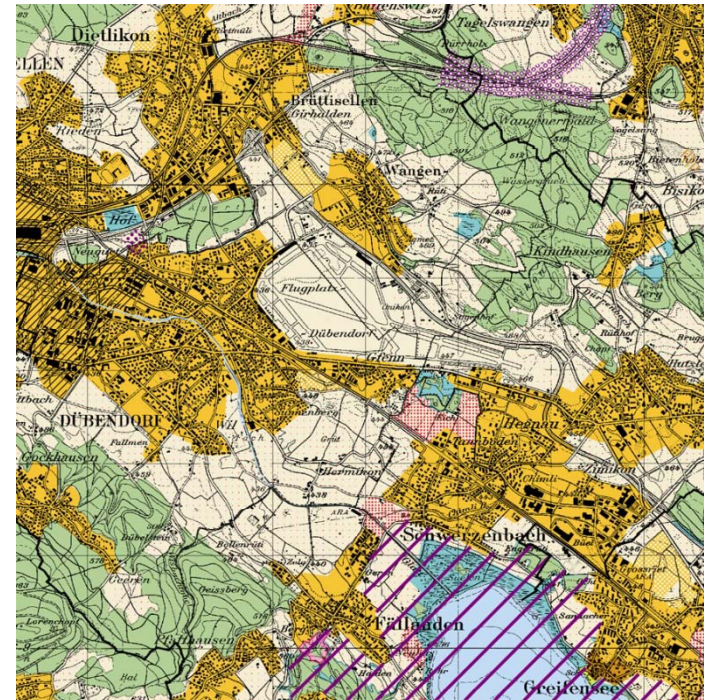


Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf



Bearbeitung: Yose Kadrin

Stand: 26.08.2010

1. Einführung (Lage, Betrachtungsperimeter)
2. Auftrag, Rahmenbedingungen, Organisation und Arbeitsweise
3. Ergebnisse
4. Schlussfolgerung und Empfehlungen (Dez. 2008)
5. Vertiefungsphase 2009
 - 5.1 *Aufgaben*
 - 5.2 *Organisation*
 - 5.3 *Empfehlungen des Begleitgremiums*
6. Letzter Stand





Einführung

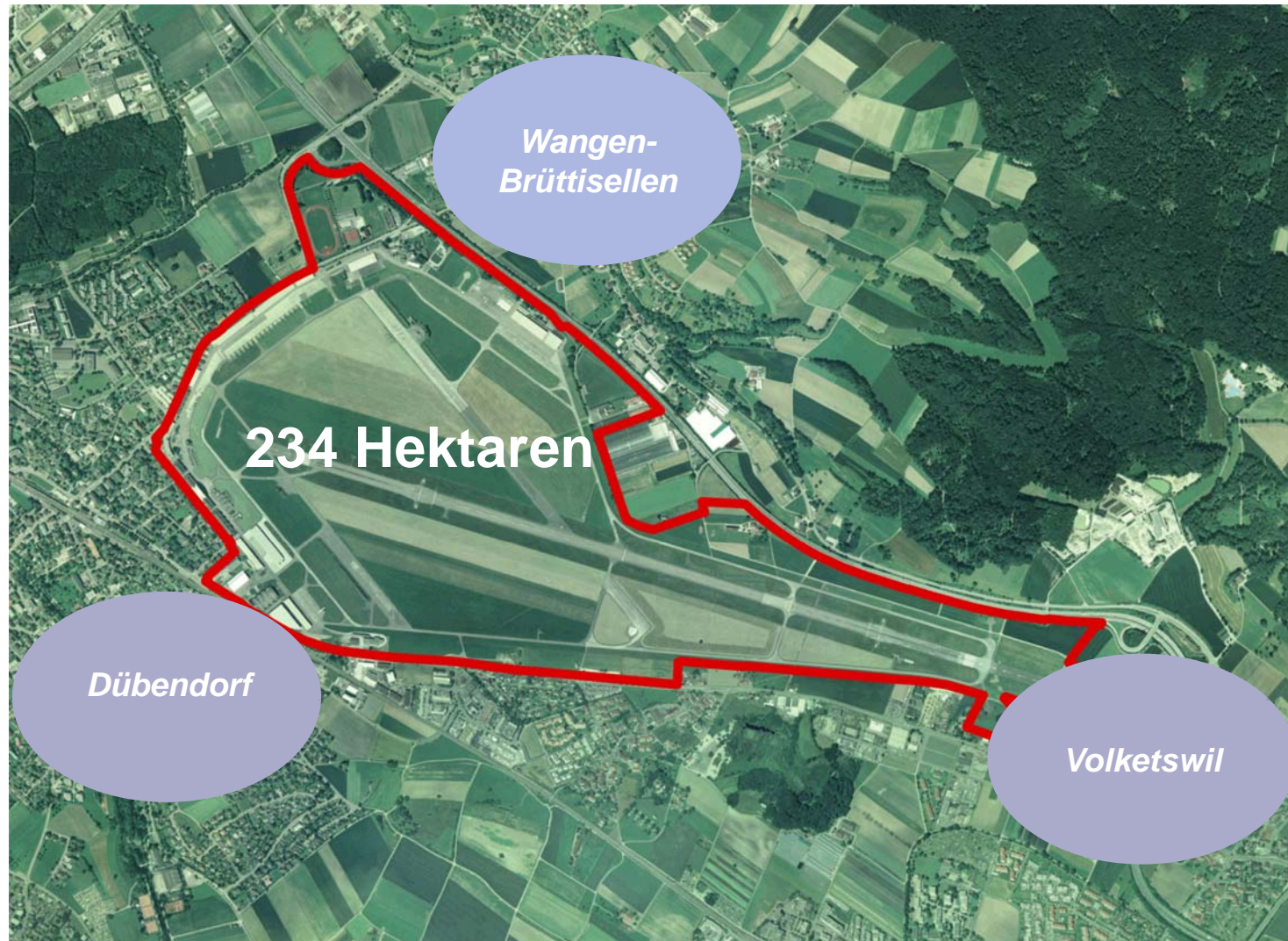
1. Einführung

Lage



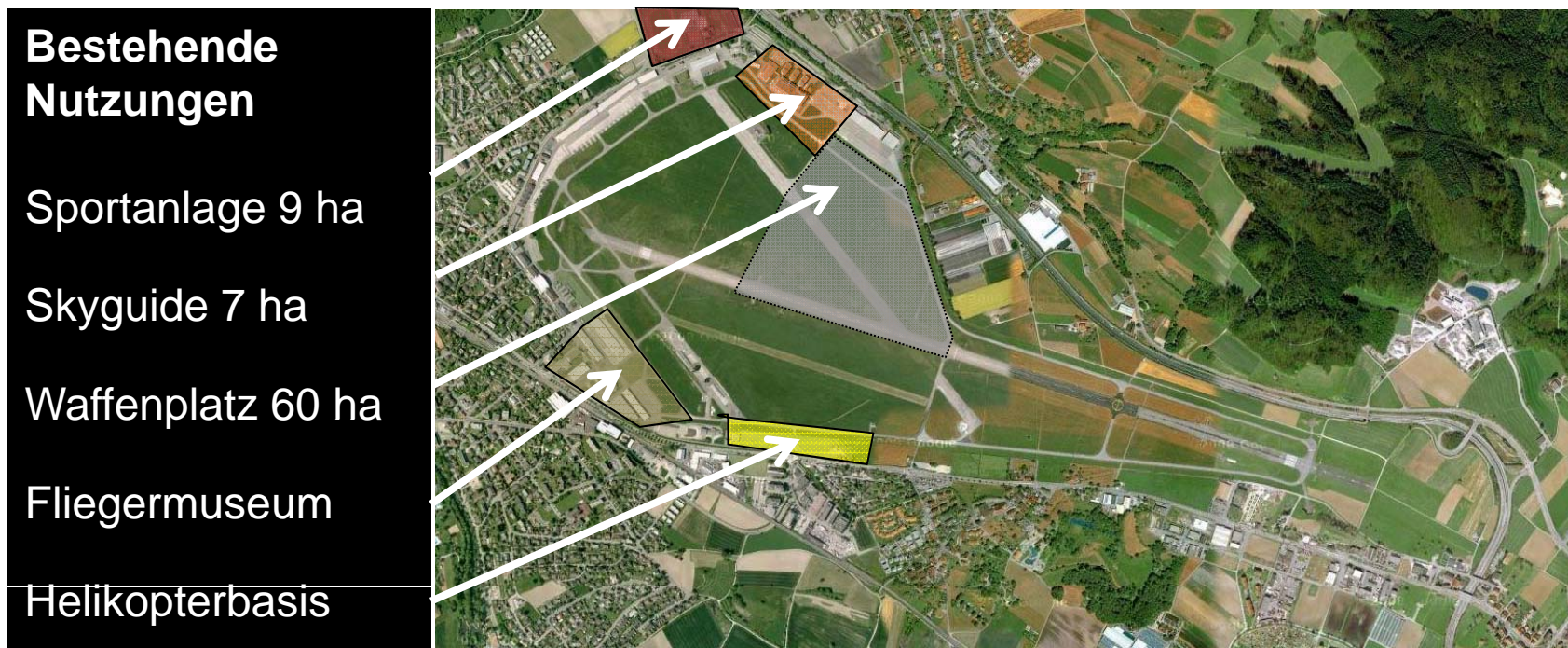
1. Einführung

Betrachtungssperimeter: Flugplatz und angrenzende Gemeinden



1. Einführung

- **2010/2014** das Flugplatzareal des Militärflugplatzes Dübendorf wird freigestellt
- Bereits **Ende 2005** Betrieb mit militärischen Jetflugzeugen eingestellt
- **Bis 2010** Helikopterbetrieb als Dienststelle des Militärflugplatzes Emmen (mit Option auf Verlängerung bis 2014)





Auftrag, Rahmenbedingungen, Organisation und Arbeitsweise

2. Auftrag, Rahmenbedingungen, Organisation und Arbeitsweise

Auftrag

Gemäss Legislaturziel des Regierungsrates sollten mit einer **Testplanung** Entscheidungsgrundlagen für folgende 3 Ziele erarbeitet werden:

1

Unter Führung des Kantons Zürich und in Zusammenarbeit den Standortgemeinden, der Region Glatttal und dem Grundstückseigentümer, soll eine vorurteilsfreie Auslegeordnung bezüglich **möglicher zukünftiger Nutzungen** vorgenommen werden.

2

Auf der Grundlage dieser Auslegeordnung sollte über die Entwicklung des Flugplatzareals und den dabei festzulegenden **Rahmenbedingungen** entschieden werden.

3

Die künftige Entwicklung des Flugplatzareals (234 ha) ist von strategischer Bedeutung für die gesamte Raumentwicklung im Kanton Zürich. Daher sind entsprechende Rahmenbedingungen im **kantonalen Richtplan** festzulegen.

Aufgabenstellung

Jedes Teams sollte aufzeigen, wie folgend Stufen der Entwicklung zu konzipieren sind:

- Zwischennutzung (bis ca. 2014)
- Langfristperspektive (ab 2014) in 2 Varianten:
 - ✓ Entwicklung mit Piste (zivile Nutzung)
 - ✓ Entwicklung ohne Piste (Aufgabe Flugbetrieb)

Bestehende Nutzungsbedürfnissen waren auch zu überlegen:

- Waffenplatz 60 ha
- Skyguide 7 ha
- Helikopterbasis
- Fliegermuseum
- Zivlaviatik

Aufgabenstellung

Die Team sollten überprüfen welche Hauptnutzung für den Bereich am besten geeignet ist.

In Moment sind drei Optionen in Frage gekommen:

- Militärische Nutzung
- Zivilaviatische Nutzung
- Innovationspark

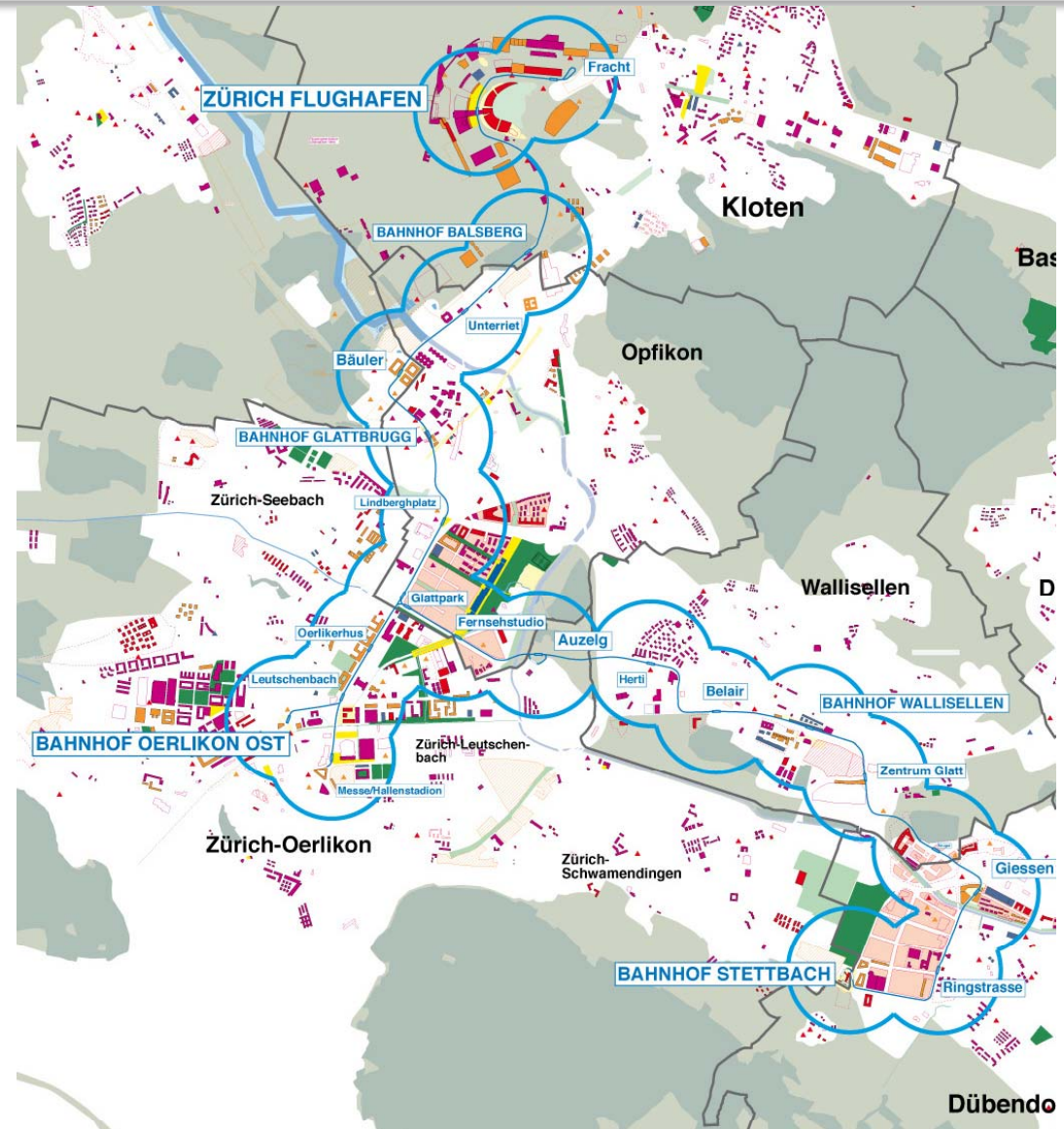
Wären auch andere Nutzung sinnvoll?

2 Auftrag, Rahmenbedingungen, Organisation und Arbeitsweise

Rahmenbedingungen

➤ Potenziale für die Siedlungsentwicklung im Glattal

- Flächenpotenziale für ca. 2.8 Mio. m²
- (in Dübendorf, Wallisellen, Opfikon, Kloten)
- mehrheitlich baureif und verfügbar
- Dübendorf: Landreserve für strategischen Nutzungen im kantonalen und regionalen Kontext



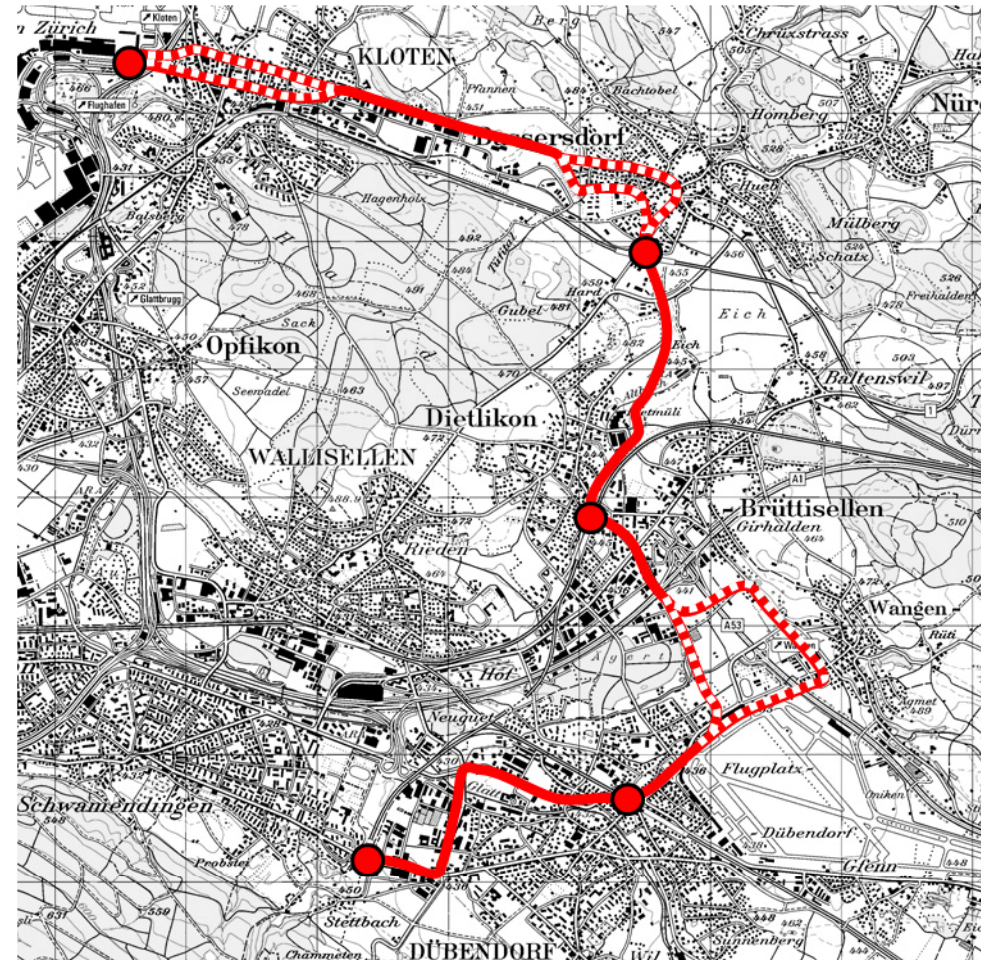
Hinweis: Grobschätzung für Einzugsgebiete in den Glattaler Gemeinden
Quelle: Planpartner, Zürich 2008

2. Auftrag, Rahmenbedingungen, Organisation und Arbeitsweise

Rahmenbedingungen

➤ Ringbahn Hardwald

Gemäss kantonalen Richtplanung soll die Glattalbahn mittelfristig vom Flughafen Kloten über Bassersdorf und Dietlikon nach Dübendorf verlängert werden.



— Trasseführung Ringbahn

- - - Varianten

2. Auftrag, Rahmenbedingungen, Organisation und Arbeitsweise

Flughafen Kloten



2. Auftrag, Rahmenbedingungen, Organisation und Arbeitsweise

Aufgabe des Verfahrens war die Suche nach einer geeigneten Nutzung für das freiwerdende Flughafenareal

Beteiligte Akteure

Bund
Arma Swiss
Kanton Zürich

3 Gemeinden
 Dübendorf
 Wangen-Brüttisellen
 Volketswil

Leitungsgremium

Zur Beurteilung der Teamarbeiten wurde ein Begleitgremium eingesetzt, welches jeweils auch Hinweise für die weitere Bearbeitung gegeben hat. Dieses Gremium besteht aus unabhängigen Experten und einer Fachdelegation der am Projekt beteiligten Stellen von Bund, Kanton, Planungsregion und Gemeinden.

2. Auftrag, Rahmenbedingungen, Organisation und Arbeitsweise

Zusammensetzung der Begleitgruppe (1)

27 Personen

Experten:

1. Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich, IRL
2. Prof. Gerd Aufmkolk, WGF Nürnberg Landschaftsarchitekten
3. Markus Maibach, Infras, Zürich
4. Martin Neff, Credit Suisse Group Economic Research
5. Stephan Reiss-Schmidt, Planungsreferat der Stadt München
6. Prof. Dr. Hans-Rudolf Schalcher, ETH Zürich, IBB
7. Dr. iur. Thomas Pfisterer, a. Ständerat Kanton Aargau

Fachdelegation Bund:

8. Dieter Juchli, armasuisse Immobilien, VBS

Fachdelegation Kanton Zürich:

9. Dr. Christian Gabathuler, Amtschef Amt für Raumordnung und Vermessung (BD-ARV)
10. Sacha Peter, Leiter Abteilung Kantonalplanung (BD-ARV)
11. Felix Blindenbacher, Kreisplaner Glattal und Stadt Zürich (BD-ARV)
12. Dr. Marco Pezzatti, Stv. Amtschef, Amt für Landschaft und Natur (BD-ALN)
13. Dr. Markus Koch, Sektionsleiter, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (BD-AWEL)
14. Bruno Sauter, Amtschef Amt für Wirtschaft und Arbeit (VD-AWA)
15. Beat Rhyner, Senior Cluster Manager (VD-AWA)
16. Mark Dennler, Mitarbeiter Abteilung Flughafen/Luftverkehr (VD-AfV)
17. Peter Spörri, Verkehrsplaner, Amt für Verkehr (VD-AFV)
18. Anton Melliger, Amtschef Amt für Militär und Zivilschutz (DS-AMZ)
19. Thomas Bär, Stv. (DS-AMZ)(zur Kenntnis)
20. Christoph Franck, Leiter Abteilung Planung und Investitionen (GD-DS)
21. Dr. Sebastian Brändli, Amtschef Hochschulamt (BI-HSA)

Zusammensetzung der Begleitgruppe (2)

27 Personen

Fachdelegation Standortgemeinden:

- 22. Janos Wettstein, Planungsamt der Stadt Dübendorf
- 23. Klaus Vetter, Bauamt der Gemeinde Volketswil
- 24. Claus Wiesli, Gemeindeverwaltung Wangen-Brüttisellen

Geschäftsstelle:

- 25. Linda Knab, Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), (Aktennotiz)
- 26. Urs Meier, Planpartner AG, Zürich
- 27. Roman Hanimann, Planpartner AG, Zürich

Verfahren

4 Planungsteams:

1. Albert Speer & Partner GmbH (AS&P)
2. Feddersen & Klostermann
3. Güller Güller
4. Pesch Partner

ABLAUF

26. Mai 2008	Workshop
01. Juli 2008	Zwischenpräsentation
02. September 2008	Schlusspräsentation
10. Oktober 2008	Abgabe Studie
17./18. November 2008	Schlussitzung – Empfehlungen



Ergebnisse der Testplanung

3. Ergebnisse der Testplanung

Albert Speer & Partner GmbH

1. OHNE PISTE



Städtebauliches Konzept

Fakten

Wohnen 31 ha
Mischnutzung 33 (+16) ha
Sondernutzung 40 ha
Fl. gesamt 120 ha

Freiraum 64 ha
Waffenplatz 50 ha

- Freiraum
- Siedlungsraum
- Bebauung

- Ausbildung unterschiedlicher Körnungen in unterschiedlichen Quartieren vorgesehen
- Bedarfsgerechte Entwicklung möglich, Adressbildung unterstützt
- ca. 14 000 Einwohner und Arbeitsplätze

3. Ergebnisse der Testplanung

Albert Speer & Partner GmbH

2. MIT PISTE

Dimension der Aviatik

Pistenlänge	Zielgruppe	Einschätzung	Wirtschaftlichkeit
ca. 1400 m IFR*	Privatflieger Typ. Business (4-12 Pax) ggf. größer	Bahnlänge erfüllt JAR-OPS ermöglicht Entlastung von Kloten (dort 30.000 Business) Nachtflugverbot ab 21:00 Uhr möglich ca. 40 000 Flugbewegungen	günstig geringer Aufwand für Piste und Abfertigung (kleines Terminal) einfache Systeme für Anflug hohe Wachstumsraten zu erwarten (Studie EU) Ergänzung zu Zürich-Kloten Abhängigkeit zu Erlösen auf der Landseite ggf. Infrastrukturzuschüsse nötig Wechselwirkung zu Kloten (Ausbauerfordernis / neue Piste)

* ggf. einfaches ILS, Egelsbach kommt ohne ILS aus



3. Ergebnisse der Testplanung

Albert Speer & Partner GmbH

Piste NW – SO_ Lärmbelastung

2. MIT PISTE



- Lärmkurve 60 dB* bei ca.40 000 Flugbewegungen
- Lärmkurve 57 dB* bei ca.40 000 Flugbewegungen
- Hindernis-begrenzungs-fläche (Code 2) bis h = 20 m

- Umfang: Flugbewegungen pro Jahr: ca. 40.000
Betriebszeiten tägl. 07:00 – 19:00/21:00 Uhr
- Schlüssig zu entwickelnder Bereich außerhalb der Lärmkurve vorhanden

*Lärmkurven sind nicht errechnet, sondern basieren auf der grafischen Adaption einer bekannten Isophone

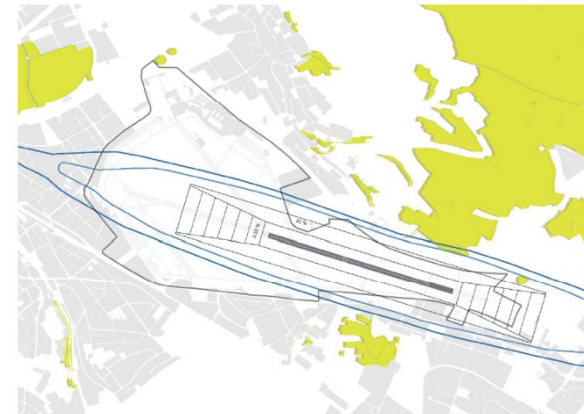
Piste NW – SO_ Städtebauliche Entwicklung



- Fakten
- Wohnen 20 ha
 - Mischnutzung 17 ha (+16 ha)
 - Sondernutzung 35 ha
 - Fl. gesamt 88 ha**
 - Freiraum 96 ha
 - Aviatic 50 ha
- Mischnutzung
 - Wohnen
 - Sondernutzung

- Arrondierung an Dübendorf (Wohnen, Arbeiten und Sondernutzung möglich)
- Flugplatz mit affinen Nutzungen an der A 53 als eigenständiger Baustein
- Reduzierte Entwicklungsfläche, Zerschneidung des Freiraums, Waffenplatz ggf. möglich

Piste W- O_ Lärmbelastung



- Lärmkurve 60 dB* bei ca.40 000 Flugbewegungen
- Lärmkurve 57 dB* bei ca.40 000 Flugbewegungen
- Hindernis-begrenzungs-fläche (Code 2) bis h = 20 m

- Umfang: Flugbewegungen pro Jahr: ca. 40.000
Betriebszeiten tägl. 07:00 – 19:00/21:00 Uhr
- Aufgrund der Lärmbelastung ist Wohnen auf dem Areal nur begrenzt möglich

*Lärmkurven sind nicht errechnet, sondern basieren auf der grafischen Adaption einer bekannten Isophone

Piste W –O_ Städtebauliche Entwicklung



- Fakten
- Mischnutzung 32 ha
 - Sondernutzung 45 ha
 - Fl. gesamt 77 ha**
 - Freiraum 96 ha
 - Aviatic 60 ha
- Mischnutzung
 - Sondernutzung

- Städtebauliche Strukturen umschließen die Aviatic als Herzstück in Schichten
- Szenario 2 ist nur dann sinnvoll, wenn sich von Anfang an auf den Schwerpunkt Aviatic festgelegt wird, da sich die städtebauliche Entwicklung diesem unterordnet

3. Ergebnisse der Testplanung

Fazit



Präferenz

Städtebauliche Entwicklung mit optionalem Erhalt der aviatischen Nutzung

- Optimale Weiterentwicklung der vorhandenen Potentiale
- Integration Aviatik möglich
- Entscheidungsflexibilität
- Wirtschaftliche Tragfähigkeit
- Integration Waffenplatz möglich
- Fläche für Sondernutzung und Arrondierung vorhanden

3. Ergebnisse der Testplanung

Feddersen & Klostermann

1. OHNE PISTE



Abb. 6.1: Nutzungsverteilung mit Flugplatz

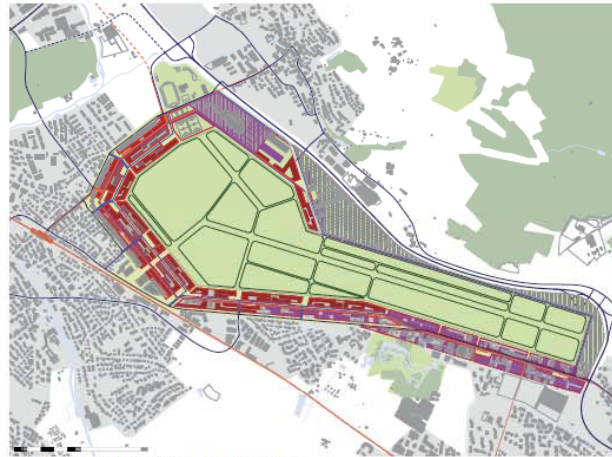


Abb. 6.2: Nutzungsverteilung ohne Flugplatz

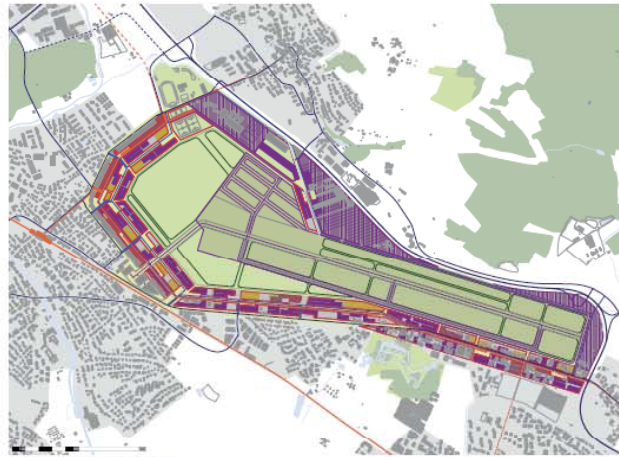


Abb. 6.3: Innovationspark

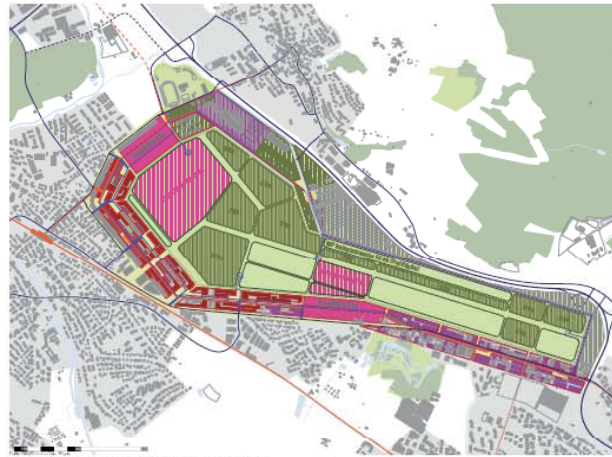


Abb. 6.4: Waffenplatz / Eventnutzungen

6.1 Nutzungen Nutzungsverteilung / Innovationspark / Waffenplatz / Eventnutzungen

Legende Allgemein

- Siedlungsgebiete
- Waldgebiete
- Wiesen
- Gewässer
- Individual- / Logistik-Verkehr bestehend
- Individual- / Logistik-Verkehr neu
- Öffentlicher Verkehr / Haltestelle
- Freiflächen innerhalb Baufelder
- öffentlicher Stadtraum
- öffentlicher Grünraum

Legende Abb. 6.1 / 6.2 / 6.3 / 6.4

- Arbeiten (Dienstleistung)
- Arbeiten (Gewerblich / Industriell)
- Wohnen
- Innovationspark
- Öffentliche Orte Innovationspark
- Event-Infrastruktur
- Flugplatzareal
- Arbeitsnutzungen (temporär / isoliert)
- Infrastrukturnutzungen (temporär)
- Eventnutzungen (temporär)
- Waffenplatz (temporär)
- Innovationspark (temporär / isoliert)

Team Feddersen & Klostermann
 Feddersen & Klostermann / Nipkow Landschaftsarchitektur / Brühmann
 Loetscher Architekten / TEAMverkehr.zug / TEAMverkehr.winterthur /
 SPG Intercity Zürich / Amstein + Walther
 Datenquellen: PK150 © 2010/2002 swisstopo (DV593.3), SWISSIMAGE ©
 2002 swisstopo (DV023318), DTM-AV © 2003 swisstopo (DV033638)

3. Ergebnisse der Testplanung

Feddersen & Klostermann



Vorstrukturierung Loop (Beispiel Baumschule Lappen, Nettetal, D)

1. OHNE PISTE



Abb. 3.1: Vorstrukturierung Loop / Entwässerung / Entwicklung Innenlandschaft (Bsp. Phase 0)



Abb. 3.2: Vorstrukturierung Loop / Entwässerung / Entwicklung Innenlandschaft (Bsp. Phase 3)



Abb. 3.3: Vorstrukturierung Loop / Entwässerung / Entwicklung Innenlandschaft (Bsp. Phase 1)



Abb. 3.4: Vorstrukturierung Loop / Entwässerung / Entwicklung Innenlandschaft (Bsp. Phase 2)

Testplanung

3.1 Landschaft Vorstrukturierung / Entwicklung

Legende Abb. 3.1 / 3.2 / 3.3 / 3.4 - Loop

- Baumreihe
- Vorstrukturierung Baufelder Loop
- Baumallee
- Vorstrukturierung Infrastruktorkoridore Loop

Legende Abb. 3.1 / 3.2 / 3.3 / 3.4 - Entwässerung

- Wasserkanal
- Entwässerung / Gliederung
- See
- Biotop / Retention / Erholung
- Wasser
- Wasserhaus / Grauwasserreinigung

Legende Abb. 3.1 / 3.2 / 3.3 / 3.4 - Raumfelder

- Intensivwiese mit / ohne Hecken
- Extensivwiese mit / ohne Hecken
- Weideland
- Kühe / Schafe / Ziegen / Pferde-Vieh
- Acker / Fruchtfolgeflächen
- Getreide / Hackfrüchte / Buschbröden
- Gemüseanbau
- Salat / Kohl / Karotte / Rinden / Kartoffel / Bohne
- Obstbau
- Apfel / Birne / Kirsche / Pflaume / Nuss
- Erholungspark
- Spielwiese / Picknick / Spazierien
- Flugplatz
- Flugziele / Hindernisfreiheitfläche
- Waffenplatz
- Stellungzone



Abb. 3.5: Innenlandschaft mit Flugplatz

Team Feddersen & Klostermann
 Feddersen & Klostermann / Nipkow Landschaftsarchitektur / Brühmann
 Leontschner Architekten / TEAMverkehr.zug / TEAMverkehr.winterthur /
 SPFS Intercity Zürich / Amstein + Walthert
 Datenquellen: PK50 © 2000/2002 swisstopo (DV593.3), SWISSIMAGE ©
 2002 swisstopo (DV023318), DTM-AV © 2003 swisstopo (DV033638)

3. Ergebnisse der Testplanung

Feddersen & Klostermann

1. MIT PISTE

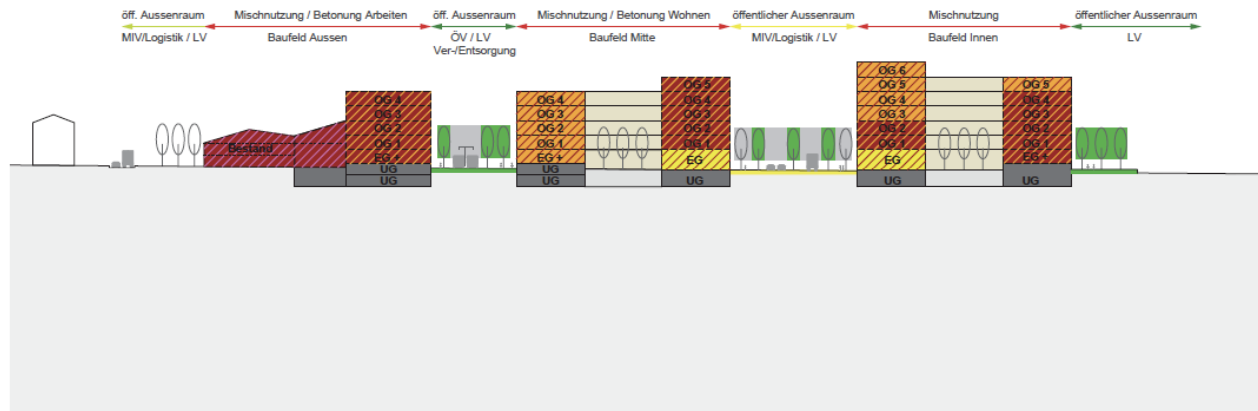


Abb. 6.5: Prinzipsschnitt Nutzungsflexibilität



Abb. 6.6: Waffenplatz mit Flugplatz



Abb. 6.7: Nutzungskonzepte Rega



Abb. 6.8: Nutzungsfreie FFF + GSZ

6.2 Nutzungen Nutzungsflexibilität / Waffenplatz mit Piste / Rega / FFF / GSZ

Legende Abb. 6.5

- Öffentlicher Stadtraum
- Öffentlicher Grünraum
- Öffentliche Nutzung <-> Dienstleistung
- Dienstleistung <-> Wohnen
- Wohnen <-> Dienstleistung
- Dienstleistung <-> Gewerbe / Industrie

Legende Allgemein

- Siedlungsgebiet
- Waldgebiet
- Wiesen
- Gewässer
- Öffentlicher Verkehr / Haltestellen
- Individual- / Logistik-Verkehr bestehend
- Individual- / Logistik-Verkehr neu

Legende Abb. 6.6 / 6.7 / 6.8

- Arbeiten (Dienstleistung)
- Arbeiten (Gewerblich / Industriell)
- Wohnen
- Flugplatzareal
- Arbeitsnutzungen (temporär / isoliert)
- Infrastrukturnutzungen (temporär)
- Waffenplatz (temporär)
- Gewässerschutzzonen
- Fruchtfolgeflächen

Team Feddersen & Klostermann
Feddersen & Klostermann / Niggow Landschaftsarchitektur / Brühlmann
Loetscher Architekten / TEAMverkehr.zug / TEAMverkehr.winterthur /
SPG Intercity Zürich / Amstein + Walther
Datenquellen: PKSO © 2000/2002 swisstopo (DV592.3), SWISSIMAGE ©
2002 swisstopo (DV023318), DTM-AV © 2003 swisstopo (DV033638)

3. Ergebnisse der Testplanung

Feddersen & Klostermann

1. MIT PISTE

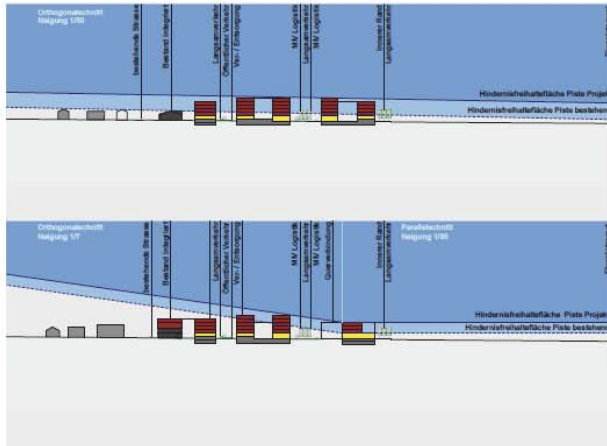


Abb. 7.6: Prinzipschnitte A + B / Hindernisfreie Flächen

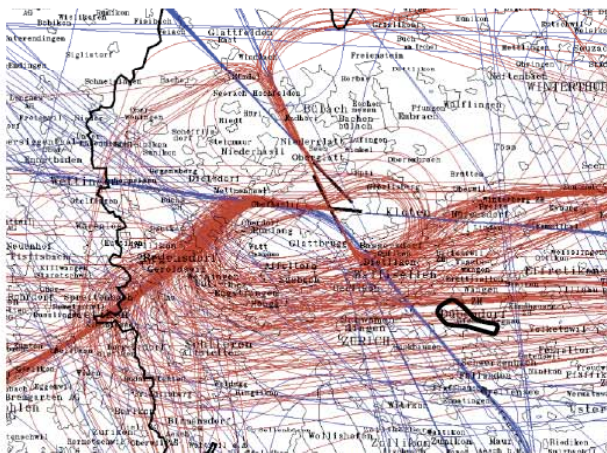


Abb. 7.6: Flugsuren Flughafen Kloten / Normalbetrieb Wochentag

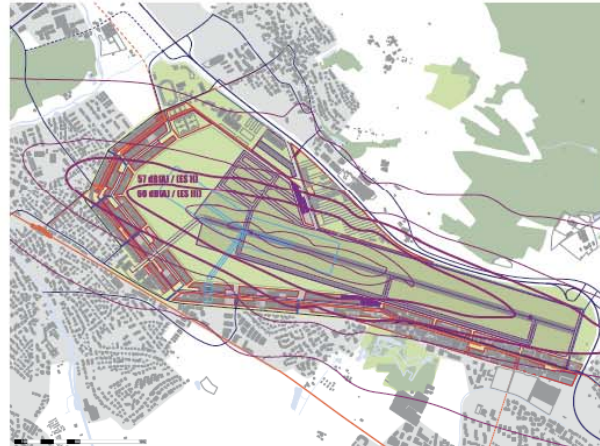


Abb. 7.7: Fluglärmkurven übernommen von Flugplatz Agno

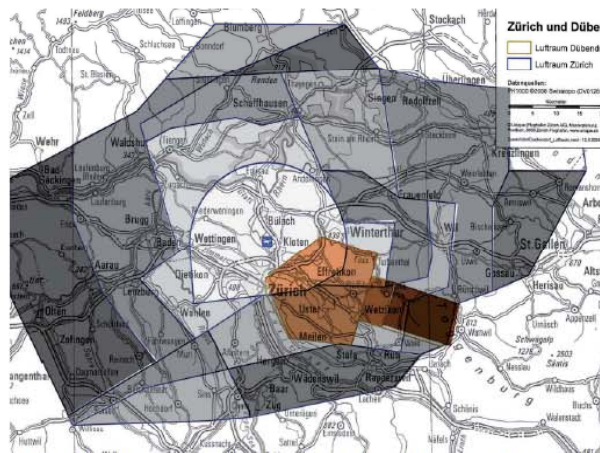


Abb. 7.9: Lufttraum Flughafen Kloten (grau) / Lufttraum Flugplatz Dübendorf best. Betrieb (rot)

7.3 Flugplatz Hindernisfreie Flächen / Fluglärm / Flugspuren / Lufträume

Legende Abb. 7.6

- Öffentliche / halböffentliche Nutzungen
- Mischnutzungen
- Hindernisfreie Fläche Piste 2500m Bestand
- Hindernisfreie Fläche Piste 2000m Projekt

Legende Allgemein

- Siedlungsgebiete
- Waldgebiete
- Wiesen
- Gewässer
- Individual- / Logistik-Verkehr bestehend
- Individual- / Logistik-Verkehr neu
- Öffentlicher Verkehr / Haltestelle
- Freiflächen innerhalb Baufelder
- öffentlicher Stadtraum
- öffentlicher Grünraum

Legende Abb. 7.7

- Flugplatzareal
- Terminals (2 Varianten)
- Piste
- Heliport / Rega
- Fluglärmkurven (ESII / ESIII)

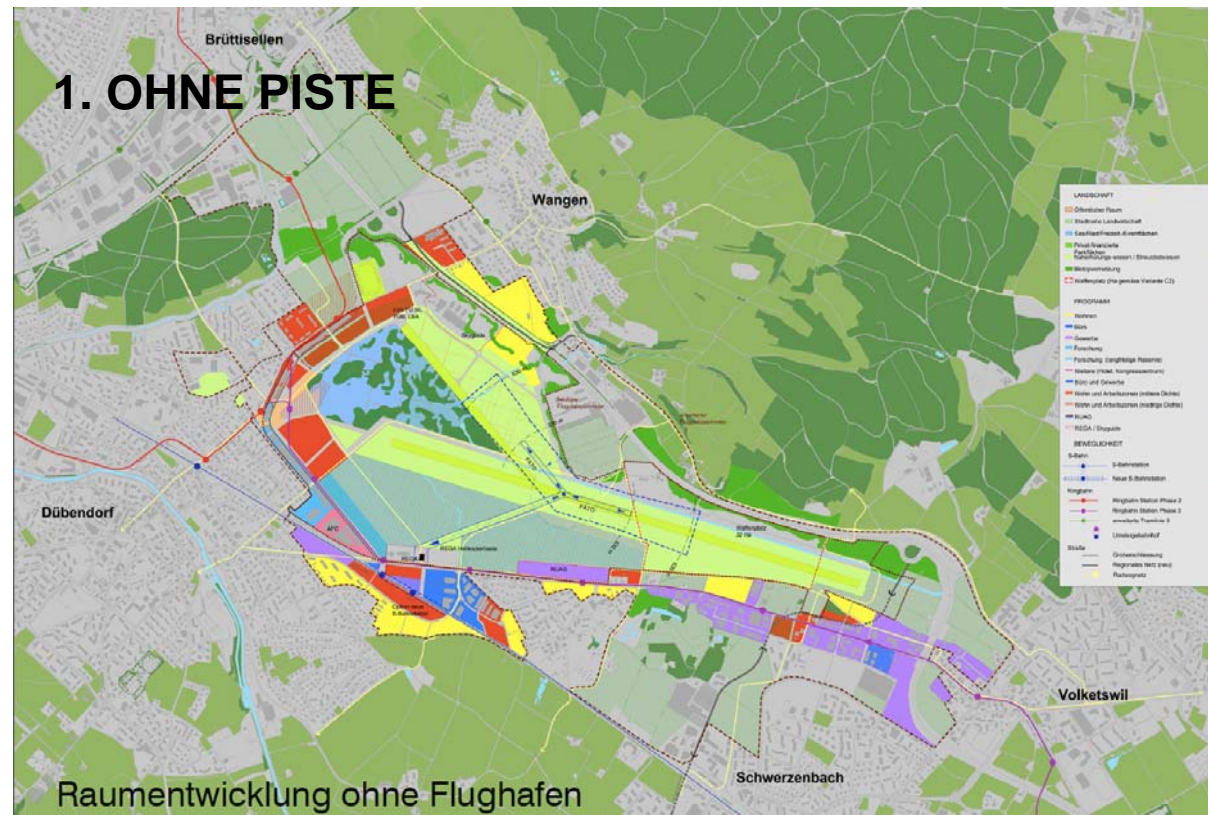
Team Feddersen & Klostermann
Feddersen & Klostermann / Nipkow Landschaftsarchitektur / Brühmann
Loebcher Architekten / TEAMverkehr zug / TEAMverkehr winterthur /
SPG InterCity Zürich / Amstein + Walther
Datenquellen: PK50 © 2000/2002 swisstopo (DV593.3), SWISSIMAGE ©
2002 swisstopo (DV023318), DTM-AV © 2003 swisstopo (DV033638)

3. Ergebnisse der Testplanung

Güller Güller

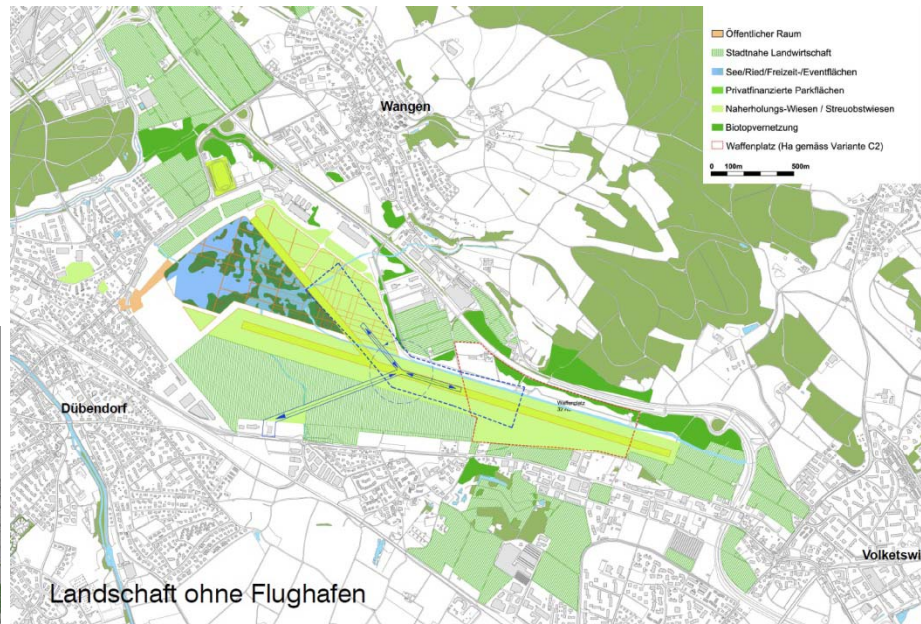
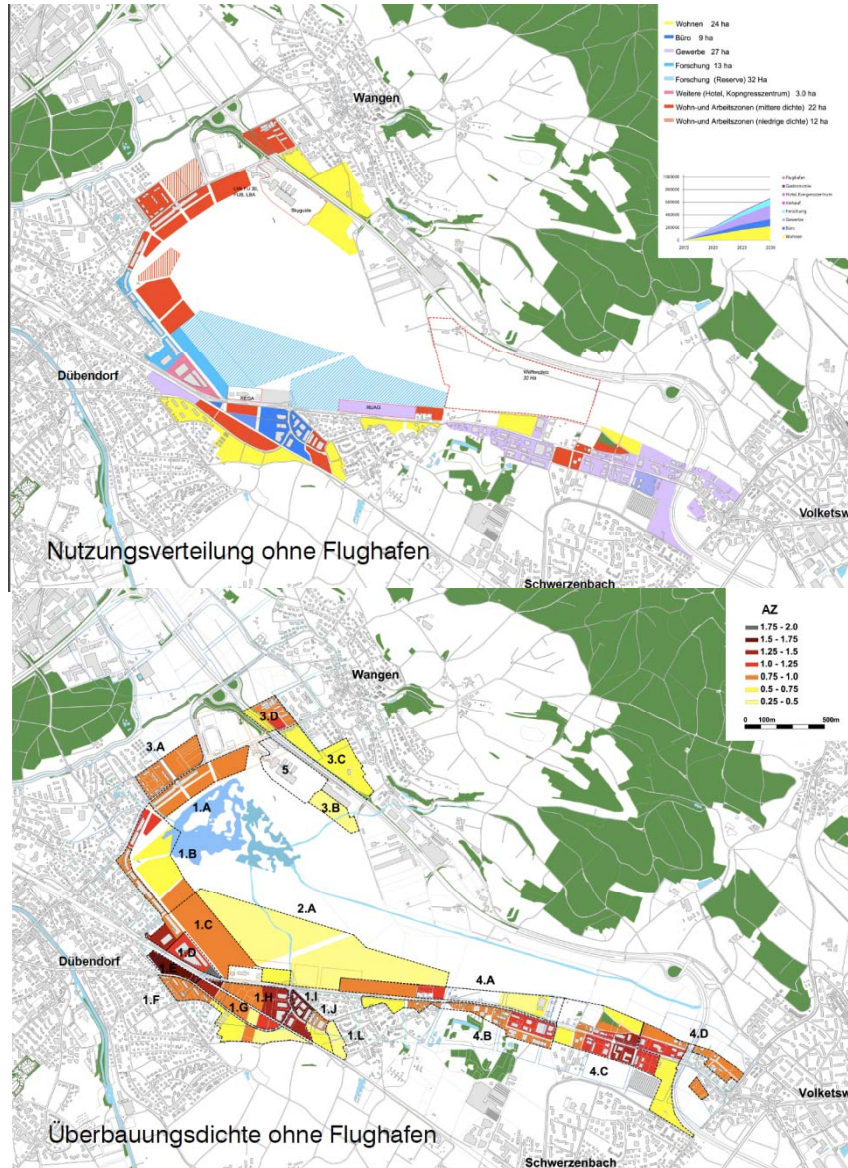
These ohne Flughafen:

Wird von einem weiteren Flugbetrieb abgesehen, so ist der Forschungsstandort einziger Treiber der Entwicklung des Flugplatzareals und seiner Umgebung. Die Dynamik der Raumentwicklung im Umfeld des Flugplatzareals wird daher wahrscheinlich einiges geringer ausfallen, und weniger Wertschöpfung generieren. Die Marktnachfrage nach Forschungsflächen wird etwa ähnlich sein wie im Szenario mit Flughafen – nämlich etwa 100'000m² in 10-15 Jahren.

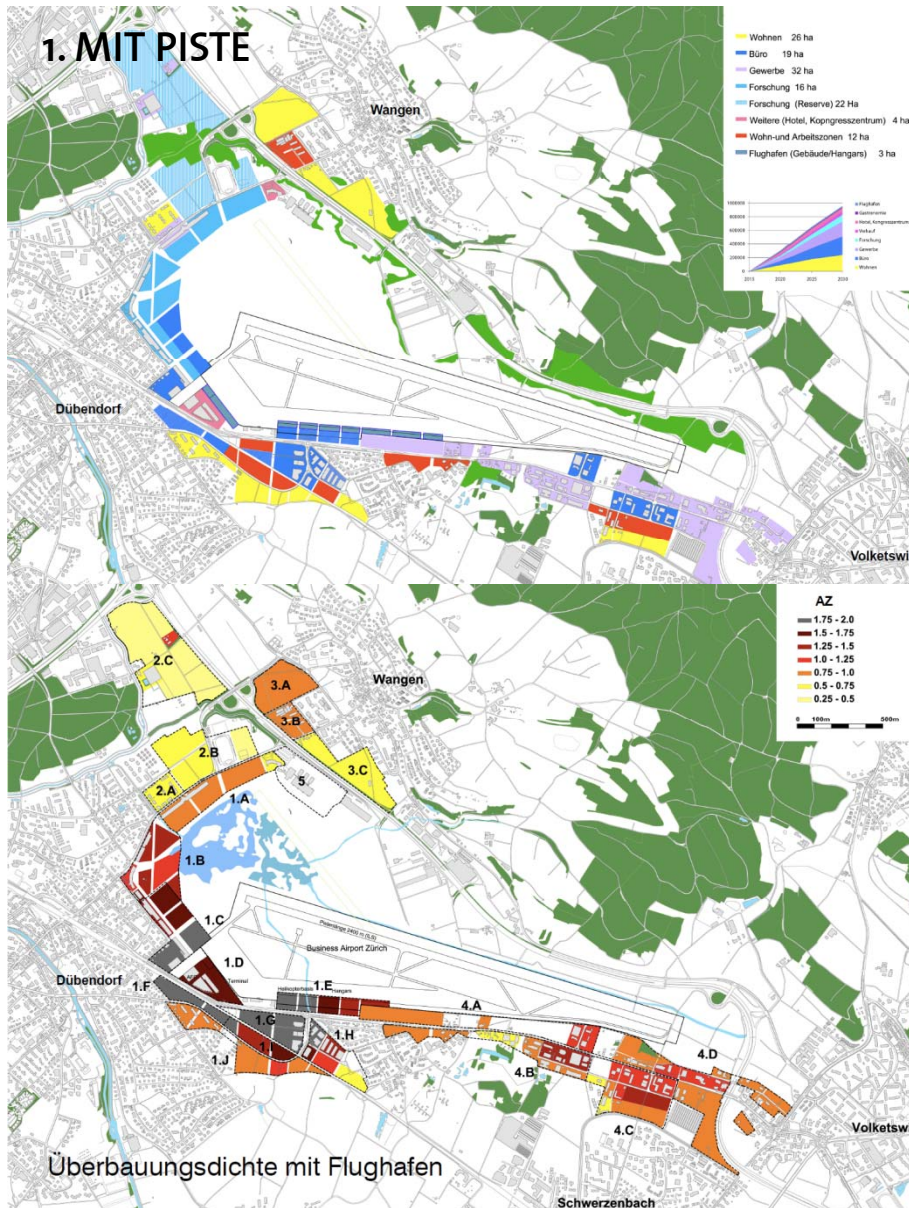


3. Ergebnisse der Testplanung

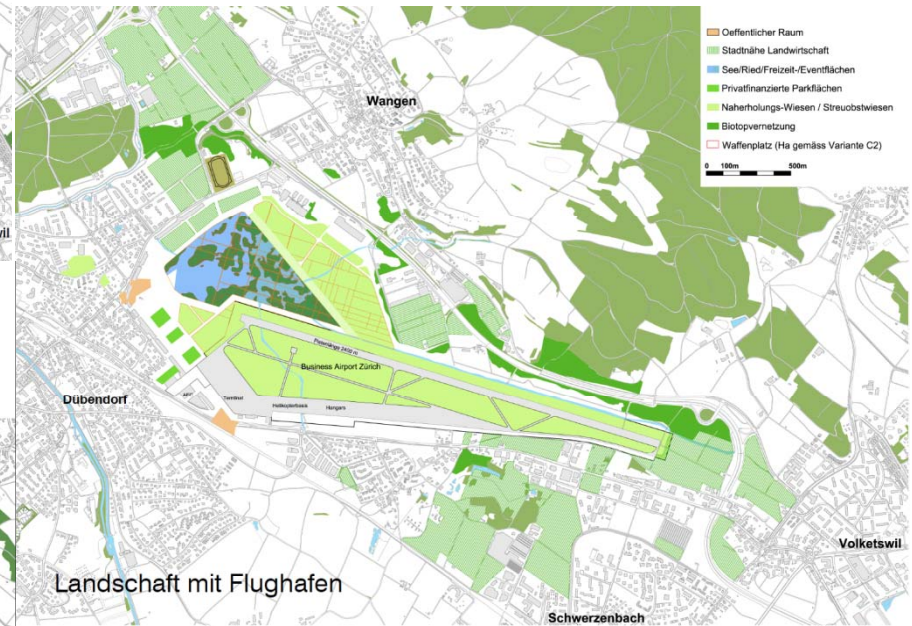
Güller Güller



3. Ergebnisse der Testplanung

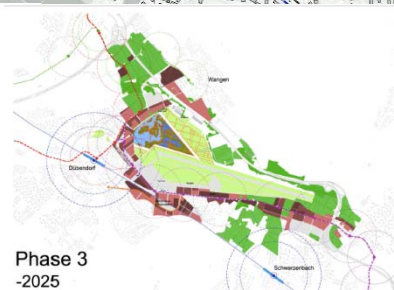
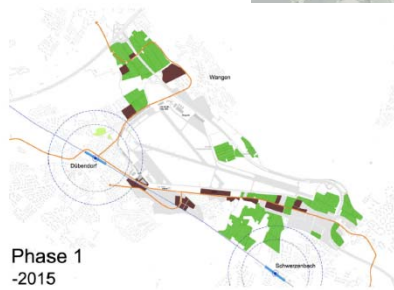
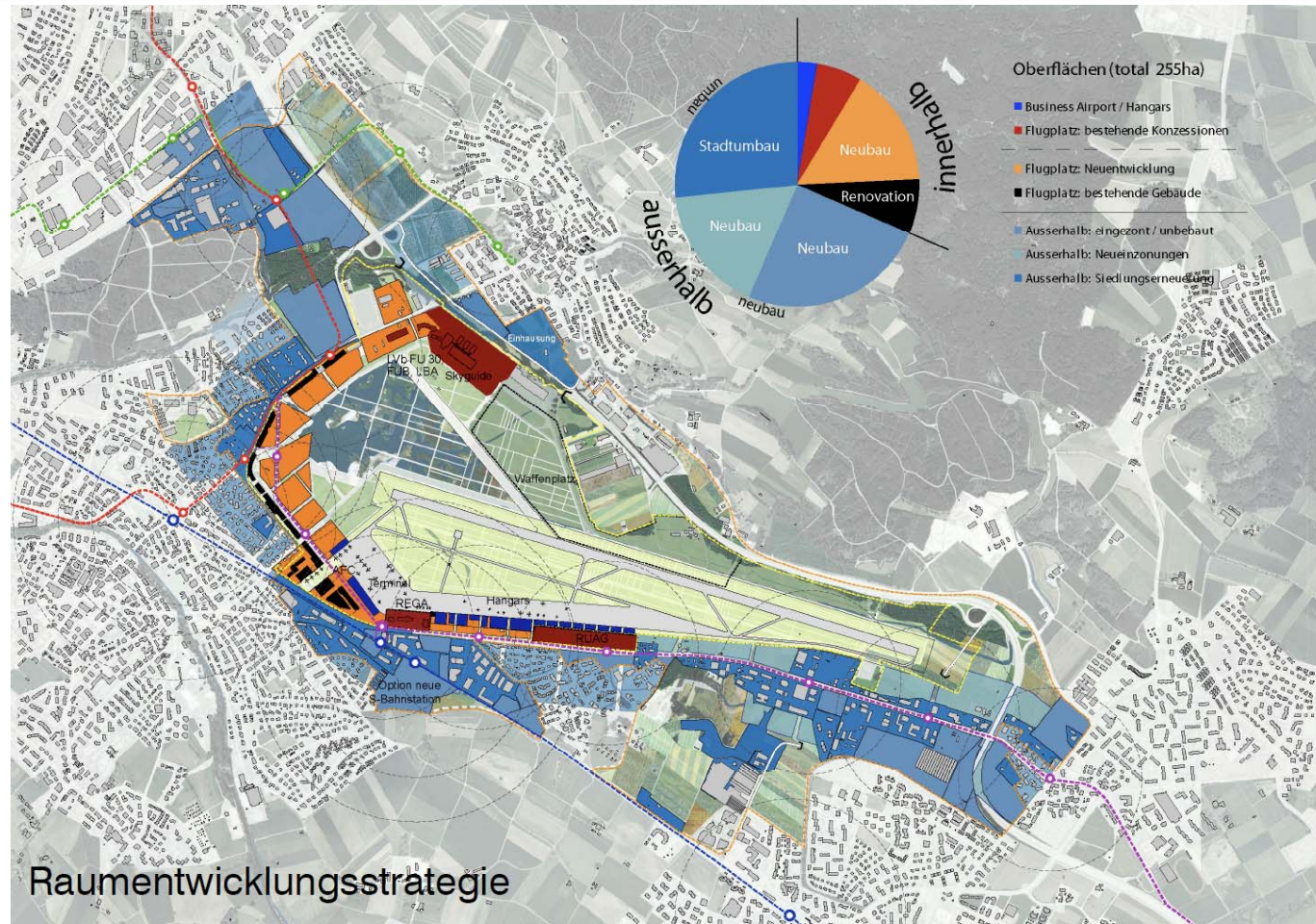


Güller Güller



3. Ergebnisse der Testplanung

Güller Güller



3. Ergebnisse der Testplanung

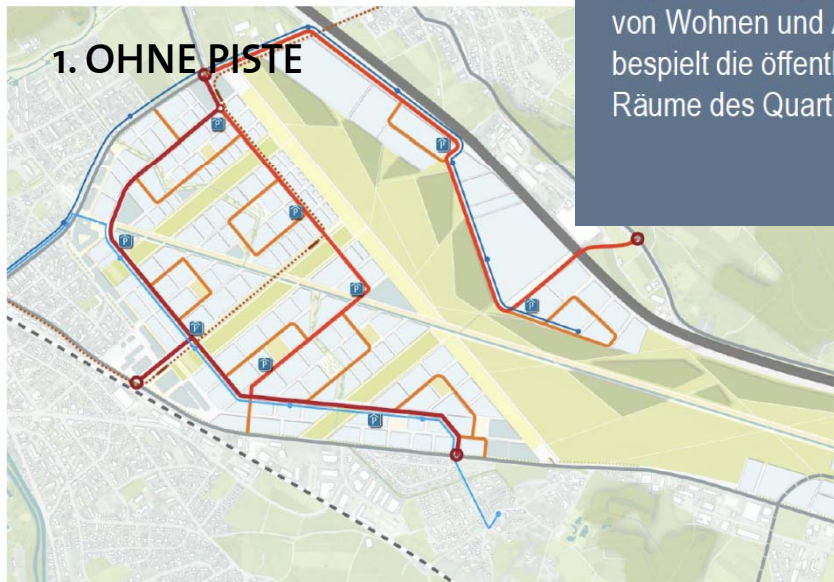
Pesch Partner



3. Ergebnisse der Testplanung

Pesch Partner

- Etablierung eines urbanen Zentrums als hochwertiges Dienstleistungsquartier
- Ehemaliges Empfangsgebäude bildet Haupteingang für das Flugplatzareal
- Kopfsituation knüpft mit seinen Nutzungen von Stadtteil- und Bürgerzentrum an das Dübendorfer Zentrum an
- Eine ausgewogene Mischung von Wohnen und Arbeiten bespielt die öffentlichen Räume des Quartiers

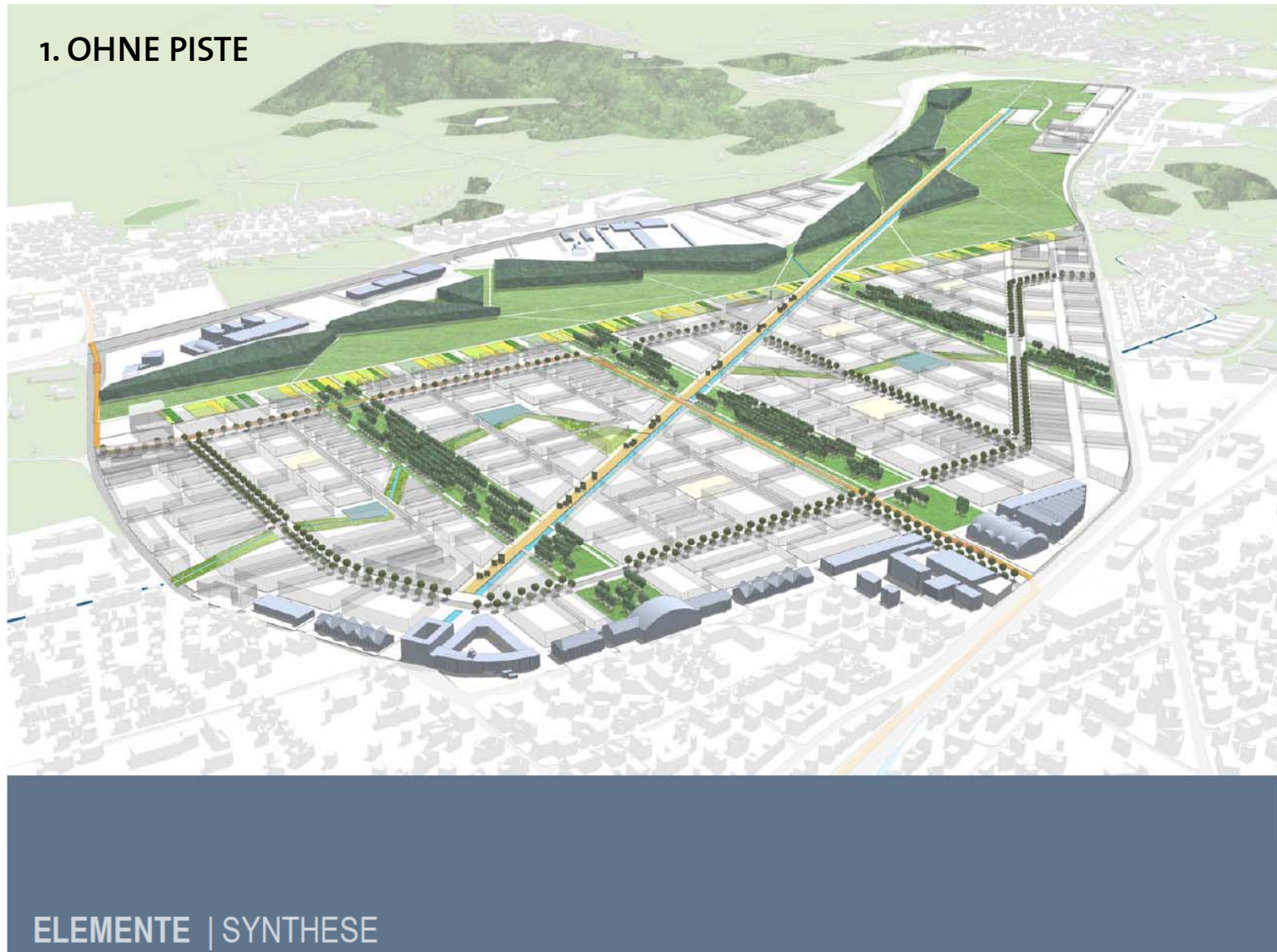


VERKEHR | Gesamtsystem

30

3. Ergebnisse der Testplanung

Pesch Partner



3. Ergebnisse der Testplanung

Pesch Partner

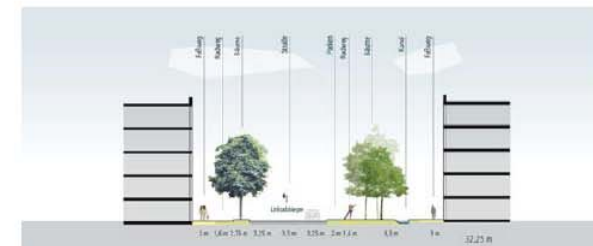


3. Ergebnisse der Testplanung

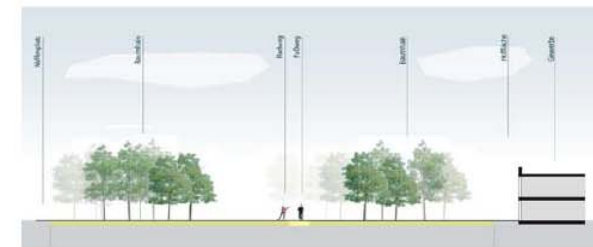
Pesch Partner



Boulevard | Haltestellenbereich



Boulevard ohne Tram | mit Bachlauf

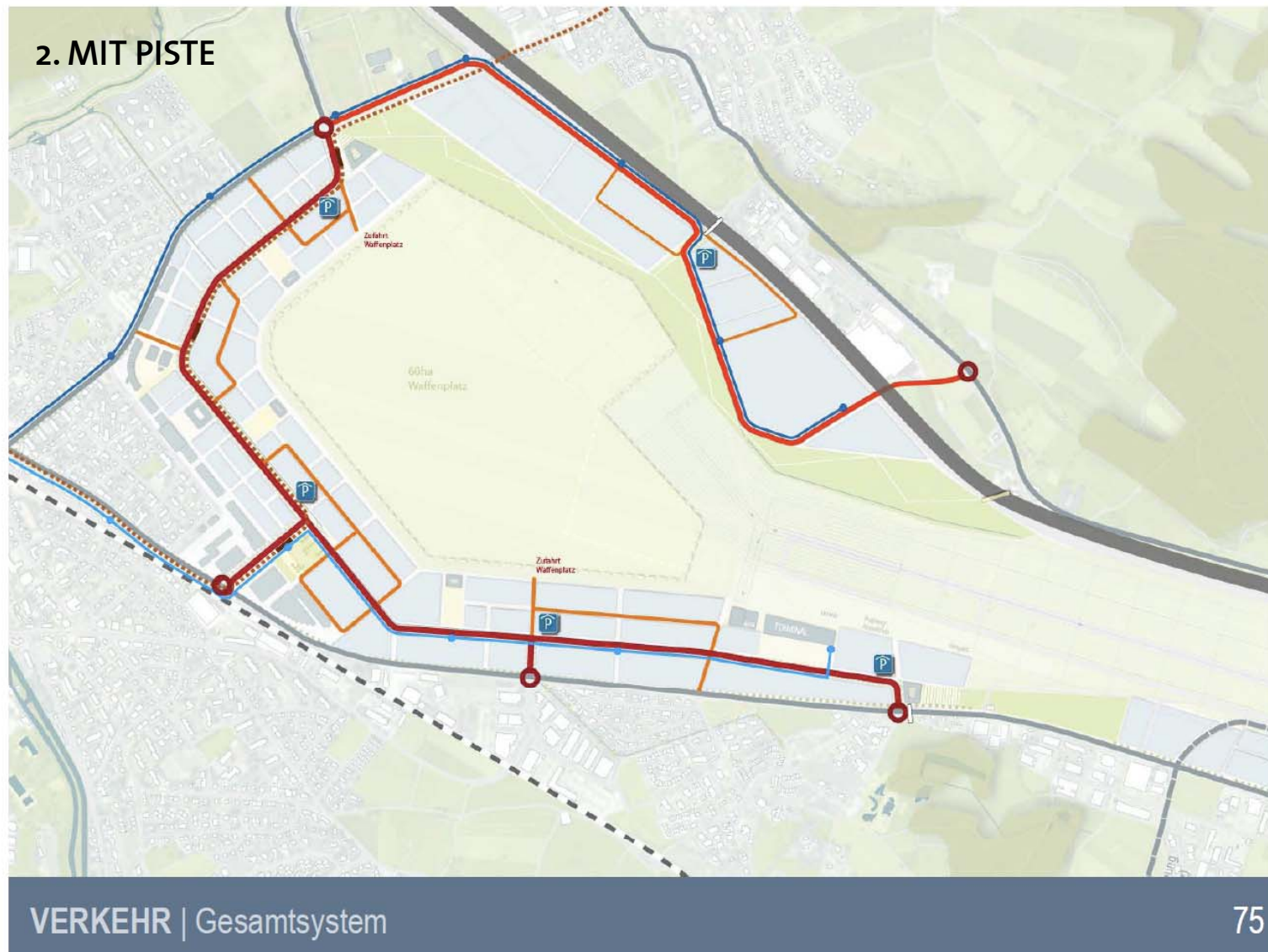


Verbindungskorridor

VERTIEFUNG | Differenzierte Straßenräume

3. Ergebnisse der Testplanung

Pesch Partner



3. Ergebnisse der Testplanung

Pesch Partner



Siedlungsentwicklung und Landschaft

- Ausnutzung einer großen Potenzialfläche für einen national bedeutsamen Entwicklungsstandort
- Großzügige Landschaftsvernetzung des Gesamttraums
- Landschaftselemente als Impulsgeber und Attraktor für Investoren
- Identitätsstiftung durch integrierte Baudenkmale - Flugplatzarchitektur
- Zentrenschwerpunkt in Dübendorf



Siedlungsband mit Flugnutzung

- Prägung des Areals durch aviatische Nutzung
- Flugplatz als Impulsgeber und Maßstab des Nutzungsprofil
- Entwicklung eines Siedlungsbandes entlang Siedlungsrand Dübendorf – Definition der Siedlungskante
- Zentrenschwerpunkt bildet der Flughafen

GEGENÜBERSTELLUNG | Prinzipien

88

3. Ergebnisse der Testplanung

Pesch Partner





Schlussfolgerungen und Empfehlungen (Dez. 2008)

4. Schlussfolgerungen und Empfehlungen (Dez. 2008)

- Aus dem Verfahren ist **keine schlüssige Nutzung** hervorgegangen
- Eine **Überbauung** mit Wohn-, Misch- oder Dienstleistungsnutzung **wäre nicht sinnvoll**.
- **Nutzung am Rand**, nahe der bestehenden Zentren, macht Sinn, wenn dieser Vorschlag zu einer **Aufwertung und Neubeurteilung des Raums** hinter den Geleisen führt.

4. Schlussfolgerungen und Empfehlungen (Dez. 2008)

Sondernutzung

- Der Raum ist für **grossflächige Sondernutzungen** äusserst geeignet.
- Allerdings ist die **Konkurrenzsituation im Metropolitanraum Zürich** nicht klar. Hier ist eine Abklärung weiterer Standorte für Sondernutzungen notwendig.
- Im Moment sind **keine Sondernutzungen mit dringendem Bedarf abzusehen**.
- Im Raum stehen: Forschungs- und Innovationspark, Kantonsspital (Einwurf Gabathuler). **Von den Universitäten ist der Bedarf nicht abzusehen**. Diese haben bereits drei Standorte (Zentrum/Irchel/Hönggerberg) mit grossen Reserven. Ein Einschwenken auf den Standort Dübendorf dieser Institutionen wäre wohl ein Entscheid, das Rad zurückzudrehen.

4. Schlussfolgerungen und Empfehlungen (Dez. 2008)

- Eine Nutzung ohne frühen Entscheid über die Fliegerei und Waffenplatz nach Aussage der meisten Teams auch **wirtschaftlich ein Nonsense ist**.
- Der **Entscheid über die Fliegerei** wird am Anfang gefällt werden müssen.
- Ein Betriebsunterbruch wird grosse Renovationsarbeiten bei einer Wiederaufnahme des Betriebs notwendig machen, was die **Wirtschaftlichkeit der Operation** noch zusätzlich belasten würde
- Die **Kapazitäten des Flughafens** und seine wirtschaftliche Tragfähigkeit ist nicht klar.
- Es ist **zu prüfen**, welche **Auswirkungen** das Beibehalten **eines Businessairports** auf dem Areal auf den Flugbetrieb in Kloten hat.
- Wird eventuell die freiwerdende Kapazität in Kloten durch Abzug der Businessfliegerei, durch Einschränkung des Pistensystems zum Teil wieder reduziert?

4. Schlussfolgerungen und Empfehlungen (Dez. 2008)

Medien-Feedback zur Testplanungsergebnisse

NZZ Online
Freitag, 07. September 2009, 13:56:59 Uhr, NZZ Online

Nachrichten > Zürich
9. Mai 2009, Neue Zürcher Zeitung

Wie lange bleibt das Militär in Dübendorf?

Luftwaffenchef und Umnutzer zur Zukunft des Flugplatzes

Die Anhänger eines Fortbestands des Flugplatzes Dübendorf haben mit Freude die positiven Signale aus dem VBS reagiert. Allerdings fühlen sich auch die Initianten eines Innovationsparks auf dem Flugplatz durch die Nachrichten aus Bern in ihrem Projekt bekräftigt.

ark. Das Timing war ausgesprochen gut. Am Vormittag hatte Verteidigungsminister Ueli Maurer erklärt, dass Dübendorf möglicherweise über 2014 hinaus als Militärflugplatz ohne Jetbetrieb genutzt werden soll (siehe Bericht im Schweiz-Teil). Am Abend dann informierte Luftwaffen-Chef Markus Gygas die Mitglieder des Lobby-Vereins Forum Flugplatz Dübendorf über die Details bei der Erarbeitung des definitiven Stationierungskonzepts der Luftwaffe.

Gygas liess keinen Zweifel daran, dass ein Fortbestehen des Flugplatzes den Bedürfnissen der Luftwaffe entgegenkommen würde. Zwar sei eine Wiederaufnahme des Jetbetriebs

NZZ Online

Freitag, 07. September 2009, 13:56:59 Uhr, NZZ Online

Nachrichten > Zürich
8. Juni 2009, 21:51, NZZ Online

Flugplatzgelände nicht zu früh verplanen

Unbebautes Land in Dübendorf soll freigehalten werden



2014 soll der Flugbetrieb auf dem traditionsreichen Flugplatz in Dübendorf enden (Bild: NZZ)

Die 234 Hektaren unbebautes Land des Flugplatzes Dübendorf sollen vorläufig als «strategische Landreserve für Sondernutzungen» freigehalten werden. Dies empfiehlt ein Experten-Bericht, den der Zürcher Regierungsrat am Montag präsentierte.

(sda) Die Experten aus Raum-, Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung sowie aus der Wirtschaft raten davon ab, das Areal in Dübendorf für konventionelle Mischnutzungen zu verwenden. Es stehe ein Gelände zur Verfügung, das sich insbesondere für Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf und kantonaler beziehungsweise nationaler Ausstrahlung eigne.

Als erstes sei nun dringlich zu klären, ob das Areal auch künftig für flugbetriebliche Zwecke genutzt werden soll oder nicht. Jede aviatische Nutzung, sei sie nun zivil oder militärisch, beschränke den Handlungsspielraum bei der weiteren Planung, schreiben die Experten in ihrem Bericht. Sie raten deshalb, diese Grundsatzfrage bis Ende 2009 definitiv zu klären.

Bundesrat Ueli Maurer hatte im Mai eröffnet, dass der Bund auf eine Wiederaufnahme des militärischen Jetbetriebes in Dübendorf verzichten werde. Der Flugplatz werde aber möglicherweise bis über 2014 hinaus als Standort für Helikopter und leichte Flugzeuge bestehen bleiben.

► **Dübendorf:** Wie lange bleibt das Militär?

[http://www.nzz.ch/nachrichten/zueroich/wie_lange_bleibt_das_militaer_in_duebendorf_1.2523432.html]

Link:

http://www.nzz.ch/nachrichten/zueroich/wie_lange_bleibt_das_militaer_in_duebendorf_1.2523432.html

► **Kommentar:** Ueli Maurers Dilemma

[http://www.nzz.ch/nachrichten/zueroich/duebendorf_kommentar_1.2702857.html]

Link: http://www.nzz.ch/nachrichten/zueroich/duebendorf_kommentar_1.2702857.html

Startseite

TagesAnzeiger

ZÜRICH

Aboservice · Markt

ZÜRICH SCHWEIZ AUSLAND WIRTSCHAFT BÖRSE SPORT KULTUR PANORAMA WISSEN L

Stadt Zürich Winterthur Region Linkes Ufer Rechtes Ufer Oberland Unterland Bildstrecke

Flugplatz Dübendorf: Privatfliegerei von Kloten nach Dübendorf verlagern?

Aktualisiert am 08.06.2009

Drucken Mailen

Was passiert mit dem Flugplatz Dübendorf nach 2014? Der Regierungsrat will die Frage, ob Flugzeuge landen sollen, bis Ende Jahr klären - und das Areal als «strategische Landreserve für Sondernutzungen» freigehalten.

4. Schlussfolgerungen und Empfehlungen (Dez. 2008)

Weiterführender Link zur Testplanung:

<http://www.sk.zh.ch/internet/sk/de/mm/2009/131.html>



Vertiefungsphase 2009

5.1 Aufgabe

Klärung folgender Fragestellungen:

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



5.2 Organisation

Auftraggeberin

- BD, vertreten durch ARV

Verfahren

- einstufiger Studienauftrag mit 2 Workshops

Vergabe von Planerleistungen im eingeladenen Verfahren

- 2 Aufträge an Planungsteams (AS&P; Güller Güller)

Besondere Aufträge zur Klärung der technischen, betrieblichen und volkswirtschaftlichen Machbarkeit der Zivilaviatik

- Volkswirtschaftsdirektion
- Universität St. Gallen

Projektorganisation

- Begleitgremium (Fachdelegation und Experten), in der Vertiefungsphase neu im Begleitgremium: Gesundheitsdirektion, Bildungsdirektion
- Projektaufsicht
- Geschäftsstelle

Begleitgremium

a) Fachexperten

Prof. Dr. Bernd Scholl (Vorsitz), Professor für Raumentwicklung, ETH Zürich

Prof. Gerd Aufmkolk, Professor für Landschaftsarchitektur, München

Markus Maibach, lic. oec. publ., Infrac, Zürich

Martin Neff, Chefökonom Credit Suisse, Zürich

Stephan Reiss-Schmidt, Stadtdirektor, Leiter der Stadtentwicklungsplanung München

Prof. Dr. Hans-Rudolf Schalcher, Professor für Planung und Management, ETH Zürich

Dr. iur. Thomas Pfisterer, LL.M., Rechtsanwalt u. Fürsprecher, ehem. Ständerat u. Bundesrichter

b) Sachexperten

Dieter Juchli, armasuisse Immobilien

Dr. Christian Gabathuler (bis WS 2), Amtschef Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV)

Wilhelm Natrup (Schlussitzung), Amtschef Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV)

Sacha Peter, Leiter Abteilung Kantonalplanung (ARV)

Felix Blindenbacher, Kreisplaner Glattal und Stadt Zürich (ARV)

Dr. Marco Pezzatti, Stv. Amtschef, Amt für Landschaft und Natur (ALN)

Dr. Markus Koch, Sektionsleiter, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL)

Bruno Sauter, Amtschef, Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA)

Beat Ryhner, Senior Cluster Manager (AWA)

Peter Spörri, Verkehrsplaner, Amt für Verkehr (AfV)

Mark Dennler, Fluglärmcontrolling, Amt für Verkehr (AfV)

Anton Melliger/Thomas Bär, Amtschef/Hauptabteilungsleiter, Amt für Militär und Zivilschutz

Christoph Frank, Leiter Abteilung Planung und Investitionen, Gesundheitsdirektion

Dr. Sebastian Brändli/Michael Dischl, Amtschef Hochschulamt (HBA)/Stabsmitarbeiter HBA,
Bildungsdirektion

Felix Biasio, Regionalplaner Verkehr, Zürcher Planungsgruppe Glattal

János Wettstein, Leiter Planungsamt Dübendorf

Klaus Vetter, Leiter Bauamt Volketswil

Claus Wiesli, Bausekretär Wangen-Brüttisellen

Ablauf Vertiefungsphase:

Einbezug möglicher Schlüsselakteure

1. Stellungnahmen möglicher Schlüsselakteure für Sondernutzungen:

- ETH
- Empa
- Eawag
- Flughafen Zürich AG

2. Vorstellung Projektideen möglicher Schlüsselakteure für Sondernutzungen:

- Stiftung Forschung Schweiz
- Task Force Dübendorf

5.3 Empfehlungen des Begleitgremiums (Übersicht)

- Aviatik
- Siedlungsentwicklung
- Verkehrsentwicklung
- Sonder- und Zwischennutzungen
- Resumee
- Weiteres Vorgehen

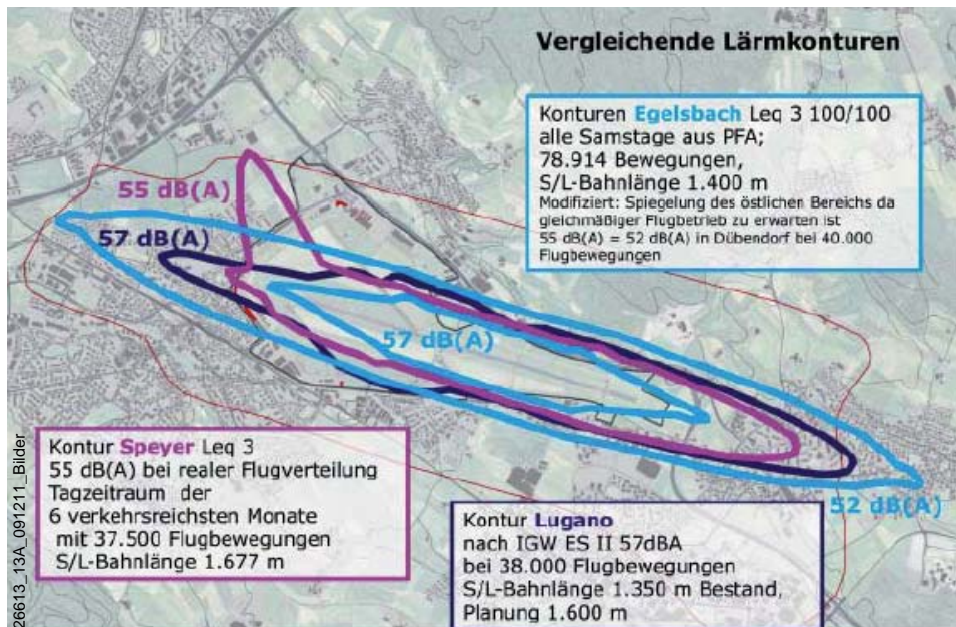
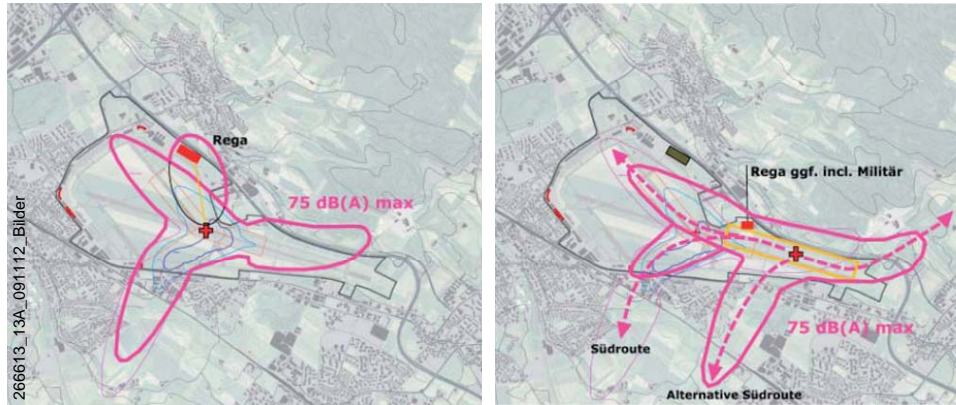
Empfehlungen Aviatik

- ziviler Flugbetrieb machbar, Kapazität nach oben begrenzt
→ ab 40'000 Bewegungen ist eine Neuorganisation des gemeinsamen Luftraumes Flughafen Zürich und Flugplatz Dübendorf erforderlich
- kein Flugbetriebsszenario (Freizeitflugplatz, Werkflugplatz, Business Flugplatz) deckt die betriebswirtschaftlichen Kosten
→ Business Flugplatz bräuchte über 80'000 Bewegungen für rentablen Betrieb
- die rund 300 Arbeitsplätze eines Werkflugplatzes stehen volkswirtschaftlich in Konkurrenz zu 5'000 potenziellen Arbeitsplätzen
- Verlagerung der Business Aviation vom Flughafen Zürich möglich
→ Wachstumspotenzial für Linienflüge am Flughafen Zürich: 10-15'000 B/J
- Anpassung Sachpläne (Militär, Luftfahrt)
- gültige planungsrechtliche Grundlagen für best. zivilen Flugbetrieb fehlen

Empfehlungen Aviatik

- Verzicht auf aviatische Nutzung durch Flächenflugzeuge nach 2014
- Schaffung von planungsrechtlichen Grundlagen für zivile Nachnutzung (Antrag beim Bund im Rahmen des kantonalen Richtplanverfahrens)
- Bundesentscheide bis spätestens zum Abschluss des laufenden Richtplanverfahrens (ca. 2012) erwirken
- Sicherung der strategischen Reserve (Festlegung im kantonalem Richtplan)
- Ausleuchtung der Möglichkeiten für den Umgang der knappen Kapazitäten im Luftverkehr durch organisatorische, technische und tarifliche Massnahmen im Rahmen des SIL Flughafen Zürich
- Bedingungen, falls der Bund aus übergeordneten Interessen nicht verzichtet:
 - Finanzierung der Deckungslücke
 - Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen
 - expliziter Verzicht auf Zwischennutzung

Empfehlungen Aviatik



Helikopterbetrieb

- Konzentration im Osten des Flugplatzareals
- zivile Nutzung durch REGA
- gegebenenfalls militärische Mitnutzung durch Luftwaffe

Lärmkurven

- Anpassung der Lärmkurven um die Hemmnissen für die Siedlungsentwicklung zu beseitigen und Planungssicherheit zu schaffen (Sofortmassnahme)

Empfehlungen Siedlungsentwicklung



- Wohnnutzung am Westrand, zwei Bautiefen, Erschliessung von Wangenstrasse
- Nutzung der schutzwürdigen Gebäude für hochwertige Arbeitsplätze und ergänzende
- Freizeit- und Gastronomienutzungen
- städtebauliche und funktionale Aufwertung im Umfeld des Fliegermuseums
- hochwertiger Gewerbepark im südöstlichen Bereich des Areals (Volketswil)
- Gewerbe- und Dienstleistungspark im Bereich der Autobahn und Skyguide

Empfehlungen Verkehrsentwicklung

- Glattalbahn vom Flugplatzareal aus zum Bahnhof Dübendorf, nach Giessen, Wallisellen, Flughafen Zürich
- im übergeordneten Netz die Glattalautobahn sichern
- Wangenstrasse als urbanen Verkehrsraum gestalten (ÖV, MIV, Langsamverkehr); frühzeitige Landsicherung erforderlich



Empfehlungen Sondernutzungen

Strategische Landreserve erster Güte

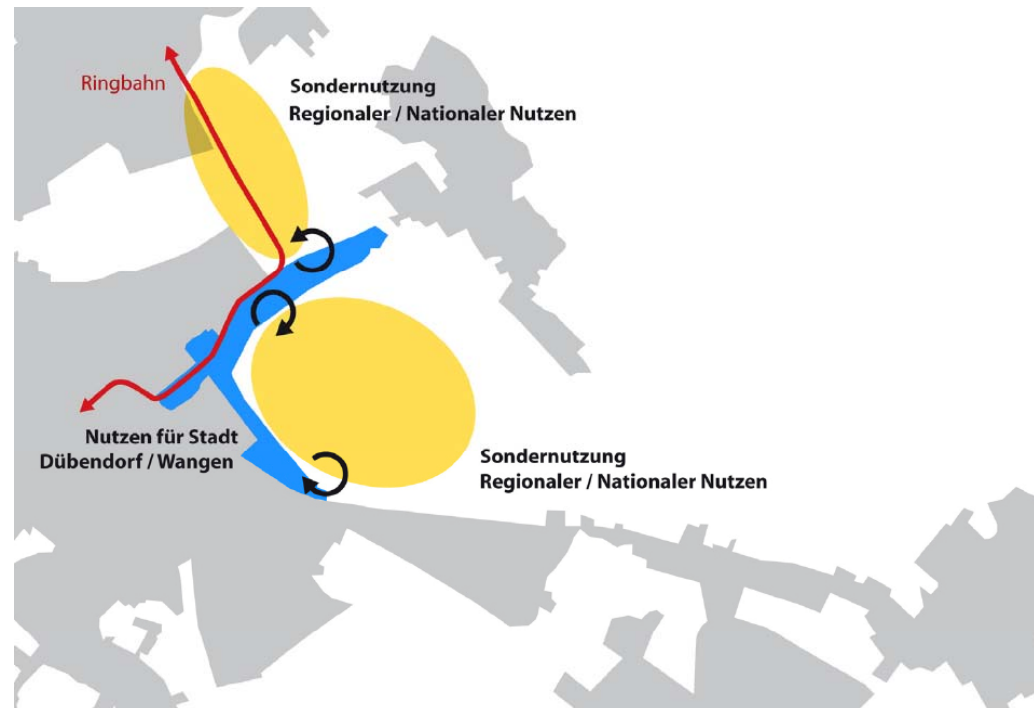
- Sondernutzungen im Kopfbereich des Flugplatzareals mit besonderen Erschliessungsmöglichkeiten

geeignete Sondernutzungen

- Bildungs- und Gesundheitsbereich (z.B. Uni-Spital)
- Forschung
- Light Industries

Waffenplatz

- Verlegung (ohne Zaun) in den Osten oder vollständige Auslagerung prüfen



Empfehlungen Sondernutzungen/ Zwischennutzungen

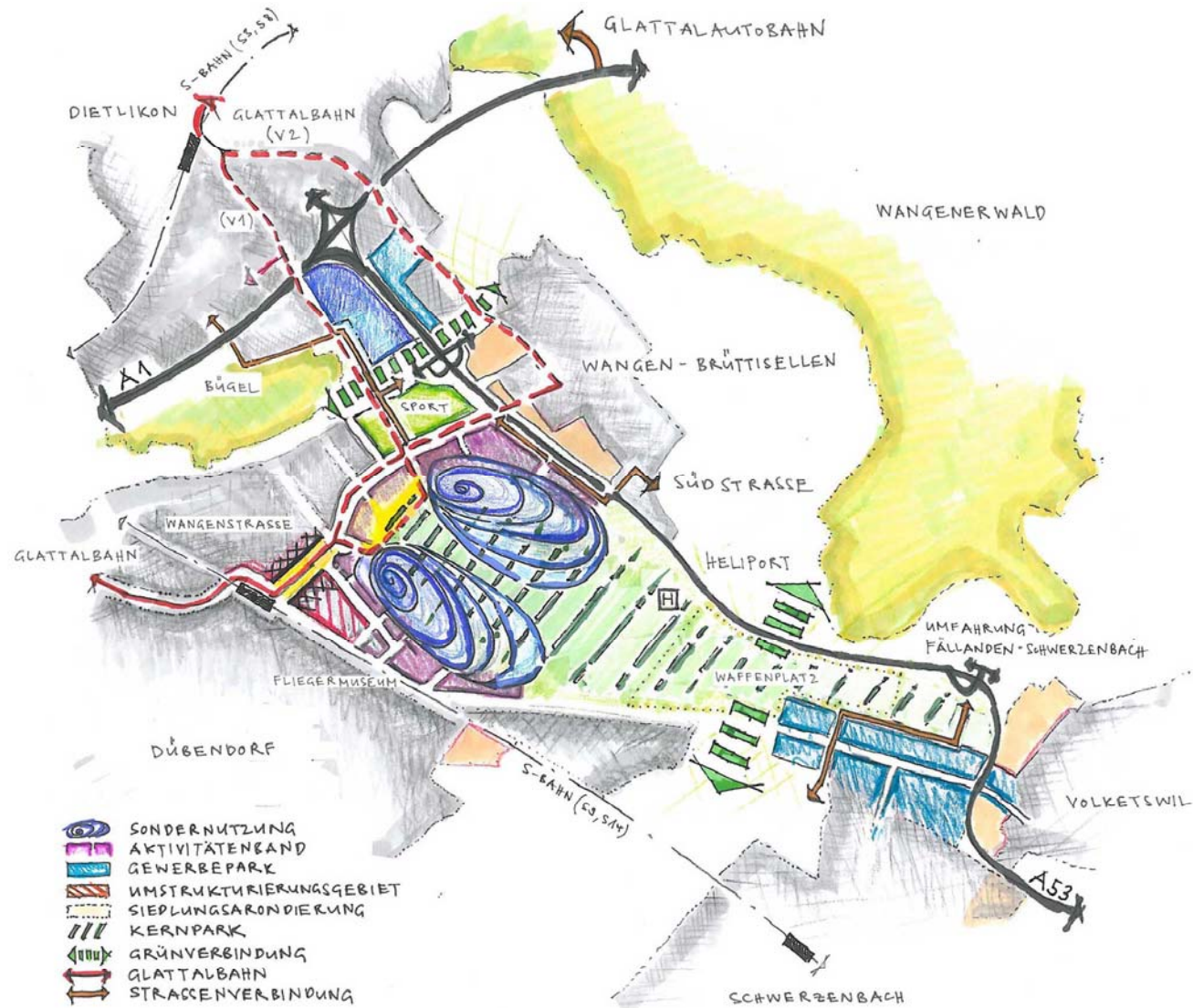


dynamischer Park mit hochwertigen Nutzungen

- Vorpark entwickelt sich in Gleichklang mit der Arealnutzung zu einem dauerhaften und robusten Gebrauchspark
- Verbesserung der Zugänglichkeit
- gute Adressbildung verbessert/promoviert zukünftige Vermarktung

5. Vertiefungsphase 2009

Resümee des Begleitsremiums



Weiteres Vorgehen, zeitlich begrenzte Projektorganisationen

Gebietsmanagement Flugplatz Dübendorf

Vorbereitung Gesamtentwicklung, insbes. innere und äussere Erschliessung

Bereich Wangenstrasse

- Umstrukturierung des Gebietes Wangenstrasse
- Trasseesicherung Glattalbahn

„Aktivitätenband“ (Westrand Flugplatzareal)

- Dimensionierung Bautiefen, Nutzungsstruktur, Erschliessung

Wangen-Brüttisellen/Dietlikon

- Konzept Siedlung, Landschaft, Verkehr
- Linienführung Trasse Glattalbahn
- Bügel Dietlikon-Wangen, Umfahrung Wangen (Südstrasse)
- Gestaltung Lärmschutz A53



Letzter Stand

6. Letzter Stand

- Die Ergebnisse der Vertiefungsphase wurden im Frühjahr 2010 veröffentlicht.
- Basierend auf den Ergebnissen hat der Regierungsrat im Sommer 2010 entschieden, dass die künftige Entwicklung des Flugplatzes ohne aviatische Nutzung erfolgen soll.

Weiterführende Informationen:

<http://www.irl.ethz.ch/re/cooperation/index>

<http://www.sk.zh.ch/internet/sk/de/mm/2010/144.html>

Dübendorf beim Kanton Zürich:

http://www.arv.zh.ch/internet/bd/arv/de/aktuelles/news_arv/144.html (Zugriff 30.08.2010)