

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 27. Mai 2009

857. Flugplatzareal Dübendorf – Ergebnisse der Testplanung und weiteres Vorgehen

I. Ausgangslage

Militärische Aspekte

Der Militärflugplatz Dübendorf wird gemäss Stationierungskonzept der Armee vom Juli 2005 von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Bereits Ende 2005 ist der Betrieb mit militärischen Kampfflugzeugen eingestellt worden. Als Helikopter- und Lufttransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge sollte der Militärflugplatz Dübendorf ursprünglich noch bis 2010 genutzt werden. Der Chef des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) hat allerdings im Mai 2008 dem Kanton Zürich mitgeteilt, dass er mit der Weiterführung des Flugbetriebes in Dübendorf im heutigen Umfang bis längstens 2014 einverstanden sei. Im Hinblick auf die langfristige Verteilung der Flugbewegungen unter Berücksichtigung des Tiger-Teilersatzes überprüft das VBS zudem derzeit das Stationierungskonzept der Luftwaffe. Der Militärflugplatz Dübendorf ist im Rahmen dieser Überprüfung zunächst als einziger zusätzlich möglicher Standort in der weiteren Überprüfung verblieben.

Anlässlich der Militär- und Zivilschutzdirektorenkonferenz der Kantone vom 8. Mai 2009 hat nun der neue Chef VBS mitgeteilt, dass auf eine Wiederaufnahme des militärischen Jetbetriebs in Dübendorf aus betrieblichen und finanziellen Gründen endgültig verzichtet werde. Hingegen wird weiterhin geprüft, ob der Militärflugplatz Dübendorf als Standort für eine Helikopter- und Lufttransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge auch über 2014 hinaus genutzt werden soll. Das endgültige Stationierungskonzept der Luftwaffe wird das VBS nach Vorliegen des Sicherheitspolitischen Berichts voraussichtlich 2010 vorlegen können.

Der benachbarte Waffenplatz Dübendorf wird von der Armee, unabhängig von der weiteren Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf, weiterhin beansprucht. Aufschluss über den diesbezüglichen künftigen Flächenbedarf am Standort Dübendorf wird das militärische Nutzungskonzept geben, das der Bund derzeit in Koordination mit entsprechenden Überlegungen zu den Waffenplätzen Kloten und Bülach sowie Frauenfeld erarbeitet.

Auftrag

Das Flugplatzareal Dübendorf ist die letzte grosse Landreserve des Kantons Zürich in Zentrumsnähe und für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich von herausragender Bedeutung. Der Regierungsrat ist sich der Verantwortung für dieses rund 230 ha grosse Gebiet bewusst. Er hat deshalb die Raumentwicklung des Flugplatzareals Dübendorf unter LZ 8.2 Nutzungskonzept Flugplatz Dübendorf in seine Legislaturziele aufgenommen. Im Bereich der Raumplanung gilt es, die nötigen Weichenstellungen für eine zukunftsfähige Gebietsentwicklung vorzunehmen. Unter Führung des Kantons Zürich und in Zusammenarbeit mit dem Bund, der Region Glattal sowie den drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen ist deshalb eine vorurteilsfreie Auslegeordnung bezüglich möglicher künftiger Nutzungen des Flugplatzareals erforderlich. Auf dieser Grundlage ist sodann über die festzulegenden Rahmenbedingungen und die entsprechenden Vorgaben für künftige Entwicklungsmöglichkeiten im kantonalen Richtplan zu entscheiden.

Um die Optionen und Alternativen möglicher künftiger Nutzungen des Flugplatzareals zu kennen und in einem grösseren Zusammenhang bewerten zu können, hat der Regierungsrat die Baudirektion im Januar 2008 beauftragt, ein Projekt «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» zu starten und dem Regierungsrat auf der Grundlage der Ergebnisse einer Testplanung bis Ende 2008 einen Antrag für das weitere Vorgehen und die zu vertiefenden Fragestellungen zu unterbreiten.

Im Verlauf des Jahres 2008 hat sich der Regierungsrat bereits zweimal im Rahmen der Beantwortung kantonsrätlicher Vorstösse (KR-Nr. 279/2008 sowie KR-Nr. 247/2006) zur künftigen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf geäussert. Er hat sich dabei gegenüber den in der Öffentlichkeit diskutierten Nutzungsoptionen wie dem Ansatz eines «Innovationsparks» interessiert gezeigt. Darunter wird eine Fläche verstanden, die für grosse internationale Unternehmen Platz für deren Forschungs- und Produktionstätigkeit in der Schweiz sowie Raum für kleinere und mittlere Unternehmen bietet. Im Sinne eines Campus sollen diese Arbeitsplätze an einem attraktiven Standort untergebracht werden, der einen urbanen Mix von Arbeitsplätzen, Gewerbe, Wohnmöglichkeiten und Freizeitnutzungen zulässt. Der Regierungsrat hat im Zusammenhang mit seinen Stellungnahmen konsequent auf die laufende Testplanung hingewiesen. Er hat zudem dargelegt, dass der Kantonsrat noch Gelegenheit erhalten wird, sich bezüglich einer zivilen Nachnutzung des Flugplatzareals im Rahmen eines Richtplanverfahrens einzubringen.

Ablauf der Testplanung

Die Testplanung für das Flugplatzareal Dübendorf wurde zusammen mit Bund, Kanton, Planungsregion Glattal und den drei Standortgemeinden durchgeführt. Die Grundlagen für die Diskussion möglicher Entwicklungen wurden dabei durch vier in Konkurrenz arbeitende Planungsteams aus dem In- und Ausland bereitgestellt. In Übereinstimmung mit der Festsetzung der Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr vom 26. März 2007 durch den Kantonsrat wurde auch die Möglichkeit einer künftigen zivilaviatischen Nutzung nicht ausgeschlossen. Die finanziellen Auswirkungen der Planungsstudien auf die Gemeinden sowie die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen wurden von Dritten untersucht. Ein Gremium, bestehend aus externen Experten der betroffenen Fachdisziplinen, einer Fachdelegation sowie einer im Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV) angesiedelten Geschäftsstelle, übernahm die Begleitung und Beurteilung sämtlicher Arbeiten und entwickelte Schlussfolgerungen im Sinne von Empfehlungen. Die Projektaufsicht unter dem Vorsitz des Baudirektors wurde regelmässig über die Arbeiten informiert (vgl. RRB Nr. 24/2008).

Die von den Planungsteams erarbeiteten Studien wurden im Rahmen von drei Workshops im Begleitgremium diskutiert. Nach Eingang der Schlussberichte wurde durch die Geschäftsstelle eine Vorprüfung veranlasst. Auf dieser Grundlage würdigte das Begleitgremium im Rahmen einer zweitägigen Schlussitzung die Beiträge der Planungsteams (Kernpunkte, Stärken, Schwächen) und erarbeitete Empfehlungen zur grundsätzlichen Entwicklungsrichtung des Flugplatzareals Dübendorf und zum weiteren Vorgehen. Das Ziel der Erkundungsphase der Testplanung bestand nicht darin, ein Siegerprojekt zu küren, sondern auf der Grundlage der von den Planungsteams erarbeiteten Vorschläge zu Schlussfolgerungen für die zu vertiefenden Fragestellungen und das weitere Vorgehen zu kommen.

II. Bisherige Ergebnisse der Testplanung – Bericht des Begleitgremiums

Studien der Planungsteams als Grundlage

Das Planungsteam Albert Speer & Partner (D) zeigt zunächst eine städtebauliche Entwicklung des Flugplatzareals mit einem konventionellen Nutzungsmix auf, wobei ausreichend Flächen für Sondernutzungen (Waffenplatz, Innovationseinrichtungen) ausgewiesen werden. Die Erschliessung mit der Ringbahn muss im Sinne einer Vorleistung in einem Schritt für das ganze Areal erfolgen, eine Etappierung ist nicht möglich. Für die Nutzung des Flugplatzareals unter Beibehaltung eines

Flugbetriebs werden zwei Ausrichtungen der Piste bei einer Pistenlänge von jeweils 1400 m aufgezeigt, die allerdings nicht zu überzeugen vermögen. Die Möglichkeiten sowohl für die militärische als auch für die zivile aviatische Nutzung sind aufgrund der Pistenlänge eingeschränkt. Das Planungsteam kommt denn auch zum Schluss, dass sich die Potenziale des Flugplatzareals Dübendorf nur bei einer Aufgabe des Flugbetriebs bestmöglich nutzen lassen und ein umgehender Richtungsentscheid erforderlich ist.

Zu ähnlichen Aussagen gelangt das Planungsteam Pesch Partner (D). In der Variante ohne Aviatik wird ein städtebaulich solides und ansprechendes Konzept vorgelegt, das auf hohe Qualität und Flexibilität setzt, an den bestehenden Siedlungs- und Infrastrukturbauten anknüpft und Identität stiftende Elemente, wie die zu einem Kanal umgestaltete Piste, umfasst. Die vorgesehenen, aufwendig gestalteten Parkanlagen sind mit erheblichen Kostenfolgen verbunden. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr erweist sich aufgrund der flächigen Entwicklung als schwierig. In landschaftlicher Hinsicht werden eine klare Gliederung und die Einbindung in die übergeordneten Strukturen angestrebt. Die vorgeschlagene Nutzungsvariante mit aviatischer Nutzung mit einer auf 1400 m gekürzten Piste wirkt sich nachteilig auf die Qualitäten des Flugplatzareals aus, weshalb auch das Planungsteam eine Bebauung ohne aviatische Nutzung bevorzugt.

Die Arbeit des Planungsteams Güller Güller (CH) betrachtet die grosse Freifläche des Flugplatzareals Dübendorf in konzeptioneller Hinsicht als Schlüsselement der Adressbildung. Dies im Sinne einer Ergänzung der bestehenden Entwicklungsschwerpunkte im Kanton Zürich. Der Betrachtungssperimeter wird auf das Umfeld des Flugplatzareals ausgeweitet; vorab sollen die bestehenden Siedlungsstrukturen in den Standortgemeinden aufgewertet und die baulichen Potenziale nutzbar gemacht werden. Im Vordergrund steht zudem eine aviatische Nutzung des Flugplatzareals als Business-Airport mit einer Piste von 2400 m Länge, insbesondere zur Entlastung des Flughafens Zürich. Ergänzend sind auch Flächen für Innovationseinrichtungen mit Experimentierfeldern in den Bereichen Wasser und Landwirtschaft vorgesehen. Zusätzliche Wohnnutzungen werden trotz der erwartenden Lärmbelastung im Umfeld des Flugplatzareals aufgezeigt. Die Variante ohne Aviatik erweist sich als weniger robust.

Das Team Feddersen & Klostermann (CH) schliesslich zeigt in struktureller, städtebaulicher und strategischer Hinsicht eine Vielzahl innovativer Ansätze auf. Im Zentrum stehen die weitgehende Freihaltung des Flugplatzareals Dübendorf für Erholungs- und Freizeitnutzungen und eine ringförmige Konzentration von dichter Bebauung an seinem äusseren Rand. Der Ansatz birgt bedingt durch die angestrebte hohe

Dichte grosse Potenziale, aber auch nicht zu vernachlässigende Risiken. Als bemerkenswert erweist sich der Ansatz der landschaftlichen Vorstrukturierung der Randbereiche. Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Bereich des Strassenverkehrs setzen Ausbauten auf dem übergeordneten Strassennetz (z. B. Glattalautobahn) voraus. Die Variante mit Aviatik auf einer 2000 m langen Piste dürfte angesichts der ausschliesslichen Entwicklung von Arbeitsnutzungen (für die im Raum Zürich zahlreiche Alternativstandorte bestehen), der sich daraus ergebenden Belastungen für die Verkehrsinfrastruktur und der Abschottung der Freiflächen keine anzustrebende Option darstellen. Hier zeigt sich auch, dass eine erst mittelfristige Aufgabe des Flugbetriebs nicht schlüssig zu vollziehen und ein frühzeitiger Richtungsentscheid hinsichtlich Aviatik unerlässlich ist.

Gesamtbetrachtung

Im Rahmen der Testplanung wurde die strategische Bedeutung des Flugplatzareals Dübendorf für die Raumentwicklung bestätigt. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass im Umfeld des Flugplatzareals wie auch in anderen Regionen des Kantons Zürich noch beträchtliche, teilweise bereits baureife Flächenreserven bestehen, die den Bedarf für die Entwicklung der nächsten 30 Jahre abzudecken vermögen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Begleitgremium, von einer Inanspruchnahme des Flugplatzareals durch urbane Mischnutzungen, die ebenso gut an anderen Lagen angesiedelt werden können, abzusehen. Das Flugplatzareal ist vielmehr als strategische Landreserve freizuhalten.

Mit einer Grösse von rund 230 ha steht ein zusammenhängendes Gelände zur Verfügung, das sich insbesondere für Sondernutzungen mit grösserem Flächenbedarf und kantonaler bzw. nationaler Ausstrahlung eignet. Die Planungsteams haben beispielsweise die Eignung für Innovationseinrichtungen, Grosssportplätze und Eventflächen aufgezeigt. Das bisher schon einheitliche Grundeigentum sollte so lange beibehalten bleiben, bis über eine angemessene Sondernutzung entschieden werden kann.

Die Studien der Planungsteams verdeutlichen, dass die zukünftige Nutzung des Flugplatzareals und der angrenzenden Gebiete in den Standortgemeinden direkt vom Entscheid über die künftige Rolle der Aviatik auf dem Flugplatzareal Dübendorf abhängt. Als Voraussetzung für die Raumentwicklung des Flugplatzareals und seines Umfeldes wird deshalb für erforderlich gehalten, möglichst rasch, d. h. bis Ende 2009, einen Grundsatzentscheid betreffend künftige aviatische Nutzung zu fällen. Eine aviatische Zwischennutzung im Sinne einer Übergangslösung ist jedenfalls zu vermeiden, weil dies zu anhaltender Rechtsunsicherheit

führen würde, die weder den Standortgemeinden noch potenziellen Investoren zugemutet werden kann. Zudem würden beträchtliche Investitionskosten anfallen, deren langfristiger Nutzen nicht gesichert wäre.

Nach der Klärung dieser Grundsatzfrage wird als notwendig beurteilt, eine erste grundsätzliche Abgrenzung der für eine bauliche Entwicklung im Vordergrund stehenden Flächen einerseits und der für die Freiraumplanung vorzusehenden Bereiche andererseits vorzunehmen. Die Studien der Planungsteams erhalten dazu wichtige Hinweise. Unabhängig vom Zeitpunkt und der Art der künftigen Nutzung sollten bereits kurz- bis mittelfristig Chancen zur städtebaulichen Entwicklung der drei Anrainergemeinden genutzt werden, insbesondere bezüglich der Bereiche zwischen Bahnhof Dübendorf und Flugplatzareal, der gewerblich genutzten Bereiche entlang des Flugplatzareals in Volketswil sowie hinsichtlich einer adäquaten Nutzung denkmalgeschützter Gebäude auf dem Flugplatzareal.

Nach dem Grundsatzentscheid bezüglich Aviatik wird eine Öffnung des Flugplatzareals für Zwischennutzungen ausdrücklich empfohlen. Damit kann das Flugplatzareal Dübendorf in positiver Weise im Bewusstsein von Bevölkerung und Wirtschaft verankert werden.

Verkehrsentwicklung

Das Flugplatzareal Dübendorf weist heute im Vergleich mit anderen Entwicklungsgebieten im Kanton Zürich keine überdurchschnittliche Erschliessungsqualität auf, auch wenn dies im internationalen Kontext so erscheinen mag. Eine städtebauliche Entwicklung müsste jedenfalls mit hohen Anforderungen an das durch den öffentlichen Verkehr zu übernehmende Verkehrsaufkommen (Modal-Split) verknüpft werden, die nur mit beträchtlichen Investitionen in die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur zu erreichen sind.

Die ÖV-Erschliessung des Flugplatzareals sollte konsequenterweise vom Bahnhof Dübendorf aus, und – unter der Voraussetzung einer massgeblichen Entwicklung – mit einem Ast der Stadtbahn Glattal erfolgen. Die Sicherung der heute bekannten, alternativen Korridore sollte umgehend vorgenommen werden. Eine Trasseesicherung im Bereich des Flugplatzareals selbst ist auch ohne zusätzliche Massnahmen gewährleistet. Schliesslich ist zwischen Dübendorf und Dietlikon auf eine möglichst direkte Linienführung der Stadtbahn zu achten. Als sehr langfristige Option für eine weitere Stadtbahn-Etappe könnte auch eine Trasseesicherung Richtung Volketswil in Betracht gezogen werden. Schliesslich wären für eine hochwertige Nutzung des Flugplatzareals auch direkt Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz über den Bahnhof Dübendorf zu prüfen.

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs wird die Erstellung der bereits im kantonalen Richtplan festgesetzten Glattalautobahn aufgrund der Überlastung der Autobahn A1 im Bereich Brüttsellerkreuz als unerlässlich angesehen, um eine genügende Erschliessung durch das übergeordnete Netz zu gewährleisten. Entsprechende Anschlusspunkte sind östlich (Wangen-Dübendorf) und westlich (Schwerzenbach) vorzusehen.

Neben den Fragen der übergeordneten Erschliessung wird künftig auch die verkehrliche Einbindung der Standortgemeinden bei der weiteren Planung noch stärker einzubeziehen sein. Bei einem Verzicht auf eine künftige aviatische Nutzung bestehen insbesondere im Bereich Fuss- und Veloverkehr beträchtliche Potenziale.

Im Grundsatz gilt, je flächiger das Flugplatzareal überbaut wird, umso schwieriger wird die ÖV-Erschliessung. Es erscheint daher auch aus verkehrlicher Sicht zweckmässig, mit der Entwicklung am Kopf des Flugplatzareals in Dübendorf zu beginnen.

Freiraum- und Landschaftsentwicklung

Aus den Planungsstudien der Teams geht hervor, dass dem Flugplatzareal nicht nur als strategische Flächenreserve, sondern auch als freie, unbebaute Fläche eine herausragende Bedeutung zukommt. Deren Stellenwert dürfte künftig eher noch zunehmen, sodass der bestehende Freiraum auch als zentrales adressbildendes Element für die künftige Raumentwicklung des Flugplatzareals Dübendorf selbst sowie insbesondere der angrenzenden Siedlungsgebiete betrachtet werden muss.

Eine aviatische Nutzung sowie die für den Flugbetrieb erforderlichen Flächen und Sicherheitsabstände dürften eine Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf durch die Bevölkerung weitgehend verunmöglichen. Erhalten bliebe im Wesentlichen die Möglichkeit, das Gelände hinsichtlich naturnaher Elemente aufzuwerten (z. B. Trockenwiesen, Bachausdahlungen).

Erst ein Verzicht auf eine aviatische Nutzung würde es erlauben, grosszügige, öffentlich zugängliche Frei- und Erholungsflächen anzubieten. Teile des Flugplatzareals könnten dabei auch einen extensiven Charakter erhalten. Die Piste 11/29 könnte für spezifische Freizeit-Erholungsaktivitäten genutzt werden. Je nach angestrebter baulicher Entwicklung könnte auch eine dauerhafte, gänzliche Freihaltung des Flugplatzareals Dübendorf im Sinne eines offenen Landschaftsparks in Betracht fallen.

In jedem Fall können Freiraum- und Erholungsnutzungen sinnvolle Zwischennutzungen darstellen, da von diesen kaum negative Präjudizien für die strategische Landreserve zu erwarten sind. Letztlich würde das Flugplatzareal durch eine landschaftlich geprägte Zwischen-

nutzung und eine massvolle Strukturierung des Geländes sogar eine Aufwertung erfahren, die es auch für künftige Sondernutzungen attraktiver macht.

Aviatic

Jede aviatische Nutzung, sei sie nun zivil oder militärisch bedingt, schränkt die Handlungsspielräume für die Raumentwicklung ein. Deshalb ist eine rasche Klärung der Grundsatzfrage für oder gegen künftige Aviatic erforderlich. Nur so werden die Entwicklungshemmnisse bekannt, die sich auf die Art, die Intensität sowie die Anordnung der Nutzungen auswirken. Insbesondere in den direkt an das Flugplatzareal angrenzenden Bereichen der Standortgemeinden ist eine zielgerichtete Entwicklung erst mit dieser Rechtssicherheit zu erwarten.

Um die bereits vorhandenen beträchtlichen Potenziale im bestehenden an das Flugplatzareal angrenzenden Siedlungsgebiet der Standortgemeinden nutzbar zu machen, empfiehlt das Begleitgremium, endgültig auf eine Wiederaufnahme des militärischen Jet-Flugbetriebs zu verzichten. Die rechtskräftigen Lärmkurven für den bis Ende 2005 bestehenden militärischen Flugbetrieb am Standort Dübendorf haben heute noch erhebliche planungs- und baurechtliche Einschränkungen zur Folge. Eine Aufwertung der Siedlungsstruktur der Standortgemeinden ist nur möglich, wenn diese Einschränkungen in beträchtlichem Umfang vermindert werden. Im Gegensatz zu einem militärischen Jetbetrieb erscheint eine solche Verminderung selbst bei einem dauerhaften zivil-aviatischen Betrieb am Standort Dübendorf möglich.

Die volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Zweckmässigkeit eines Business-Airports mit verschiedenen Pistenlängen (1400m–2400m) sowie Unterhaltsbetrieben konnte bisher allerdings nicht nachgewiesen werden. Eine abschliessende Beurteilung ist nur unter Klärung der Bedeutung des Flugplatzes Dübendorf in Verbindung mit dem Flughafen Zürich möglich. Deshalb empfiehlt das Begleitgremium dem Regierungsrat, die Flughafen Zürich AG aufzufordern, die aus ihrer Sicht mögliche Rolle des Flugplatzes Dübendorf im Sinne einer Ergänzung des Flughafens Zürich umgehend darzulegen.

Aus den Studien der Planungsteams geht hervor, dass für einen Flugbetrieb die bestehende Piste 11/29 mit möglichen Längen von 1400m, 2000m und 2400m im Vordergrund stünde. Je länger die Piste gewählt wird, desto geringer fallen die verbleibenden städtebaulichen Möglichkeiten und die Potenziale als regionaler Naherholungsraum aus. Eine Pistenlänge von 2400m würde auch eine militärische Jet-Nutzung mit entsprechenden Einschränkungen planungs- und baurechtlicher Natur zulassen.

Wirtschaftliche Betrachtung

Aus wirtschaftlicher Sicht handelt es sich beim Flugplatzareal Dübendorf um eine strategische Landreserve erster Güte. Konventionelle, urbane Mischnutzungen können vor diesem Hintergrund nicht in Betracht fallen. Auch bezüglich der bisher bekannten Sondernutzungen «Innovationspark», «Business-Airport» und «Waffenplatz» bestehen in Anbetracht der ökonomischen Realitäten Vorbehalte. Dies betrifft einerseits die Rechtfertigung der erforderlichen Anschubfinanzierung durch die öffentliche Hand (Innovationspark, Business-Airport), andererseits auch die Möglichkeit, solche Nutzungen an Standorten mit tieferen Opportunitätskosten anzusiedeln (Waffenplatz). Auch liegen bisher keine Erkenntnisse vor, welche die Rentabilität eines zivilen Flugbetriebs am Standort Flugplatzareal Dübendorf erhärten würden.

Angesichts des mittel- bis langfristigen Aufwertungspotenzials des Flugplatzareals und mangels überzeugender heutiger Nutzungsvorstellungen, die nur auf dem Flugplatzareal Dübendorf angesiedelt werden könnten, empfiehlt das Begleitgremium, mit der Inanspruchnahme des Flugplatzareals zuzuwarten. Um Vorhaben von kantonaler oder nationaler Tragweite zu identifizieren, welche eine Inanspruchnahme rechtfertigen würden, wird zudem empfohlen, den Austausch mit potenziellen Nutzerinnen und Nutzern zu intensivieren. Schliesslich wird vorgeschlagen, das Areal für Zwischennutzungen zu öffnen, die einen Bezug zum heutigen Zustand aufweisen und einen Beitrag zur Positionierung eines künftigen Labels für das Flugplatzareal Dübendorf leisten.

III. Würdigung durch den Regierungsrat und weiteres Vorgehen

Aus den Empfehlungen des Begleitgremiums geht hervor, dass von einer Inanspruchnahme des Flugplatzareals für konventionelle Mischnutzungen abgesehen werden sollte. Dieser Einschätzung ist beizupflichten. Angesichts der Chancen, welche die Grösse und die Grundeigentümerstruktur des Flugplatzareals eröffnen, soll das Flugplatzareal Dübendorf bis auf Weiteres als strategische Landreserve gesichert werden.

Die Frage, ob in und welcher Form das Flugplatzareal für flugbetriebliche Zwecke genutzt werden soll, ist dabei mit grosser Dringlichkeit bis Ende 2009 zu beantworten. Der Chef VBS hat an der Militär- und Zivilschutzdirektorenkonferenz der Kantone vom 8. Mai 2009 dargelegt, dass der Bund auf eine Wiederaufnahme des militärischen Jetbetriebs am Standort Dübendorf verzichten wird. Damit können sich die weiteren Abklärungen zum Flugplatzareal Dübendorf auf die Auswirkungen einer militärischen Lufttransportbasis sowie eine zivilaviatische Nutzung in Ergänzung zum Betrieb des Flughafens Zürich konzentrieren.

Unabhängig von der Art der künftigen Nutzung des Flugplatzareals sollten schon kurz- bis mittelfristig die Entwicklungspotenziale in den Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen bestmöglich genutzt werden. Dies setzt allerdings voraus, dass bezüglich der Grundsatzfrage betreffend Flugbetrieb möglichst rasch Rechtssicherheit geschaffen wird.

Das Begleitgremium hat zusammenfassend folgende, zu vertiefenden Fragestellungen formuliert:

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

Die Klärung dieser Fragen ist vordringlich, um bis Ende 2009 über die Rahmenbedingungen für die anzustrebende Entwicklung auf dem Flugplatzareal Dübendorf entscheiden zu können. Die schon bestehende, zeitlich befristete Projektorganisation hat sich bewährt. Die Konkretisierung der vorgenannten Fragen sowie deren Klärung soll deshalb im gleichen Rahmen fortgeführt werden. Die in diesem Zusammenhang für Leistungen Dritter erforderlichen Mittel wurden mit RRB Nr. 24/2008 bereits bewilligt und sind im Budget 2009 enthalten.

Bis zum Abschluss der Arbeiten ist weiterhin sicherzustellen, dass durch die Projektpartner keine Entscheide getroffen werden, welche die künftige Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf präjudizieren könnten. Zivile Übergangsnutzungen auf dem Flugplatzareal sollen nur dann möglich sein, wenn diese bis längstens 2014 befristet werden und alle Optionen für die mittel- bis langfristige Nutzung des Flugplatzareals uneingeschränkt erhalten bleiben.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Baudirektion wird beauftragt, dem Regierungsrat bis Ende 2009 Antrag für die im kantonalen Richtplan festzulegenden Rahmenbedingungen zu stellen.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt die zivilaviatischen Aspekte im Sinne der Erwägungen zu vertiefen und die Ergebnisse in das Projekt Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf einzuspeisen.

III. Die Bildungsdirektion und die Gesundheitsdirektion werden beauftragt, der Baudirektion Sondernutzungen bekannt zu geben, die eine Inanspruchnahme des Flugplatzareals rechtfertigen würden. Dazu ist je eine Fachvertreterin oder ein Fachvertreter zur Ergänzung der Fachdelegation im Projekt «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» zu bezeichnen.

V. Die Baudirektion wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Direktionen sowie in Absprache mit den übrigen Projektpartnerinnen und -partnern die Empfehlungen des Begleitgremiums sowie die Erwägungen des Regierungsrates über das weitere Vorgehen und die zu vertiefenden Fragestellungen im Rahmen einer Medienorientierung zu kommunizieren.

VI. Die Baudirektion wird beauftragt, den Bericht des Begleitgremiums vom 18. November 2008 zu veröffentlichen.

VII. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates, an die Sicherheitsdirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi