aktuellen Planungsstands, Aufnahme von Schlüsselmassnahmen im Programm	Übernahme des räumlichen Zielbilds in das Zukunftsbild der Agglomeration. Dauermassnahme Masterplanung Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Giessen. Verkehrliche Schlüsselmassnahmen sind bereits Programmbestandteile der 2. bis 4. Generation.
M5	**INFRASTRUKTUREN**		
5-1	Groberschliessung Innovationspark, Parkway	Verkehrserschliessung des Innovationsparks, Projektfestsetzung und Realisierung Objekt Nr. 49 im kant. Richtplan	Der Innovationspark Teilgebiet A wird über eine zentrale Anbindung an das bestehende Strassennetz angeschlossen. Dazu sind der dreiarmige Knoten Parkway und der Parkway selbst zu erstellen. Die Dübendorfstrasse wird ebenfalls an den Parkway angebunden. Entwicklung und Erschliessung des Areals werden aufeinander abgestimmt stattfinden.
5-2	Flugplatzrundweg	Erholungsring Flugplatz Dübendorf, Projektfestsetzung und Realisierung des «Fil Vert» gemäss reg. Richtplan	Die «grünen» Erholungsringe um Flughafen Zürich, Hardwald, Flugplatz Dübendorf und Greifensee werden untereinander mit attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindungen vernetzt. Dadurch wird die ökologische Vernetzung gesichert, werden attraktive durchgängige Naherholungsräume geschaffen, die Lesbarkeit der Siedlungsstruktur gefördert und Frischluftschneisen erhalten.
5-3	Veloroutennetz	Realisierung von Velohaupt- und Veloschnellrouten	Kernelement ist die Realisierung der Veloschnellroute, die vom Oberland her durch Dübendorf und Wallisellen bis an die Stadtgrenze von Zürich führt. Diese Veloschnellroute ist wichtiger Bestandteil der Anbindung des Entwicklungsgebiets Flugplatz Dübendorf an das regionale Velonetz. Die Velohauptverbindung Dübendorf – Wangen dient als Zubringer zur Veloschnellroute und bindet den Innovationspark an den Bahnhof Dübendorf an. Die vorhandenen Schwachstellen sind zu beheben. Die definitive Linienführung ist noch offen.

Zeithorizont	Teilgebiet	Zuständigkeit	Beteiligte
2021–2023	A, B	Dübendorf	Kanton Zürich, Wangen-Brüttisellen
2021–2023	A, D	Wangen-Brüttisellen	Kanton Zürich, Dübendorf, Skyguide
ab Zeitpunkt Realisierung der Nutzung	A, B, D	Kanton Zürich (kantonaler Mehrwertausgleich) Dübendorf, Wangen-Brüttisellen (kommunaler Mehrwertausgleich)	VBS, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen
laufend	A, B, C, D	Kanton Zürich	-
Baubeginn 2024/2025	A	Kanton Zürich	VBS, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Arealentwicklungsgesellschaft
In Etappen ab 2025	A, B, C, D	Kanton Zürich	VBS, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil, Arealentwicklungsgesellschaft
Baubeginn 2029	A, B	Kanton Zürich	Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Arealentwicklungsgesellschaft

	Titel	Ziel	Beschreibung
5-4	Verlängerung Glattalbahn	Attraktive Anbindung des Innovationsparks über einen Mittelverteiler mit hoher Kapazität als Voraussetzung für einen ÖV-orientierten Modalsplit	Die Glattalbahn wird zwischen Bahnhof Dübendorf und Flugplatzkopf auf der Wangenstrasse geführt, danach zur optimalen Erschliessung des Innovationsparks direkt über das Flugplatzareal bis zur Sportanlage Dürrbach. Die beiden Etappen der Verlängerung Glattalbahn (Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf/Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon) sind nur mit der Entwicklung im Gebiet Innovationspark wirtschaftlich tragbar. Gleichzeitig ist eine ausreichende ÖV-Erschliessung des Innovationsparks von einer massgebend verbesserten ÖV-Anbindung an den Bahnhof Stettbach abhängig.
5-5	Groberschliessung	Erschliessung der Grundstücke nach PBG	Die nötigen Erschliessungsanlagen, gemeinschaftlichen Ausstattungen und Ausrüstungen sind festzulegen. Diese können durch die beteiligten Grundeigentümer gebaut werden. Die Projekte müssen den technischen Anforderungen vergleichbarer öffentlicher Werke entsprechen. Die Erschliessung erfolgt etappiert und ist rechtzeitig in Angriff zu nehmen. Es ist zu bestimmen, wie die Erstellungskosten von Erschliessungsanlagen sowie von gemeinschaftlichen Ausstattungen und Ausrüstungen zu tragen sind.
5-6	Südstrasse	durchgehende Verbindung Zürichstrasse – Anschluss Wangen – Hegnaustrasse abseits der Wohnsiedlungen	Die Gemeinde wird Erschliessungsverträge mit zukünftigen Anstössern abschliessen. Dabei gilt es, die Zuständigkeiten zu Planung und Projektierung, die technischen und gestalterischen Anforderungen an Strasse/Strassenraum, die Kostenfolge zu Lasten des jeweiligen Anstössers mit Mehrnutzen und die Übernahme der realisierten Strassenabschnitte durch die Gemeinde ohne Kostenfolge festzulegen.
M6	**ÖV-ANGEBOT**		
6-1	Feinverteiler	Anbindung der Standortgemeinden und Beitrag zum ÖV-orientierten Modalsplit	Das bestehende Bus-Angebot ist zu erhalten sowie als Vorlauf zur Glattalbahnverlängerung und die Anbindung der Gemeinde Volketswil auszubauen, um das Flugplatzareal gesamthaft gut mit dem ÖV zu erschliessen.
M7	**AREALENTWICKLUNG**		
7-1	Gebietsplanung und anschliessendes Gebietsmanagement	Koordinierte räumliche Entwicklung und Umsetzung	Bevor Festlegungen zur räumlichen Entwicklung durch die zuständigen Organe genehmigt werden können, braucht es eine Einigung über die erwünschte Raumentwicklung am jeweiligen Standort. Im Rahmen der Gebietsplanung besteht die Möglichkeit, solche Entwicklungsvorstellungen unter Einbezug von verschiedenen Akteuren zu erarbeiten und die für die Umsetzung nötigen Schritte zu vereinbaren. Im Rahmen des Gebietsmanagements werden initiale Umsetzungsschritte angegangen, die öffentlichen und privaten Akteure sowie Vorhaben begleitet und koordiniert. Ein Gebietsmanagement ist einzurichten.
7-2	Städtebaulicher Vertrag	Regelung des Mehrwertausgleichs, der Kostenfolgen sowie der Entschädigungen	Mit dem städtebaulichen Vertrag sind die Abgeltung des Mehrwertausgleichs bei Einzonung und Umzonung sowie insbesondere die Kostenfolgen betreffend die Umweltverträglichkeitsprüfung/-berichterstattung, die Groberschliessung, die Gestaltung des öffentlichen Raums (Erstellung und Gestaltung der Parks und der öffentlich zugänglichen Freiräume) und weiterer landschaftsgestalterischer Massnahmen zu sichern.
7-3	Landabgabe	Koordination der Landabgabe	Die künftigen Besitzverhältnisse auf dem Flugplatzareal sind frühzeitig zu klären. Der bestehende Rahmenvertrag zum Innovationspark zwischen Bund und Kanton Zürich ist zu überarbeiten. Für den Flugplatzbetrieb ist ein geeignetes Modell zu wählen (Baurecht an Flugplatzhalter oder Unterbaurecht Kanton/Gemeinde analog Innovationspark). Die Flächen zur Groberschliessung sind in das Eigentum von Kanton und Gemeinde zu übertragen, nach erfolgter Landumlegung.

Zeithorizont	Teilgebiet	Zuständigkeit	Beteiligte
2035	A	ZVV	Kanton Zürich, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Verkehrsbetriebe Glattal AG, Arealentwicklungsgesellschaft
ab 2024 in Etappen	A, B	Regelung im Rahmen Erschliessungsvertrag	Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Werke, Arealentwicklungsgesellschaft
ab 2022	C	Wangen-Brüttisellen	VBS, UVEK, Kanton Zürich, Skyguide
In Etappen	A, B, C	ZVV	Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil, Verkehrsbetriebe Glattal AG
Planung bis 2021 / Management laufend	A, B, C, D	Kanton Zürich	VBS, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil, Arealentwicklungsgesellschaft, Skyguide
2021–2023	A, B	Kanton Zürich	VBS, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil
ab 2024 in Etappen	A, B, D	VBS	WBF, Kanton Zürich, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen

	Titel	Ziel	Beschreibung
7-4	Generelle Entwässerungsplanung (GEP)	Gemeinsame Planungsgrundlage für die Themen Wasser und Klima schaffen, strategische Planung im Bereich Siedlungsentwässerung	Mit einem Wasser- und Klimaplan werden die Grundsätze und Rahmenbedingungen zur integralen Betrachtung von Wassermanagement und Lokalklima festgelegt. Gemeinsam mit den Stakeholdern wird ein Konzept erarbeitet, welches die zentralen Fragestellungen adressiert (Hochwasser- und Gewässerschutz, Grundwasserschutz, Oberflächenentwässerung, Abwasserbehandlungs- und Einleitkonzept sowie Lokalklima). Der Wasser- und Klimaplan dient als Grundlage für die Überarbeitung des Flugplatz GEP, der Sonderbauvorschriften und der Detailkonzepte, des Umweltverträglichkeitsberichts, des Landschaftskonzepts sowie des Projekts Parkway. Mit der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) werden im Bereich der Siedlungsentwässerung die strategische Planung angegangen, die nötigen Massnahmen definiert und deren Umsetzung zeitlich festgelegt.
7-5	Innovationspark	Entwicklung und Aufbau Innovationspark	Auf Grundlage der kantonalen Richtplanung und der Nutzungsplanung sind gestaffelt Baugesuchsverfahren anzustossen. Es sind themenspezifische Detailkonzepte zu erstellen. Diese regeln die Umsetzung sowie das Controlling und Reporting. Zu den Konzepten gehören: – Detailkonzept Mobilität und Verkehr – Detailkonzept Städtebau – Detailkonzept Freiraum – Detailkonzept Ausgleichs-/Ersatzmassnahmen – Detailkonzept Entwässerung und Werkleitungen – Energie- und Nachhaltigkeitskonzept – Materialbewirtschaftungskonzept.
7-6	Ziviler Flugplatz (Rahmenbedingungen)	Rahmenbedingungen zivilaviatische Nutzung klären	Mit einem Entwicklungskonzept werden die Rahmenbedingungen für die zivilaviatische Nutzung geklärt. Die Festlegungen im Entwicklungskonzept erfolgen in Absprache zwischen Bund, Kanton, Gemeinden und anderen Betroffenen. Die wichtigsten Rahmenbedingungen sind: in politischer Hinsicht – Vorgaben für das Betriebsreglement in aviatischer Hinsicht: – Start-/Landestellen Helikopter, Pistenkonfiguration – Flugrouten; IFR-Betrieb/Koordination mit ZRH – technische Ausstattung der Piste, Befeuerung – Fluglärm – Hindernisbegrenzung – Entwässerung (inkl. Flächenbedarf), Gewässerschutz, Bachrenaturierung – Natur-/Landschaft, ökologischer Ausgleich in rechtlicher Hinsicht: – Einhaltung der Lärmgrenzwerte – Einhaltung der betrieblichen Anforderungen (ICAO Annex 14) – Klärung Rechtsstatus (Flughafen oder Flugfeld resp. Konzession oder Betriebsbewilligung) in finanzieller Hinsicht: – Detaillierter Businessplan inkl. Einnahmen und Ausgaben für Betrieb, Unterhalt, Hochbauten – Kostenvoranschlag für die Erfüllung sämtlicher Umweltauflagen, die im Zuge einer Umnutzung anfallen werden – Kostenvoranschlag für die Ertüchtigung des Pistensystems – Kostenvoranschlag über die zu erwartenden Flugsicherungskosten

Zeithorizont	Teilgebiet	Zuständigkeit	Beteiligte
2021–2022	A, B, C, D	gemeinsame Trägerschaft zu bestimmen	VBS, Kanton Zürich, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil, Arealentwicklungs-gesellschaft, Skguide
ab 2023	A, B, C	Arealentwicklungsgesellschaft	VBS, UVEK, Kanton Zürich, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil, Skyguide
2021–2022	B, D	Kanton Zürich	VBS, UVEK, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil

	Titel	Ziel	Beschreibung
7-7	Ziviler Flugplatz (Grundlagen)	Grundlagen für SIL-Prozess erarbeiten	Gemeinsam mit den Standortgemeinden und Dritten ist unter Einbezug der Bundesbehörden das konsolidierte Vorprojekt inklusive UVB-Voruntersuchung mit folgendem Inhalt zu erarbeiten: – An-/Abflugrouten, Abstimmung Luftraum, Boden-Infrastruktur – Fluglärm (Berechnung, Beurteilung), Hindernisbegrenzung – Fliessgewässer/Entwässerung, Natur/Landschaft (ökologischer Ausgleich) – Finanzierungsmodell (PGV, Investitionen und Betrieb) – Businessmodell und -plan (Beteiligte an Planungskosten, Investitionen und Betrieb) – Wahl Flugplatzhalterschaft (falls Betriebskonzession: Ausschreibung/Zuschlag).
7-8	Ziviler Flugplatz (Umnutzung)	Überführung militärische in zivilaviatische Nutzung	Auf Grundlage der Bundessachplanung ist das Umnutzungsverfahren anzustossen. Dieses umfasst Gesuche für Betriebsbewilligung resp. Konzession, Betriebsreglement, Plangenehmigung und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).
M8	**NATUR- UND HEIMATSCHUTZ**		
8-1	Denkmalschutz	respektvoller Umgang mit dem Gesamtensemble und den einzelnen Schutzobjekten bei Umbau und Neuentwicklung	Mit den Detailkonzepten Städtebau und Freiraum sind die Wechselwirkungen zwischen Entwicklungen und Bestand zu dokumentieren und zu reflektieren. Diese sind abgestimmt auf die jeweiligen Entwicklungsschritte im Dialog mit den zuständigen Gremien zu koordinieren.
8-2	Landschaft	koordinierte Aufwertung und Gestaltung des Flugfeldes, sachgerechte Pflege und Bewirtschaftung der naturnahen Flächen	Mit einem Landschaftskonzept Flugfeld wird die Landschaftsentwicklung auf dem Flugplatz Dübendorf mit den Sicherheitsanforderungen im Flugbetrieb abgestimmt. Hierzu gehört insbesondere die Koordination der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen und die Erholungsnutzung sowie die Steigerung der Landschaftswerte. Die durch die Gebietsentwicklung ausgelösten Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen werden nach Möglichkeit innerhalb des Flugplatzareals realisiert (Massnahmenpool). Pflege und Bewirtschaftung tragen massgebend zum Wert der Landschaft bei. Ein Pflegeplan, welcher auch das Wildtiermanagement berücksichtig ist zu erarbeiten. Mittels Erschliessungs- und/oder Pachtverträgen ist die Landschaftspflege verbindlich zu sichern.
8-3	Flugfeldpark und Säntispark	Steigerung Erholungsangebot in der Region Glattal	Mit Parkanlagen – u.a. «Säntispark» und «Flugfeldpark» – soll ein grosses, zusammenhängendes Freiraumelement auf dem Flugplatzareal entstehen. Die siedlungsnahen Landschaftsräume sind insbesondere mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erreichbar und dienen der Bevölkerung für die Alltagserholung.
8-4	Chrebsschüsselibach	Revitalisierung des Chrebsschüsselibach gemäss Gewässerschutzgesetz	Der Chrebsschüsselibach verläuft unter dem gesamten Flugplatzareal in einer Eindolung. Die Revitalisierung beinhaltet die Wiederherstellung der natürlichen Funktion des verbauten, korrigierten und eingedolten Gewässers. Dazu wird ein Gewässerraum von rund 20 Metern ausgeschieden. Der Gerinneausbau muss als umfassender Hochwasserschutz auf dem ganzen Areal unter Berücksichtigung der gültigen Freibordbestimmungen erfolgen. Die Stadt Dübendorf wird einerseits Finanzierungsbeiträge bei Bund und Kanton beantragen, aber anderseits auch entsprechende Beiträge gegenüber dem Grundeigentümer geltend machen.
8-5	Dürrbach	Revitalisierung	Der Dürrbach ist hinsichtlich des Hochwasserschutzes zu ertüchtigen. Zudem sind seine Funktion zur natur- und landschaftsräumlichen Längs-/Quervernetzung zu steigern und sein Beitrag als Erholungsraum aufzuwerten.

Zeithorizont	Teilgebiet	Zuständigkeit	Beteiligte
2023–2025	B, D	Kanton Zürich	VBS, UVEK, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil
2028–2029	B, D	Flugplatzhalter	VBS, UVEK
fortlaufend ab Baubeginn	A, B, C	kantonale Denkmalpflege	Kanton Zürich, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil, Arealentwicklungsgesellschaft
2021–2022	D	gemeinsame Trägerschaft zu bestimmen	VBS, Kanton Zürich, Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil, Arealentwicklungsgesellschaft
In Etappen ab 2025	A, D	Arealentwicklungsgesellschaft	Kanton Zürich, Dübendorf
Baubeginn 2029	A, B	Dübendorf	VBS, Kanton Zürich, Arealentwicklungsgesellschaft
ab 2023	C	Wangen-Brüttisellen	VBS, Kanton Zürich, Arealentwicklungs-gesellschaft, Skyguide

H.4 Beschlussfassung

UMSETZUNGS-VEREINBARUNG

- Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
- Baudirektion Kanton Zürich
- Bildungsdirektion Kanton Zürich
- Stadt Dübendorf
- Gemeinde Wangen-Brüttisellen
- Gemeinde Volketswil
- Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
- Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
- Zürcher Planungsgruppe Glattal
- Stiftung Innovationspark Zürich
- ETH Zürich
- Universität Zürich
- Skyguide AG
- Task-Force Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf
- Arealentwicklungsgesellschaft IPZ AG.

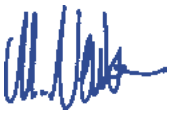
RECHTE UND PFLICHTEN

Sie setzen sich für die Massnahmen gemäss Umsetzungsagenda (Kapitel H.3) ein und handeln dabei im Sinn und Geist der Leitsätze zur nachhaltigen Entwicklung (Kapitel G.2). Die Partner verpflichten sich zu folgendem Vorgehen:

- Die beteiligten Stakeholder verfolgen die ihnen in der Umsetzungsagenda zugewiesenen Massnahmen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und auf Grundlage des anwendbaren Rechts.
- Die beteiligten Stakeholder erklären sich bereit, sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten an der Finanzierung der Massnahmen zu beteiligen.
- Die Massnahmenträger stehen im Austausch mit dem Kanton Zürich als Gesamtkoordinator und informieren über Projektfortschritte, Projektänderungen und sonstige für die Umsetzung relevante Aspekte. Der Kanton Zürich als Gesamtkoordinator führt einmal jährlich eine Standortbestimmung über die Umsetzung durch.
- Die Kommunikation gegenüber Dritten und der Öffentlichkeit erfolgt nach vorgängiger Absprache mit den jeweils berührten weiteren beteiligten Stakeholdern.

DÜBENDORF
31. AUGUST 2021

Carmen Walker Späh
Regierungsrätin
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich



Dr. Martin Neukom
Regierungsrat
Baudirektion Kanton Zürich

André Ingold
Stadtpräsident
Stadt Dübendorf

Jean-Philippe Pinto
Gemeindepräsident
Gemeinde Volketswil

Matthias Ramsauer
Generalsekretär
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation

Peter E. Bodmer
Präsident / Stv. Leiter Task-Force
Stiftung Innovationspark Zürich

Prof. Dr. Michael Schaepman
Rektor
Universität Zürich

Prof. Dr. Vanessa Wood
Vizepräsidentin
ETH Zürich

Dr. Silvia Steiner
Regierungsrätin
Bildungsdirektion Kanton Zürich

Marlis Dürst
Gemeindepräsidentin
Gemeinde Wangen-Brüttisellen

Toni Eder
Generalsekretär
Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport

Nathalie Goumaz
Generalsekretärin
Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung

Alex Bristol
Chief Executive Officer
Skyguide AG

Benno Hüppi
Präsident
Zürcher Planungsgruppe Glattal

Roman Bächtold
Leiter Task-Force
Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

Martin Kull
Verwaltungsratspräsident
Arealentwicklungsgesellschaft

Anhang

Literaturverzeichnis

1 Regierungsrat Kanton Zürich, «RRB 2020-0900 Flugplatzareal Dübendorf (weiteres Vorgehen, Ausgabenbewilligung)», Kanton Zürich, 2020.

2 Bundesrat, «Medienmitteilung Bundesrat 14.10.2020», 14 Oktober 2020. [Online]. Available: https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen/bundesrat.msg-id-80718.html.

3 Baudirektion Kanton Zürich, «Kantonaler Gestaltungsplan ‹Innovationspark Zürich› – Festsetzung», 09.08.2017.

4 Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, «Urteil der 3. Kammer in Sachen Beschwerdeführer gegen Beschwerdegegnerin und Mitbeteiligte betreffend Gestaltungsplan», 08.07.2020.

5 Generalsekretariat UVEK, «Neue Ausgangslage beim Flugplatz Dübendorf: Bund wird weiteres Vorgehen in Rücksprache mit dem Kanton Zürich klären», 28.11.2019.

6 Baudirektion Kanton Zürich, «Verfügung, Wangen-Brüttisellen, Privater Gestaltungsplan Areal Flugplatz, (Skyguide), Genehmigung», 02.07.2002.

7 Schweizer Eidgenossenschaft, Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, SIL-Koordinationsprozess, Schlussbericht, Oktober 2018.

8 GIS-Browser Kanton Zürich, «Archäologische Zonen und Denkmalschutzobjekte», 2020. [Online]. Available: https://maps.zh.ch/.

9 Bundesamt für Rüstung armasuisse, «Inventarblätter der militärischen Hochbauten (HOBIM)», 2020. [Online].Available: https://www.ar.admin.ch/de/armasuisse-immobilien/historische-militaerbauten/inventarblaetterder-militaerischen-hochbauten--hobim-.html.

10 Verkehrsbetriebe Glattal AG, Projekte der Innovationslinie 759, 2021. [Online]. Available: https://www.vbg.ch/bus-glattalbahn/innovationslinie/

11 Pöyry, «Beschreibung der Lebensräume im Perimeter, Zivilaviatik des Flugplatzes Dübendorf», 6.11.2015, Stadt Dübendorf

12 Stiftung Wirtschaft und Ökologie, ‹Naturpark «Weitsicht›», November 2020. [Online]. Available: https://www.stiftungswo.ch/about/projekte/naturpark-weitsicht/.

13 Wachtelmichel, Futterbau, Christian Michel, Wachtelzucht, 2021 [Online]. Available: https://www.wachtelmichel.ch/bauernhof-michel/futterbau/

14 GIS-Browser Kanton Zürich, «Fruchtfolgeflächen (FFF)», 2020. [Online]. Available: https://maps.zh.ch/.

15 GIS-Browser Kanton Zürich, «Kataster der belasteten Standorte (KbS)», 2020. [Online]. Available: https://maps.zh.ch/.

16 GIS-Browser Kanton Zürich, «Naturgefahrenkarte», 2020. [Online]. Available: https://maps.zh.ch/.

17 Staubli, Kurath & Partner, «Gefahrenkartierung Oberes Glattal», AWEL, Zürich, 2012.

18 Jäckli Geologie, «Geologisch-hydrogeologisches Gutachten Innovationspark Zürich», Zürich, 2019.

19 W. Dürig, «Dokumentation zur Entstehung des Flugplatzes Dübendorf», Gockhausen, 2010.

20 Schweizerische Eidgenossenschaft, Stationierungskonzept der Armee: Konzentration auf das Notwendige, 6.12.2004. [Online]. Available: https://www.admin.ch/cp/d/41b464e6_1@fwsrvh.html

21 Rega, Rega 1-Basis Zürich, Vielseitiges Einsatzspektrum, 2021. [Online]. Available: https://www.rega.ch/im-einsatz/standorte-infrastruktur/rega-1-basis-zuerich

22 Ernst Basler + Partner, «Entwicklungsszenarien für den Flugplatz Dübendorf», 15.08.2002.

23 ETH, IRL – Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung, «Raumentwicklung Flugplatz Dübendorf». [Online]. Available: https://berndscholl.ch/wp-content/uploads/2018/07/Tesplanung-FlugplatzarealD%c3%bcbendorf.pdf.

24 Regierungsrat Kanton Zürich, «Regierungsratsbeschluss 2010/0751», 19.05.2010.

25 Bundesrat, «Botschaft zur Änderung der Rechtsgrundlagen für die Weiterentwicklung der Armee», 03.09.2014.

26 Bundesrat, «Neues Stationierungskonzept der Armee», 26.11.2013.

27 Schweizer Armee, «Zukunft Militärflugplatz Dübendorf», 24.09.2020. [Online]. Available: https://www.vtg.admin.ch/de/organisation/kdo-op/lw/flpl-due/zukunft-militaerflugplatz-duebendorf.html.

28 Verein Machbarkeit Stiftung Forschung Schweiz, «Machbarkeitsstudie für einen nationalen Innovationspark», September 2007.

29 Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Baudirektion, «Städtebauliche Studie Nationaler Innovationspark Hubstandort Dübendorf, Schlussbericht», August 2014.

30 Ecoplan / aviena / Bächtold & Moor, «Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf – Operationelle Machbarkeit, betriebs- und volkswirtschaftliche Auswirkungen, Schlussbericht», 23.07.2012.

31 Bächtold & Moor, «Ziviles Flugfeld mit Bundesbasis – Standort-Prüfung für die zivile Helikopterbasis und Vergleich von Helikopterrouten», Schweizerische Eidgenossenschaft, Bern, 2016.

32 Bundesamt für Zivilluftfahrt, «Bund startet Ausschreibung für den zivilen Betrieb des Flugplatzes Dübendorf», 13.12.2013. [Online]. Available: https://www.vbs.admin.ch/content/vbs-internet/de/die-schweizer-armee/das-stationierungskonzept-der-armee.detail.nsb.html/51359.html.

33 Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, «Historischer Flugplatz mit Werkflügen, Ziviler Flugplatz Dübendorf», 22.05.2017.

34 Historischer Flugplatz mit Werkflügen, «Konzept», Februar 2021. [Online]. Available: https://www.historischerflugplatz.ch/konzept.

35 Flugplatz Dübendorf AG, «Fakten, Fragen und Antworten zum SIL_Objektblatt Flugplatz Dübendorf», 12.02.2019.

36 Kanton Zürich, Regierungsrat, «Regierungsrat definiert Eckwerte für die zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf», 12.01.2017. [Online]. Available: https://www.zh.ch/de/news-uebersicht/medienmitteilungen/2017/01/regierungsrat-definiert-eckwerte-fuer-die-zivilaviatische-nutzun.html.

37 Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, «Medienmitteilung, Flugplatz Dübendorf: ‹Werkflugplatz Dübendorf AG› gegründet», 24 08 2018. [Online]. Available: https://static1.squarespace.com/static/5975f718b8a79b94b0cd1fe7/t/5b7fcbf970a6adbc6a7633b5/1535101946859/MM-Gr%C3%BCndung-Flugplatz-D%C3%BCbendorf-AG-24-08-2018.pdf.

38 Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil, «Medienmitteilung, Flugplatz Dübendorf: die Bevölkerung sagt JA zum ‹Historischen Flugplatz mit Werkflügen›», 26.11.2017.

39 UVEK, «Medienmitteilung Neue Ausgangslage beim Flugplatz Dübendorf: Bund wird weiteres Vorgehen in Rücksprache mit dem Kanton Zürich klären 28.11.2019», 28 November 2019. [Online]. Available: https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-77281.html

40 Zürcher Planungsgruppe Glattal, RegioROK Glattal 2011, genehmigt von der Delegiertenversammlung, 26.10.2011

41 Zürcher Planungsgruppe Glattal, RegioROK Glattal 2017, genehmigt von der Delegiertenversammlung, 29.03.2017

42 Zürcher Planungsgruppe Glattal, Regionaler Richtplan Glattal, verabschiedet von der Delegiertenversammlung, 29.03.2017

43 Regierungsrat des Kantons Zürich, RRB Nr. 123/2018 zu Regionaler Richtplan Glattal, Festsetzung mit Beschluss, 14.02.2018

44 Stadt Dübendorf, «Testplanung Wangenstrasse / Bahnhof Plus», 2021. [Online]. Available: https://www.duebendorf.ch/stadtentwicklung/718.

45 Stadt Dübendorf und Gemeinde Wangen-Brüttisellen, Masterplan Sportstätte Dürrbach, 23.11.2011

46 Stiftung Wirtschaft und Ökologie, «Natur- und Erholungskonzept Flugplatz Dübendorf», Stadt Dübendorf, 08.12.2020.

47 Pool Architekten, «Vision Glatttalstadt, ‹Die Zukunft von Zürich findet im Glattal statt›», 2021. [Online]. Available: https://www.poolarch.ch/assets/texte/0300_VISO_120203_Glatttal.pdf.

48 Hochparterre, «Landschaft für alle auf dem Flugplatz Dübendorf», 2010. [Online]. Available: http://www.bausatzgmbh.ch/data/Titelgeschichte_Hochparterre_4-2010_5372.pdf.

49 Generalsekretariat VBS, «SPM Programmteil», 08.12.2017.

50 Schweizerische Eidgenossenschaft, «Sachplan Militär (SPM), Anpassung Teil C und Teil D», Generalsekretariat VBS, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern, 31.08.2016.

51 Kanton Zürich, «Teilrevision des kantonalen Richtplans, Festsetzung Kantonsrat», Kanton Zürich, Zürich, 29.06.2015.

52 Schweizerische Eidgenossenschaft, «Sachplan Militär (SPM), Objektteil», Generalsekretariat VBS, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern, 11.02.2019.

53 Bundesamt für Zivilluftfahrt, «Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Anpassung Konzeptteil», 31.08.2016.

54 Bundesamt für Zivilluftfahrt, «Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Konzeptteil», 26.02.2020.

55 Kantonsrat des Kantons Zürich, Kantonaler Richtplan, Fassung gemäss Festsetzung, 28.10.2019.

56 Kanton Zürich, «Regierungsratsbeschluss Nr. 900/2020», 16.09.2020.

57 Regierungsrat des Kantons Zürich, RRB Nr. 123/2018 zu Regionaler Richtplan Glattal, Festsetzung mit Beschluss, 14.2.2018

58 Holinger AG, stadtlandfluss GmbH, «Revitalisierungsplanung Kanton Zürich», Baudirektion Kanton Zürich, AWEL, 30.04.2015.

59 ewp, CONT-S, SSG Urban Vision, SKK, gfs-zürich, Courti Concept, «Räumliches Entwicklungskonzept, Entwurf», Stadt Dübendorf, 15.09.2020.

60 Stadt Dübendorf, «Medienmitteilung des Stadtrates, REK: Die Bevölkerung kann den Entwurf online kommentieren», 25.11.2020.

61 Baudirektion Kanton Zürich, ARE, «Dübendorf. Flugplatzrand Nord. Teilrevision Nutzungsplanung – Genehmigung», 14.09.2018.

62 Baudirektion Kanton Zürich, ARE, «Teilrevision kommunale Nutzungsplanung, Bahnhof Nord, Wangen-/ Ueberlandstrasse und Flugfeldquartier – Genehmigung», 24.11.2017.

63 Gemeinde Wangen-Brüttisellen, kommunaler Masterplan 2016, vom Gemeinderat verabschiedet am 22.08.2016

64 Gemeinde Wangen-Brüttisellen, privater Gestaltungsplan Nr. 12 Areal Flugplatz Dübendorf – Skyguide von der Baudirektion genehmigt am 22.07.2002

65 Gemeinde Wangen-Brüttisellen, kommunaler Verkehrsrichtplan von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 26.09.2006

66 Planpartner AG, «Raum Uster – Volketswil, Masterplan 2050», ARE, RZO, ZPG, Gemeinden Uster, Volketswil, Schwerzenbach, Greifensee, 11.01.2013.

67 Planpartner AG, «Bahnhof Schwerzenbach und Umgebung, Räumliches Entwicklungskonzept, Vertiefungsstudie – Schlussbericht», Gemeinde Schwerzenbach und Volketswil, 16.04.2018.

68 Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, «Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation», 14.12.2012.

69 BAK Economics AG, «Die volkswirtschaftliche Bedeutung des ‹Switzerland Innovation Park Zurich›», Basel, November 2020.

70 Bächtold & Moor / Ecoplan, «Flugplatz Dübendorf – Beurteilung des Vorschlags «Historischer Flugplatz mit Werkflügen», Schlussbericht», Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, Altdorf / Bern, 16.03.2017.

71 Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil, «Medienmitteilung, Flugplatz Dübendorf: die Bevölkerung soll selber über die Zukunft entscheiden», 29.06.2017.

72 HRS REAL ESTATE: Arealentwicklung, «Entwicklungskonzept DRAFT, Innovationspark Zürich», 31.07.2019.

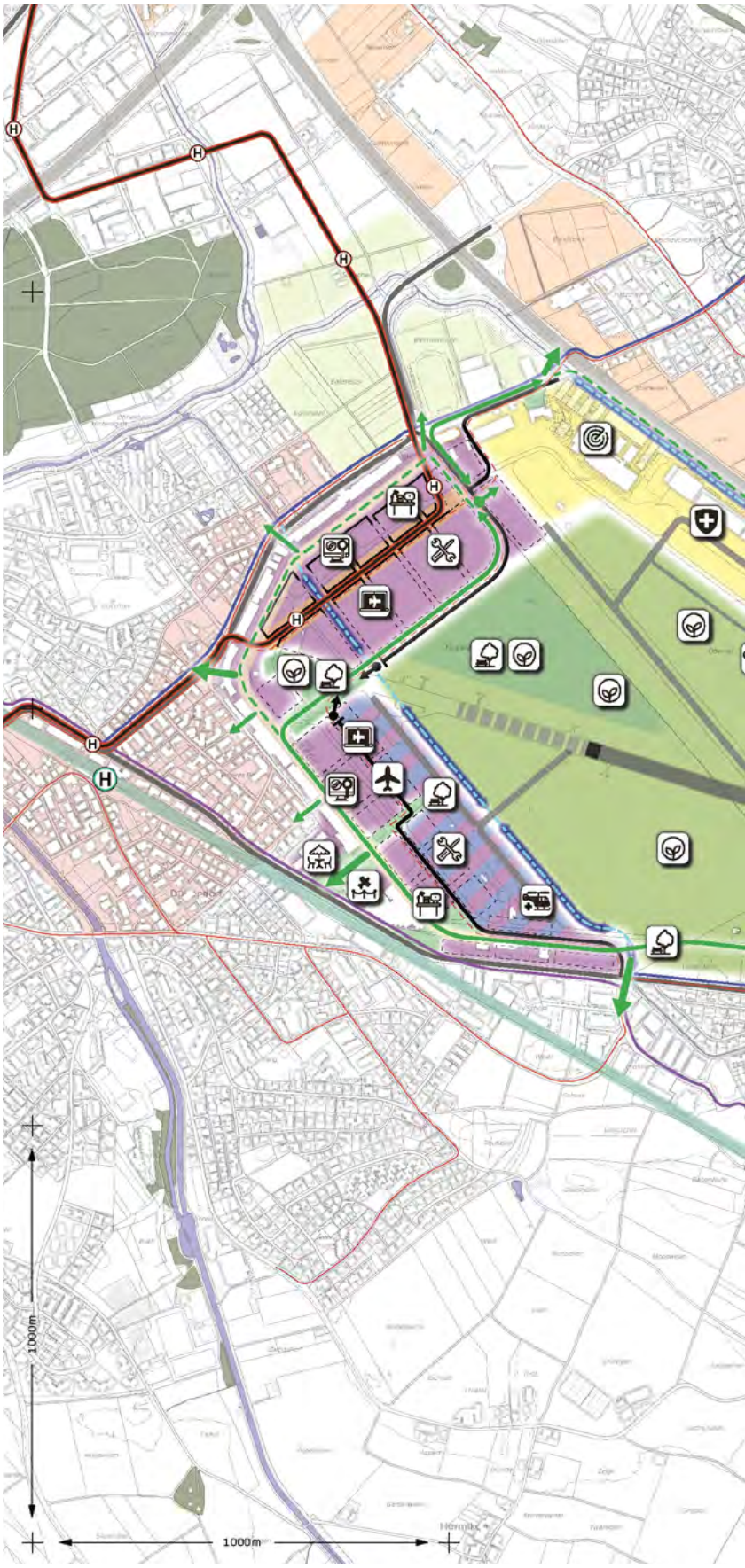
73 Bundesrat, «Botschaft zur Ausgestaltung und Unterstützung des Schweizerischen Innovationsparks», 06.03.2015.

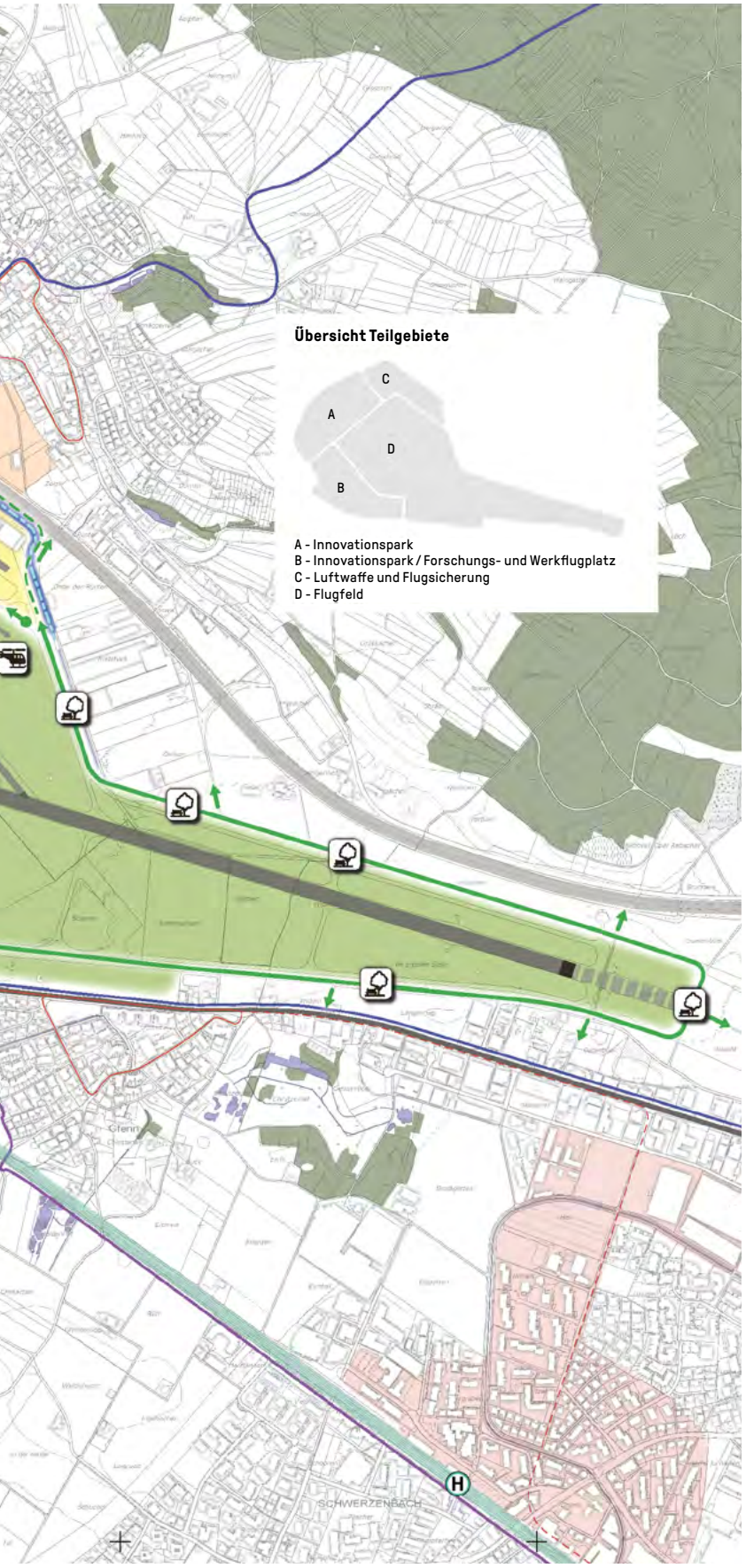
Bildquellenverzeichnis

afc-postcards.ch	43
Arealentwicklung IPZ AG und KCAP Architects & Planners	144, 145
Arealentwicklung IPZ AG und Wüest Partner AG	142
armasuisse	153
Blumer-Lehmann AG	41
Bundesamt für Landestopografie swisstopo	25, 29, 32, 107, 132, 135, 137, 140
ETH-Bibliothek	34, 35
Flughafen Zürich AG	160
Gemeinden Schwerzenbach und Volketswil	95
Gemeinde Wangen-Brüttisellen	93
Gemeinden Wangen-Brüttisellen und Dübendorf	69
Herzog & de Meuron	113
Hosoya Schaefer Architects	144, 150
INFRAS Forschung und Beratung	148
Kantonale Denkmalpflege Zürich, Urs Siegenthaler	116
Kanton Zürich	49
Kanton Zürich, Baudirektion	22
Kanton Zürich, Amt für Mobilität	86
Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung	83
Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Baudirektion	55
Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Wirtschaft und Arbeit	85
KCAP Architects & Planners	165, 166, 167, 169
Rega	45
RUAG AG	27
schindler.com	149
Schweizer Armee	23
Schweizerische Eidgenossenschaft, Generalsekretariat VBS	53, 78, 79
Stadt Dübendorf	68, 71, 91
Stiftung Forschung Schweiz	54
Skyguide	24, 94, 107
Skyguide und agps architecture ltd.	154
Switzerland Innovation Park Zurich	31
tripadvisor.ch, liptak-de	150
Universität Zürich	34
Universität Zürich, R. Sablotny	43
visitberlin.de	159
Werkflugplatz Dübendorf AG	60
Zürcher Planungsgruppe Glattal	67, 89

Gebietsentwicklung
Flugplatz Dübendorf

Räumliches Zielbild 2050 (Syntheseplan)





Innovationspark

- Innovationspark
- Start-up Vorfeld / Living Lab
- Urbane Entwicklungsachse / Innovation Mall
- Baubereiche
- städtebauliche Raumkanten
- Forschung und Entwicklung
- Dienstleistung
- Gewerbe / Produktion / Fertigung

Aviatik

- Luftwaffe / Flugsicherung
- Forschungs- und Werkflugplatz
- Flugzeugunterhalt/-fertigstellung/ -neubau/-management
- Flugsicherungszentrum
- Bundesbasis
- Start- und Landepunkt Helikopter militärisch
- Start- und Landepunkt Helikopter nicht militärisch (Rega und Kantonspolizei)
- Piste 11 / 29 mit Landeschwellen
- Runway End Safety Area (RESA)
- Rollwege
- Hoverspuren Helikopter Militär

Freiraumstruktur und Landschaft

- Freiraum Flugfeld
- Freiräume (Aufenthalt und Erholung)
- Erholung
- Natur (Ausgleich, Ersatz und Naturschutz)
- Bachachsen Chrebsschüsselibach und Dürrbach
- Abschnitte Bachöffnung Gewässerrevitalisierung

Mobilität und Verkehr

- Fil Vert Rundweg / Varianten und Optionen
- Fil Vert Verlauf prüfen
- Fil Vert Anschlüsse
- Gebietszugang / Ankunftsort
- Veloschnellroute Velohauptverbindung
- Trassee Glattalbahnverlängerung
- Ortsbus bestehend / Ortsbus geplant bzw. optional
- Erschliessung / Verbindung MIV intern, definieren

Information

- Entwicklungsgebiete Wangen-Brüttisellen
- Umstrukturierungsgebiete Dübendorf und Volketswil
- Sportstätten Dürrbach
- Hochleistungsstrassen (A1 und A15)
- Hauptverkehrsstrasse (gem. kt. Richtplan)
- S-Bahn
- Restaurant / Café
- Museum