



GV IG ZFDN
Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

16. Mai 2022

An aerial photograph of a city and an airport, overlaid with a semi-transparent blue filter. The airport is centrally located, with runways and taxiways visible. The surrounding city is densely packed with buildings. In the background, there are rolling hills and a range of mountains with snow-capped peaks. A large body of water is visible on the right side of the image.

Begrüßung

Synthesebericht «Flight Plan» vom August 2021

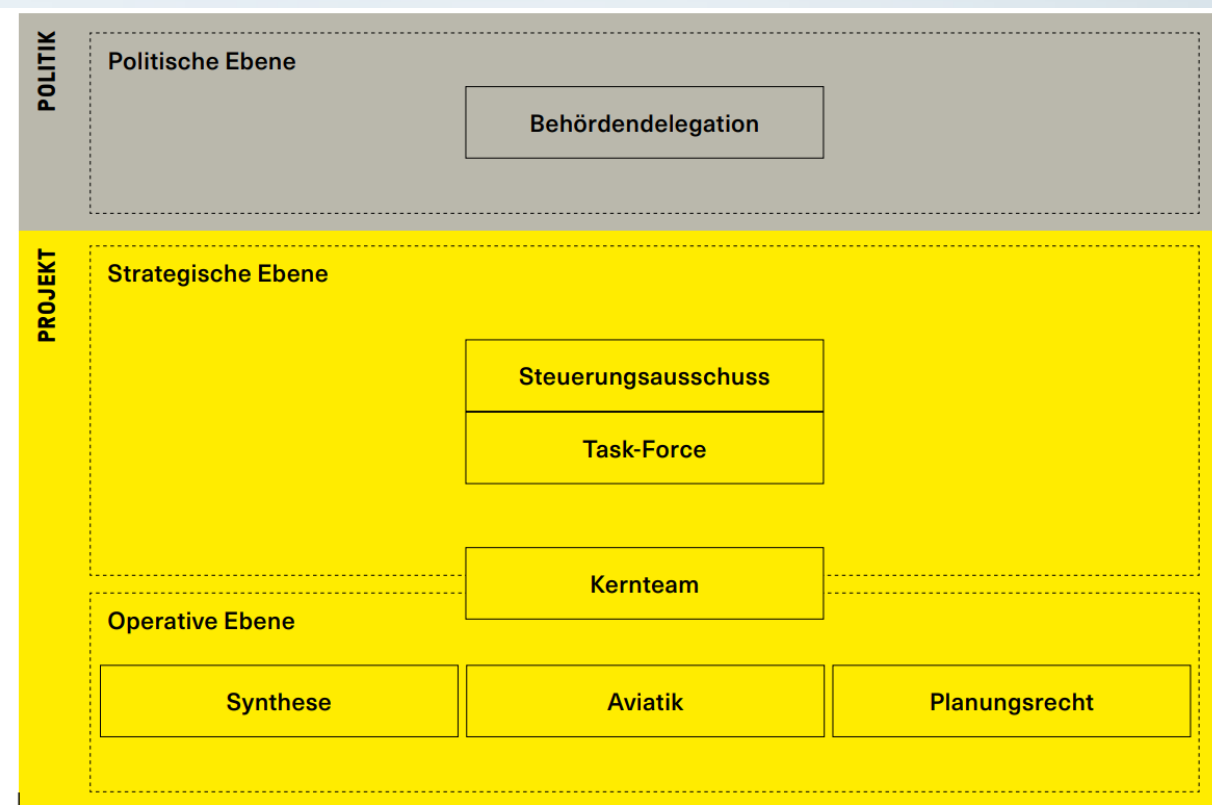


Inhalt

- Erfassen der bestehenden Unterlagen und Interessen als Grundlage
- Entwicklung eines Zielbildes der Stakeholder (Bund, Kanton, Gemeinden, Innovationspark, Zivillaviatik usw.)
- Allseitigen genehmigten Synthesebericht als Grundlage der Richtplanrevision
- Vorbereitung der nachfolgenden Planungsschritte zur Schaffung der Grundordnung
- Erarbeitung einer Roadmap / Meilensteinplans zu den oben genannten Prozessen Aufzeigen der Abhängigkeiten und Schnittstellen
- Überführen in eine Umsetzungsagenda mit dem Ziel einer gesamtheitlichen und abgestimmten Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf.

Synthesebericht «Flight Plan» vom August 2021

Organisation



Aufbauorganisation Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf

Beteiligte Stakeholder



Synthesebericht «Flight Plan» - Schwerpunkt Aviatik

8 Leitsätze zur nachhaltigen Entwicklung

Entwicklung als Ganzes

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

Dreifachnutzung im Fokus

2 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.

Innovationspark als neue Hauptnutzung

3 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.

Aviatik als Bindeglied

4 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.

Synthesebericht «Flight Plan» - Schwerpunkt Aviatik

8 Leitsätze zur nachhaltigen Entwicklung

Entwicklung aus dem Bestand

5 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.

Rücksicht auf die Umwelt

6 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 CO₂-Emissionen werden minimiert, der Hitzeentwicklung wird entgegengewirkt.

Nachbarschaft und Begegnungsort

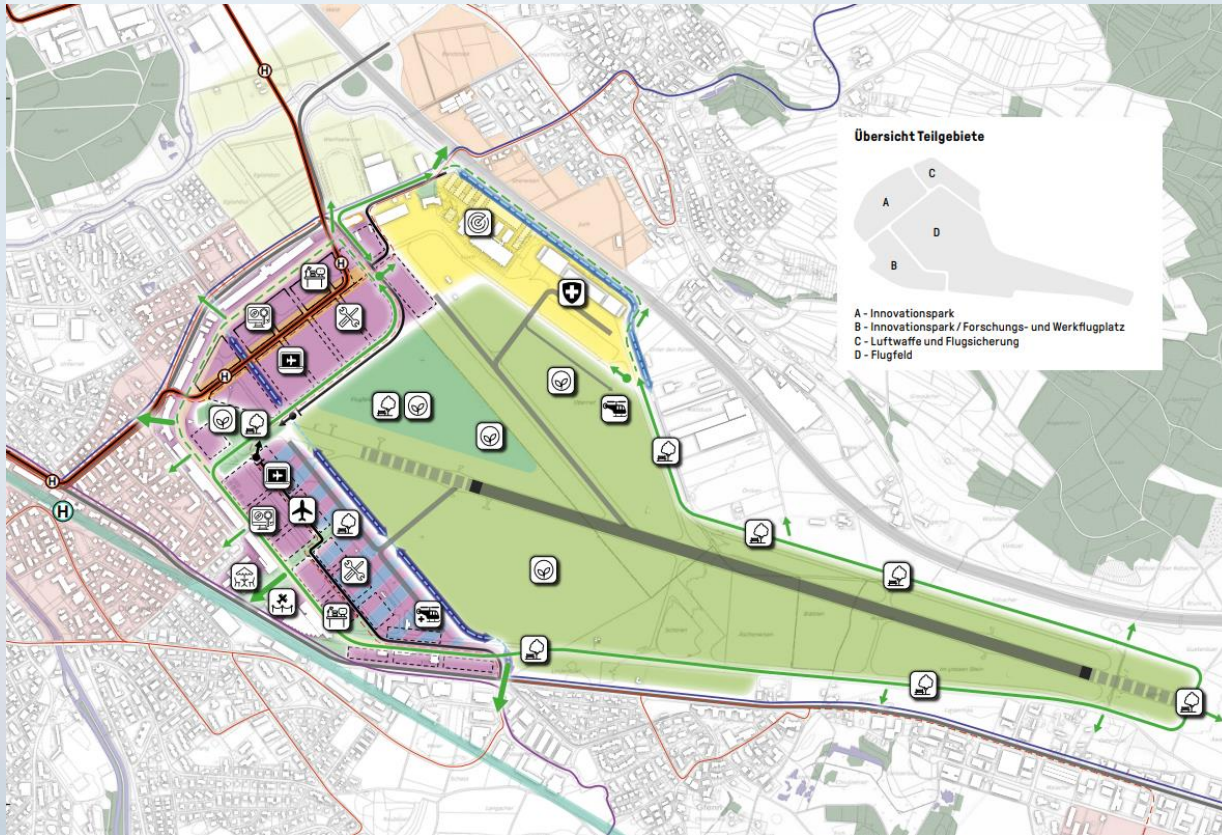
7 Das Flugplatzareal wird zur Nachbarschaft, der Innovationspark zu einem vielfältigen Quartier. Das Flugplatzareal wird wo möglich öffentlich zugänglich. Multifunktionale und qualitätsvolle öffentliche Räume sowie Nutzungen für Freizeit und Versorgung erweitern die Möglichkeiten der Bevölkerung aus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

Abgestimmte und gemeinschaftliche Planung

8 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.

Synthesebericht «Flight Plan» - Schwerpunkt Aviatik

Räumliches Zielbild 2050



Teilgebiete

- (A) Innovationspark
- (B) Innovationspark und Werkflugplatz
- (C) Luftwaffe und Flugsicherung
- (D) Flugfeld

Synthesebericht «Flight Plan» - Schwerpunkt Aviatik

Teilbereich B: Innovations- und Werkflugplatz



- Mischnutzung
- Forschung, Erprobung, Wartung und Betrieb von Mobilitätsträgern der Zukunft an einem Ort
- Umnutzung des Militärflugplatzes zu einem zivilen Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung
- Businessvision mit drei Businesssebenen (Operation, Immobilien und Hangaring, Komplementärnutzungen)

Synthesebericht «Flight Plan» - Schwerpunkt Aviatik

Teilbereich C: Luftwaffe und Flugsicherung



- Sicherheitszone für kritische Infrastrukturen
- Bundesbasis für autonome Lufttransporteinsätze (Helikopter) ab Bundesbasis plus Flugbetrieb ab maximal einem Tagesstandort
- Möglicher Ausbau Flugsicherungszenrum aufgrund standortunabhängiger Betriebsdurchführung
- Synergetische Nutzungen wie die Operationszentrale der Luftwaffe, Arbeitsplätze der Ruag und Ausbildungsfunktionen

Synthesebericht «Flight Plan» - Schwerpunkt Aviatik

Teilbereich D: Flugfeld



- Extensiv bewirtschaftete Flugplatzlandschaft
- Limitierte Pistenlängen
- Flugbetrieb mit max. 20'000 Flugbewegungen pro Jahr
- Flugfeldpark bietet Raum für Erholung und Umwelanliegen

Synthesebericht «Flight Plan» - Schwerpunkt Aviatik

Flottenmix und Betriebszeiten

FLUGBEWEGUNGEN UND BETRIEBS- ZEITEN

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

Tabelle 1:
Mengengerüst:
Flugzeugkategorien und
Flugbewegungen

Flugzeugkategorien	Flugbewegungen (FB)
Kleinluftfahrzeuge (Abfluggewicht < 8618 kg)	
Helikopter total	7'350
Rega	2'100
Kantonspolizei Zürich	600
Heli-Mix ZIV (WEF Zubringer, IPZ, F+E)	750
Helikopter MIL	3'900
Flächenflugzeuge total	
1-motorig (IPZ, F+E)	2'300
Turboprop (IPZ, F+E, WEF)	2'910
Jet/Businessjets (IPZ, F+E, WEF)	600
MIL Turboprop inkl. Lufttransportdienst Bund	2'000
Grossflugzeuge (Abfluggewicht > 8618 kg)	
Flächenflugzeug total	1'440
Jet (IPZ, F+E, WEF)	100
MIL Jet inkl. Lufttransportdienst Bund	500
JU-AIR	800
A320 (IPZ, F+E)	20
A310 Zero-G (IPZ, F+E)	10
C160 Transal (IPZ, F+E)	10
Helikopter total	2'600
Helikopter MIL	2'600
Flüge Nomad total	
A320-200 als Referenztyp	100
B737-800 als Referenztyp	100
Gesamttotal	19'400
davon Militär	9'000
davon Zivil	10'400

Synthesebericht

Aviatikkonzept

Bilanz

Gemeindekonzept

- 20'000 Flugbewegungen pro Jahr
Eingeschränkte Betriebszeiten (Mo.-Fr.)
- Keine Sport- und Freizeitfliegerei, kein Linienverkehr, keine Businessflieger (gewisse Ausnahmen, z.B. während WEF) – ()
- Synergien zwischen Innovationspark und aviatischer Nutzung
- Arbeitsplätze schaffen / Wertschöpfung am Boden
- Handlungsspielräume für zukünftige Generationen erhalten
- Stufenweise Entwicklung

Weitere wichtige Anliegen

- Wertvolle Naturräume erhalten und aufwerten
- Lebensqualität erhalten
- Erholungsraum für Bevölkerung
- Historischen Charakter erhalten

Flottenmix entspricht Flugzeugtypen gemäss Gemeindekonzept.

Es werden jedoch keine Flugzeugtypen explizit ausgeschlossen.

Aktuelles

April 2022



[Link zu Aviatikkonzept](#)

Regierungsrat verabschiedet drei Vorlagen zuhanden Kantonsrat

- Teilrevision kantonaler Richtplan (RRB 5821)
- Projektierungskredit Aviatik (RRB 5820)
- Verpflichtungskredit IPZ (RRB 5819)

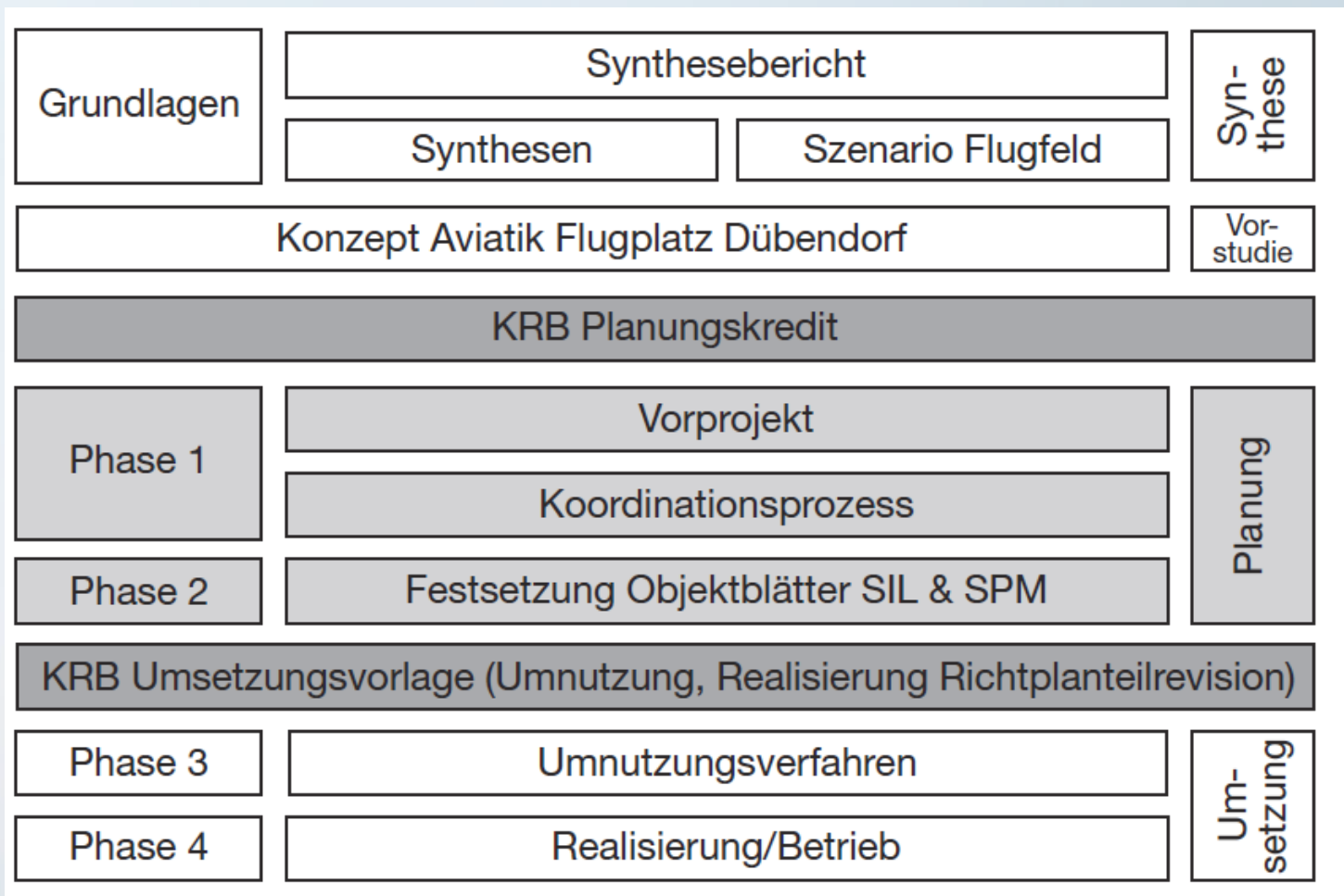
RRB Projektierungskredit Aviatik

Aviatikkonzept

- Entwickeln eines überzeugenden, visionären Zukunftsbildes für die Zivlaviatik im Dienste der Forschungs-, Innovations- und Wirtschaftsstandorts Zürich und auf Basis des Syntheseberichtes.
- Skizzieren eines organisatorischen und wirtschaftlich tragfähigen Betriebsmodells für die Aviatik.
- Zusammenführen und vertiefen der bereits im TP Aviatik erarbeiteten Grundlagen.
- Erstellen eines Pflichtenheftes mit Aufwandschätzung für die notwendigen Grundlagen zum Start des Koordinationsprozesses (KR-Vorlage für Projektierungskredit).
- Punktuelle planerische Vorleistungen soweit diese für die KR-Vorlage und die politische Diskussion notwendig sind.

Mit Entscheid zu Vorlage, wird entschieden, ob der Kanton in der Transformation des Flugplatzareals mit Bezug auf die aviatische Nutzung eine aktive Rolle übernehmen will oder nicht.

Vorgehen und Zeitplan

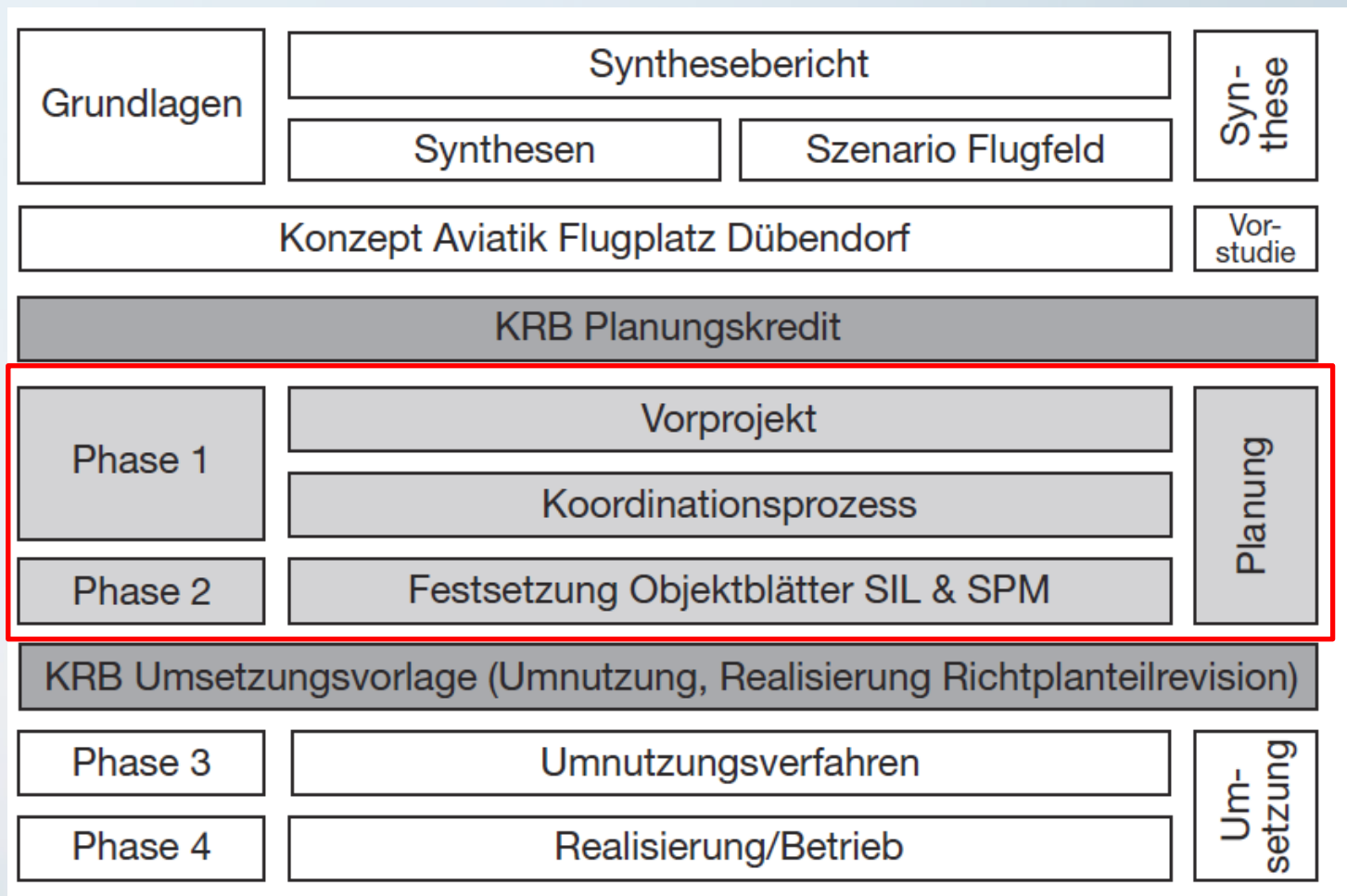


RRB am 6. April 2022 an KR
überwiesen
KRB Ziel: Q2 2023

Ca. Mitte 2027

Inbetriebnahme gemäss
aktuellem Zeitplan 2034

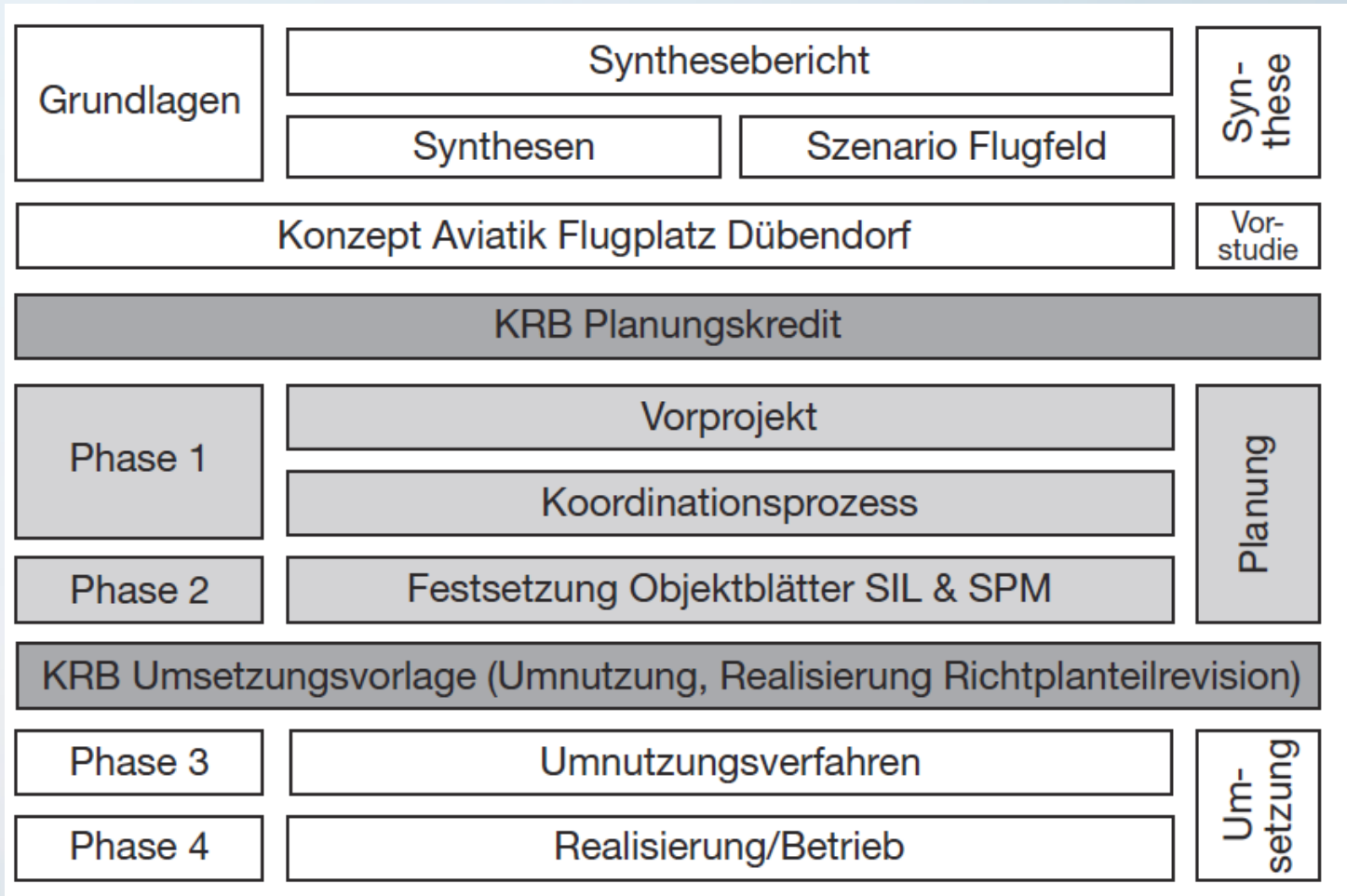
Vorgehen und Zeitplan



Nächste Schritte nach KRB Planungskredit:

- Machbarkeit prüfen
- Vertiefte Abklärungen (Lärm, übergeordnete Luftraumnutzung, Umweltauswirkungen, Finanzierungskonzept und Trägermodell)
- Entscheidungsgrundlagen für Umsetzungsverfahren

Mitbestimmung



Referendum! Volksabstimmung

Anhörung Behörden und Mitwirkung Bevölkerung (zw. 2023 – 2026)

Referendum! Volksabstimmung

Öffentliche Auflage des Umnutzungsgesuch
Einsprache Gemeinden, Anwohner &
gegebenenfalls juristische Personen



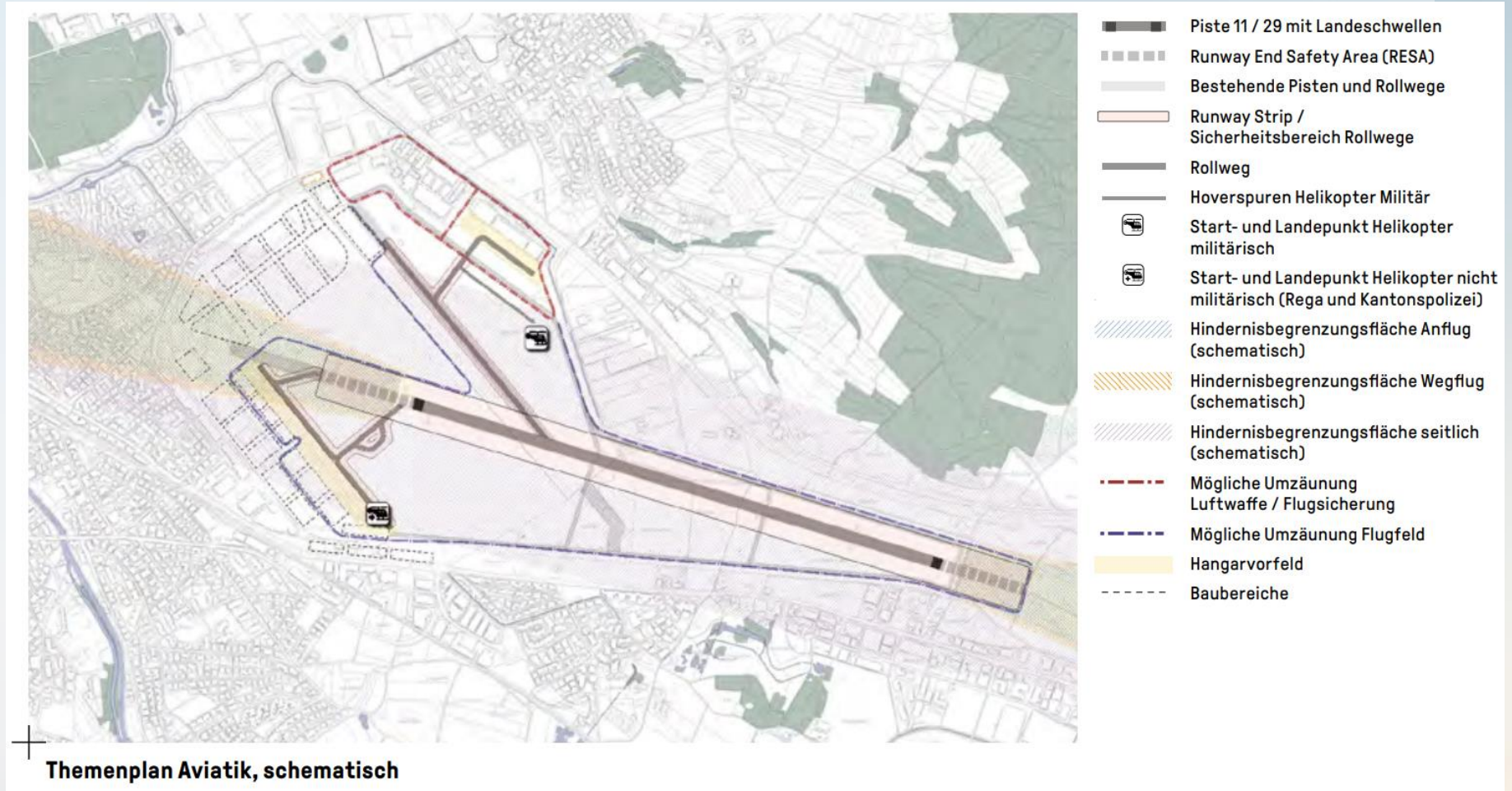
Fragen?

An aerial photograph of a city, likely Denver, Colorado, featuring a large stadium (likely Coors Field) in the foreground. The city is surrounded by rolling hills and a large body of water (likely Lake Estes) in the distance. Snow-capped mountains are visible in the far background. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter.

Backup

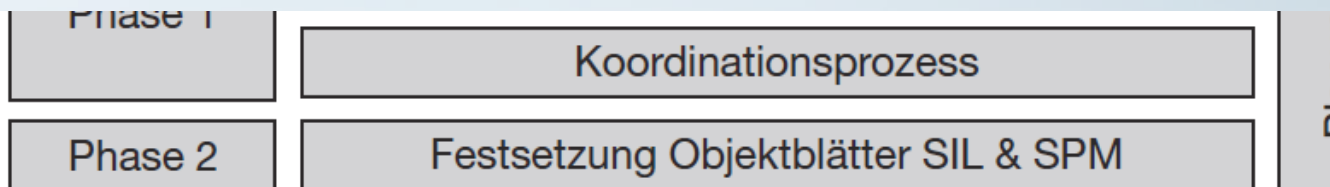
Synthesebericht «Flight Plan» - Schwerpunkt Aviatik

Zielbild Aviatik



Mitbestimmung

2023 - 2026



Phase 2 – Sachplanverfahren (Art. 19 ff RPV)

BUND
Grundlage: Schlussbericht (Koordinationsprotokoll)

– Entwurf SIL-Objektblatt, Anpassungen SIL-Konzeptteil, Anpassungen SPM-Objektblatt

– Erste Ämterkonsultation Bund (Raumordnungskonferenz)

– Anhörung Behörden & Mitwirkung Bevölkerung

– Überarbeitung/Anpassung Entwurf SIL-Objektblatt

– Zweite Ämterkonsultation Bund, anschliessend Bereinigung

– Zweite Anhörung Kanton Zürich (Art. 20 RPV), Differenzen zum kantonalen Richtplan

– Bereinigung SIL- & SPM-Objektblatt; Anpassung SIL-Konzeptteil; Antrag an den Bundesrat

– BRB zum SIL-Konzeptteil; SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf; SPM-Objektblatt

Mitbestimmung

Phase 3

Umnutzungsverfahren

Umnutzungsverfahren

2028 – 2031

- 23 In Plangenehmigungsverfahren und Verfahren betreffend Genehmigung des Betriebsreglements sind im Grundsatz legitimiert:
- Anwohner oder Grundstückseigentümer im Bereich des Flugplatzes oder der An- und Abflugschneise;
 - Gemeinden, die im Umkreis eines Flugplatzes bzw. unter den jeweiligen Flugschneisen liegen
 - Juristische Personen bei gegebenen Voraussetzungen (Mehrheit/Grosszahl der Mitglieder legitimiert und entsprechender statuarischer Zweck)
 - Umweltverbände bei gegebenen Voraussetzungen (vgl. Rz. 92: gesamtschweizerische Tätigkeit/ideelle Organisation/Bestehen und Erfüllung der Voraussetzungen seit mehr als 10 Jahren/Bezeichnung als beschwerdeberechtigten in der Verordnung des Bundes).

1. Entwurf Umnutzungsgesuch
2. Vorprüfung durch BAZL
3. Öffentliche Auflage und Anhörung Behörden
Einsprachen möglich
4. Behandlung Einsprachen
5. Genehmigung Umnutzungsgesuch und Betriebskonzept