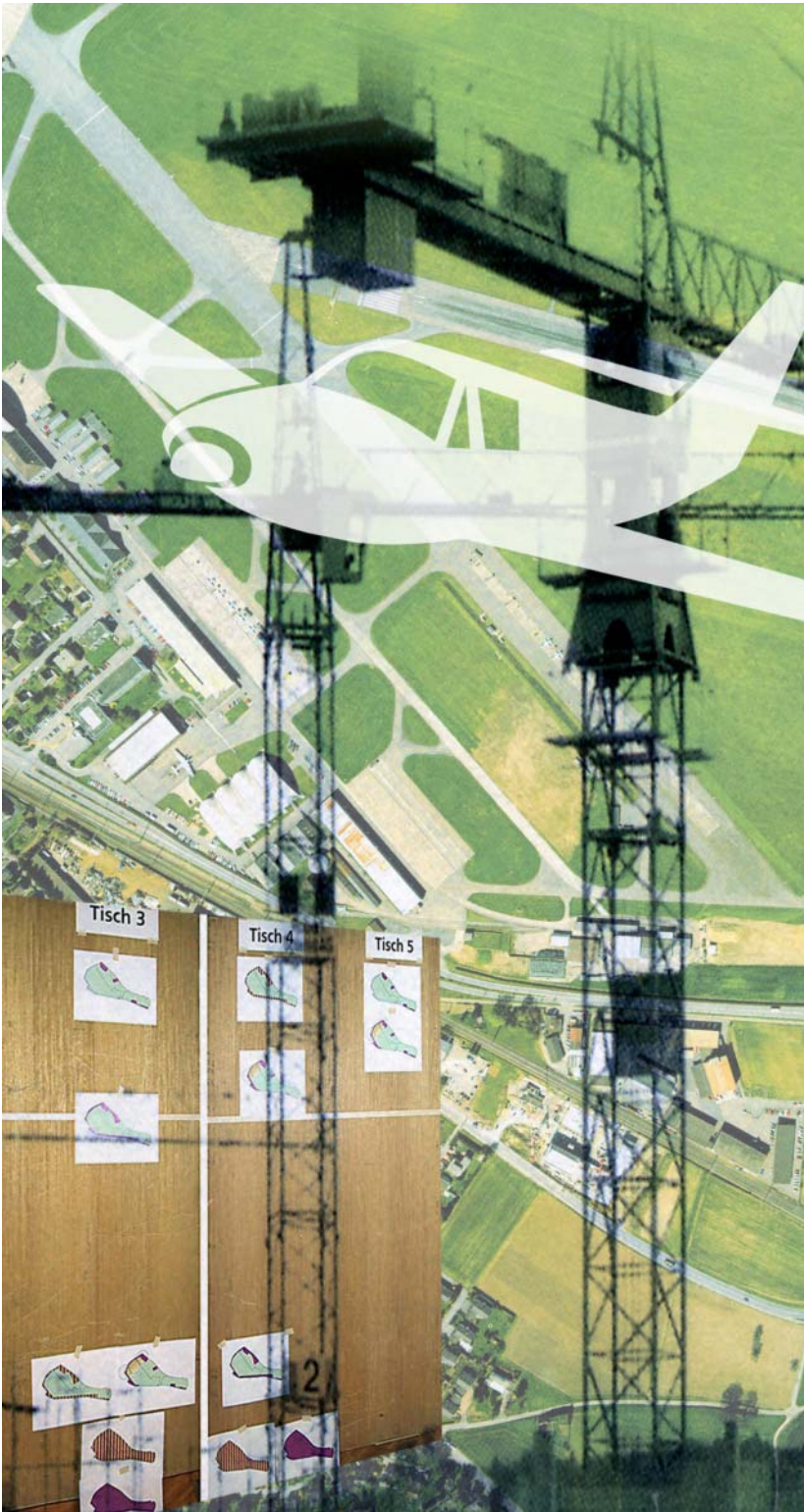


Entwicklungsszenarien für den Flugplatz Dübendorf

Schlussbericht vom 15. August 2002



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage, Ziel und Aufgabenstellung.....	2
2	Vorgehen	3
3	Rahmenbedingungen für die Entwicklungsszenarien des Militärflugplatzes	4
3.1	Betrachtungssperimeter	4
3.2	Fläche.....	5
3.3	Rahmen für die Entwicklung (Planungsinstrumente).....	5
3.4	Bestehende Nutzungen	7
3.5	Zunahme an Einwohnern, Beschäftigten und Verkehr	8
4	Mögliche Entwicklungen.....	10
4.1	Mögliche Entwicklungen	10
4.2	Entwicklungslinien.....	13
4.3	Wirkungen möglicher Entwicklungen	14
5	Bewertung möglicher Entwicklungen	16
5.1	Methode	16
5.2	Ziele und Kriterien	16
5.3	Bewertung	18
6	Workshops	20
6.1	Ziele	20
6.2	Ablauf der Workshops.....	21
6.3	Teilnehmende.....	22
6.4	Ergebnisse	23
7	Position Stadtrat	30

1 Ausgangslage, Ziel und Aufgabenstellung

Die Zukunft des Militärflugplatzes ist für die Entwicklung der Flugplatzgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil von zentraler Bedeutung. Sie ist aber ungewiss.

Während das Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) im Auftrag des Eidgenössischen Departementes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) im Rahmen der Armee-reform XXI verschiedene Szenarien zur Konzentration des Flugbetriebs prüft, kommt der Flugplatz Dübendorf im Zusammenhang mit der Auslagerung bestimmter Angebote des Flughafens Kloten immer wieder ins Gespräch. Der Stadtrat Dübendorf hat sich bisher immer - mit Ausnahme der JU-Air und der REGA-Basis - gegen eine zusätzliche zivilaviatische Nutzung des Militärflugplatzes gewendet. Diese Vorgabe diene als Grundlage für die Bewertung der einzelnen Szenarien.

Parallel dazu nehmen die Gesuche bzw. Anfragen für die Errichtung nicht armeespezifischer Bauten und Anlagen, wie zum Beispiel für das Flugsicherungszentrum Skyguide in Wangen-Brüttisellen oder die Kongresshalle in Dübendorf, zu.

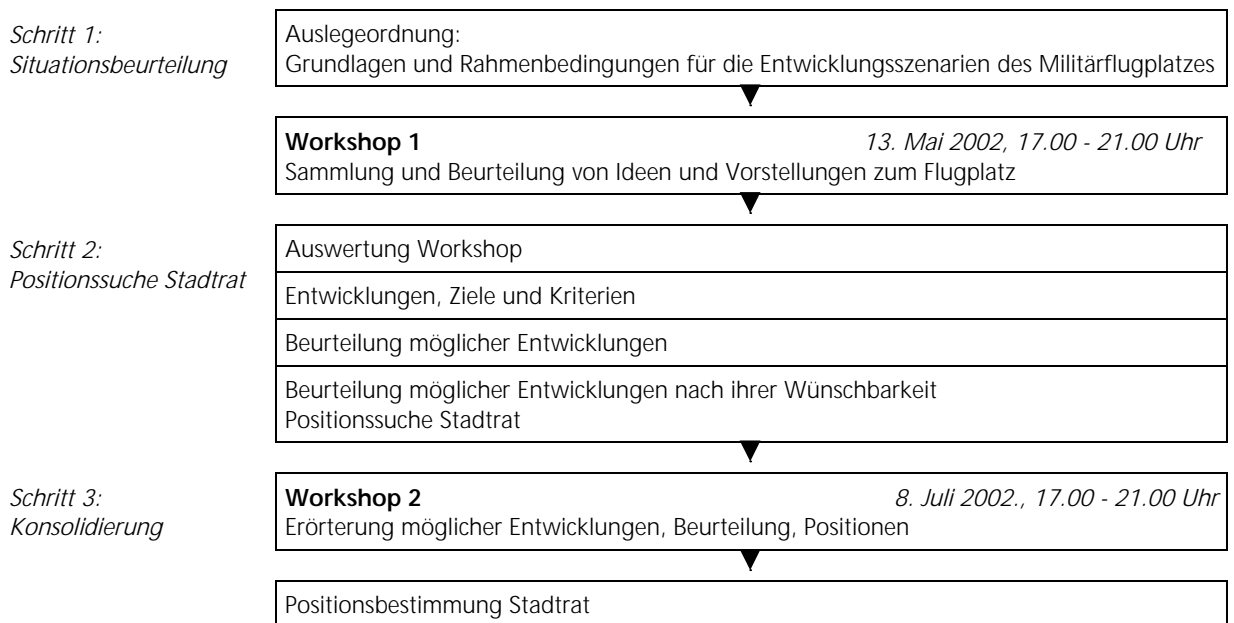
Die Flugplatzgemeinden wollen die Entwicklung nicht allein Bund und Kanton überlassen sondern aktiv mitgestalten und ihre Vorstellungen frühzeitig einbringen. Dazu wollen sie eine gemeindeübergreifende Strategie entwickeln, die unter den Flugplatzgemeinden abgestimmt ist. Eine solche Strategie bietet die Voraussetzungen für eine koordinierte Politik gegenüber den weiteren Akteuren im Umfeld des Flugplatzes. Eine Strategie erleichtert den Gemeinden das Fällen planerischer und baurechtlicher Entscheide, indem sie den Rahmen der Entwicklung auf dem Areal des Militärflugplatzes transparent macht und eingrenzt.

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen hat für ihr Gemeindegebiet bereits erste Vorstellungen über die Zukunft des Militärflugplatzes entwickelt und bis zu einem gewissen Masse ihre Position bestimmt. Damit die gemeinsame Entwicklung einer gemeindeübergreifenden Strategie auf gleichem Wissens- und gemeindeinternen Abstimmungsstand erfolgen kann, hat sich der Stadtrat Dübendorf im Rahmen des Projektes „Entwicklungsszenarien für den Flugplatz Dübendorf“ zum Ziel gesetzt, vorerst seine eigene Position zu bestimmen. Diese soll möglichst breit abgestützt sein.

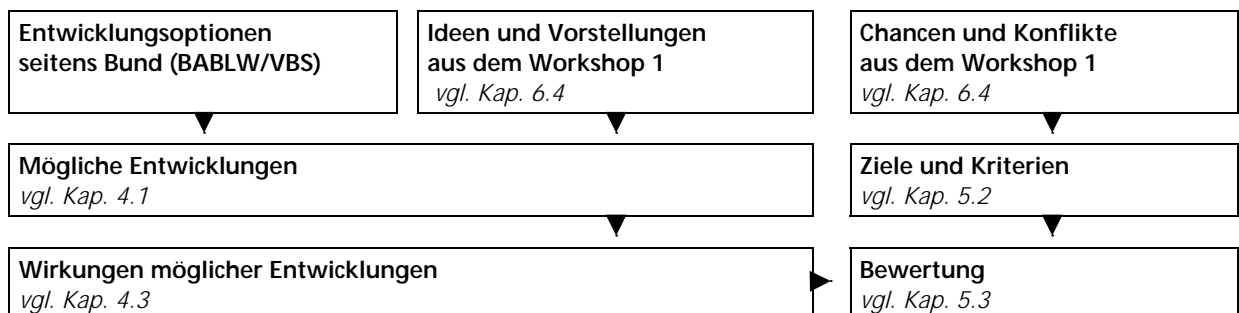
Der Stadtrat Dübendorf hat das Büro Ernst Basler + Partner AG beauftragt, ihn in diesem Prozess zu unterstützen.

2 Vorgehen

Der Stadtrat erarbeitete seine Position in drei Schritten (vgl. untenstehende Grafik). Zu Beginn und am Ende dieser Positionssuche sorgten zwei Workshops für möglichst viel Transparenz. An den beiden Workshops brachten Vertreterinnen und Vertreter der Parteien des Dübendorfer Gemeinderats, der Nachbargemeinden, der Zürcher Planungsgruppe Glattal, des Kantons, des BABLW und verschiedener Vereinigungen ihr Wissen, ihre Vorstellungen und Sichtweisen ein.



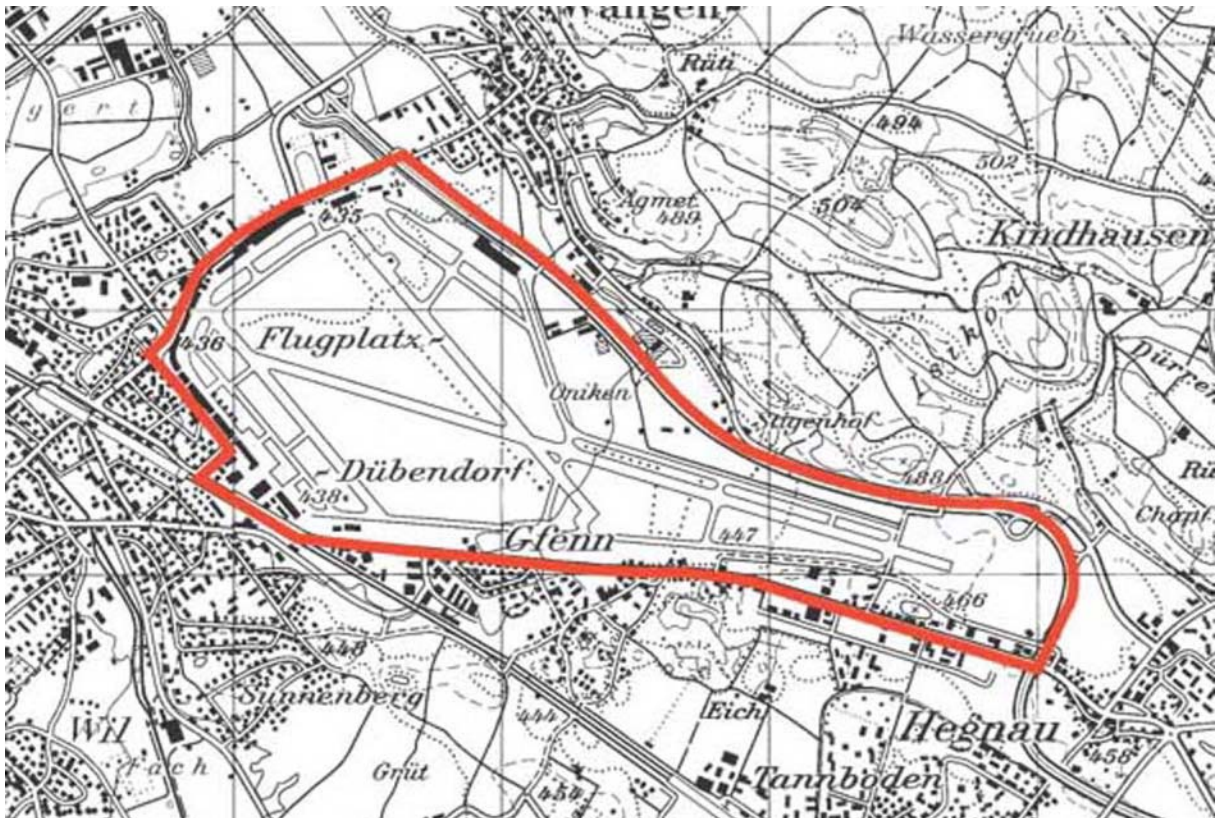
Am ersten Workshop trugen die Teilnehmenden Ideen und Vorstellungen zusammen und loteten Chancen und Konflikte aus. Auf dieser Basis zeichnete der Stadtrat in der Folge mögliche Entwicklungen auf und schätzte deren Auswirkungen auf Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze, Verkehr, Infrastrukturbedarf, Finanzen usw. ab. Parallel dazu erarbeitete er Ziele und Kriterien für die Bewertung. Sie orientieren sich sowohl an den Chancen und Konflikten aus dem ersten Workshop als auch an den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung.



3 Rahmenbedingungen für die Entwicklungsszenarien des Militärflugplatzes

3.1 Betrachtungsperimeter

Der engere Perimeter für die Erarbeitung von Szenarien bezüglich der planerischen und baulichen Entwicklung umfasst das Flugplatzareal.

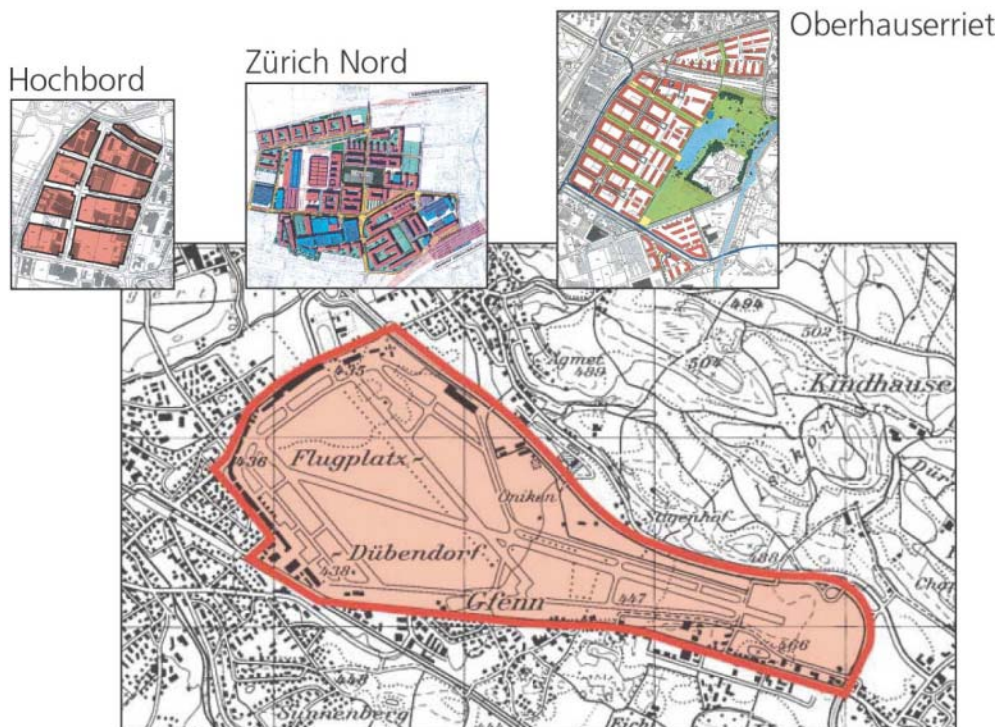


Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie (JA 022178)

Die Entwicklung des Flugplatzareals wirkt sich aber in einem grösseren Perimeter aus. Die Auswirkungen auf die Gesamtentwicklung der Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil sind in die Betrachtung miteinzubeziehen.

3.2 Fläche

Das Areal des Militärflugplatzes Dübendorf umfasst rund 265 ha. Zur Verdeutlichung der Bedeutung des Areals sind masstäbliche Abbildungen weiterer bedeutender Entwicklungsgebiete in der Region aufgeführt.



Flugplatz Dübendorf 265 ha

Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie (JA 022178)

3.3 Rahmen für die Entwicklung (Planungsinstrumente)

Bund

Seitens des Bundes bilden der Sachplan Militär (SPM) sowie der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL Teil III C) Grundlagen für die Entwicklung des Militärflugplatzes.

- Sachplan Militär (SPM)

Der Sachplan Militär ist ein Führungs-, Planungs- und Informationsinstrument des Bundes. Er dient zum einen der überörtlichen Planung und stufengerechten Abstimmung (Grobabstimmung) jener militärischen Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, und zum anderen der Optimierung der Abstimmung von sämtlichen raumwirksamen militärischen Tätigkeiten. Der Bundesrat verabschiedete den SMP am 28. Februar 2001. Die Ausgangslage und Festsetzungen zum Militärflugplatz Dübendorf sind in einem Objektblatt festgehalten.

- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Der SIL bildet ein Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für den Bereich der Zivilluftfahrt. Am 18. Oktober 2000 verabschiedete der Bundesrat mit den Teilen I bis III B den Konzeptteil des SIL. Der Teil III C beinhaltet Objektblätter mit anlagespezifischen Zielen und Vorgaben. Am 30. Januar 2002 verabschiedete der Bundesrat eine erste Serie von Objektblättern. Das Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf folgt in einer späteren Serie. Im Rahmen der Erarbeitung des Objektblatts wird eine SIL-relevante zivilaviatische Mitbenutzung geprüft.

Kanton und Region

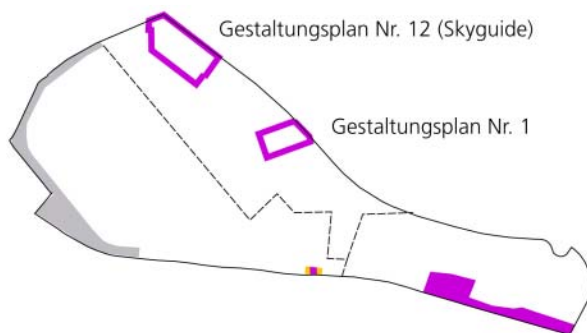
- Kantonaler Richtplan

Der Kantonale Richtplan (durch den Kantonsrat beschlossen am 31. Januar 1995, geändert am 2. April 2001) bezeichnet unter anderem das auf längere Sicht benötigte und hierfür geeignete Siedlungsgebiet. Das Militärflugplatzareal wurde nicht dem Siedlungsgebiet sondern dem Landwirtschaftsgebiet zugeordnet. Teile des Areals wurden sogar als Fruchtfolgefläche bezeichnet. Auf regionaler und kommunaler Stufe kann das im Richtplan bezeichnete Siedlungsgebiet weder vergrössert noch verkleinert werden. Die Ausscheidung von Bauzonen auf dem Militärflugplatzareal würde eine Änderung des kantonalen Richtplans bedingen.

- Regionaler Richtplan

Im Regionalen Richtplan (RRB Nr. 2256 / 1998) sind im Bereich zwischen Chrutzelriet und Stigenhof ein Landschafts-Förderungsgebiet und eine ökologische Vernetzung festgelegt.

Gemeinden



Bau- und Zonenordnungen

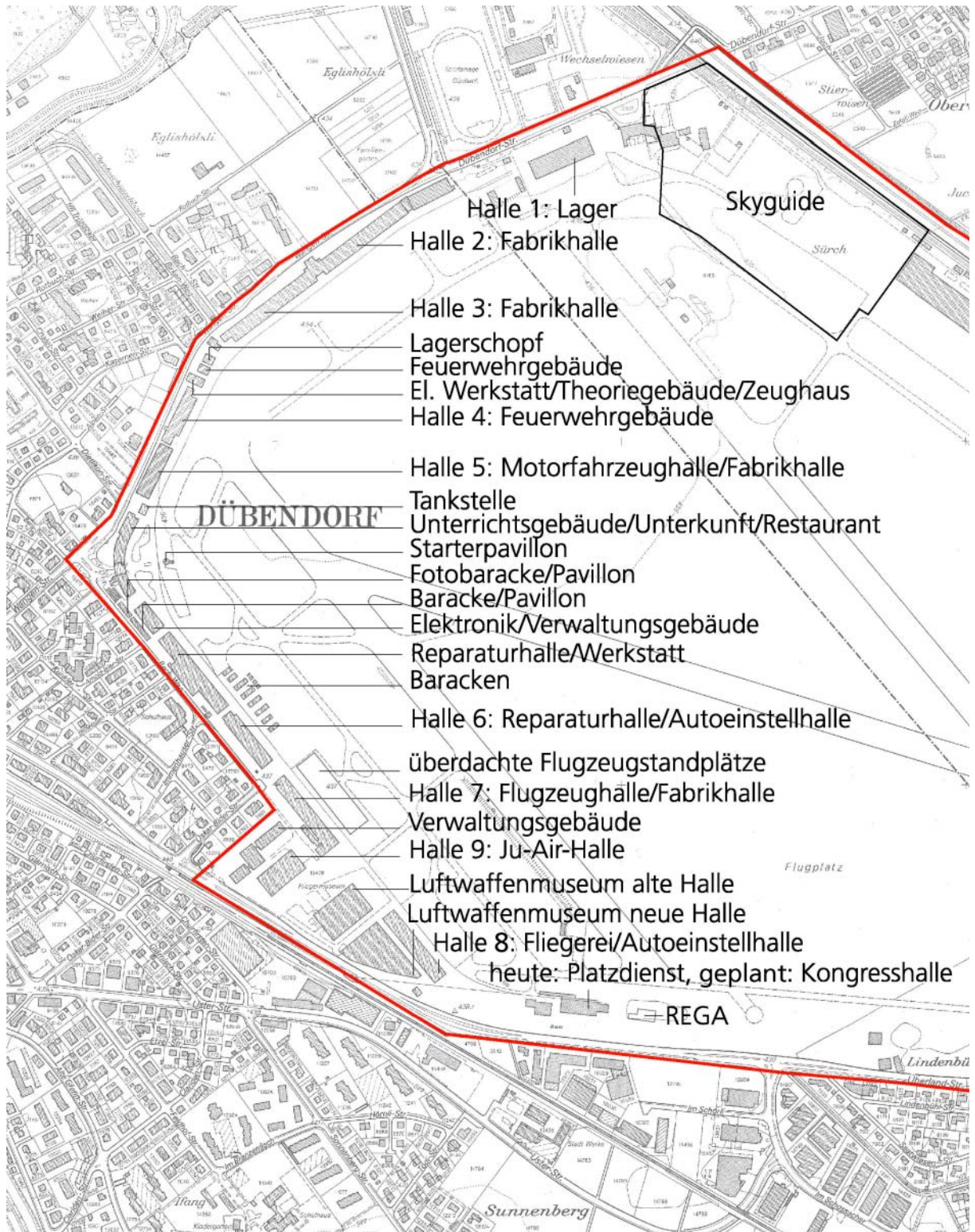
In Dübendorf sind die militärischen Bauten und Anlagen einer Zone für öffentliche Bauten zugewiesen, ein kleines Gebiet im Gfenn der W2c mit Gewerbeerleichterung. Das überbaute Gebiet in Volketswil liegt in einer Industriezone mit niedriger Ausnützung I a.

Gestaltungspläne

In Wangen-Brüttisellen ermöglichen der Gestaltungsplan Nr. 1 (RRB Nr. 2739 / 1991) und der private Gestaltungsplan Nr. 12, Skyguide (beschlossen durch die Gemeindeversammlung am 19. März 2002) das Erstellen von Bauten.

3.4 Bestehende Nutzungen

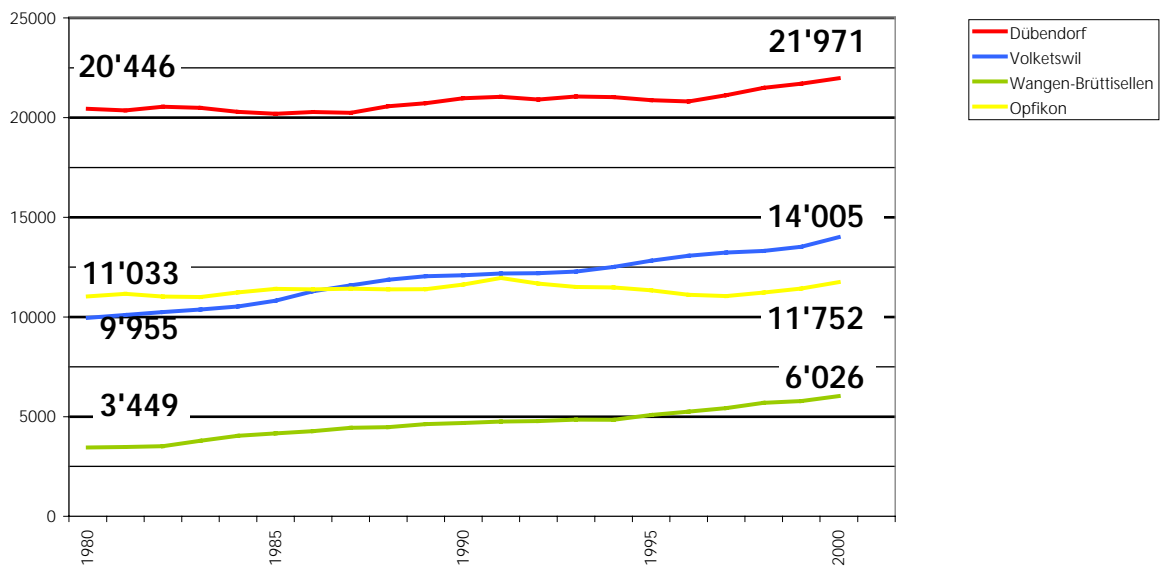
Das Militärflugplatzareal wird heute wie folgt genutzt:



3.5 Zunahme an Einwohnern, Beschäftigten und Verkehr

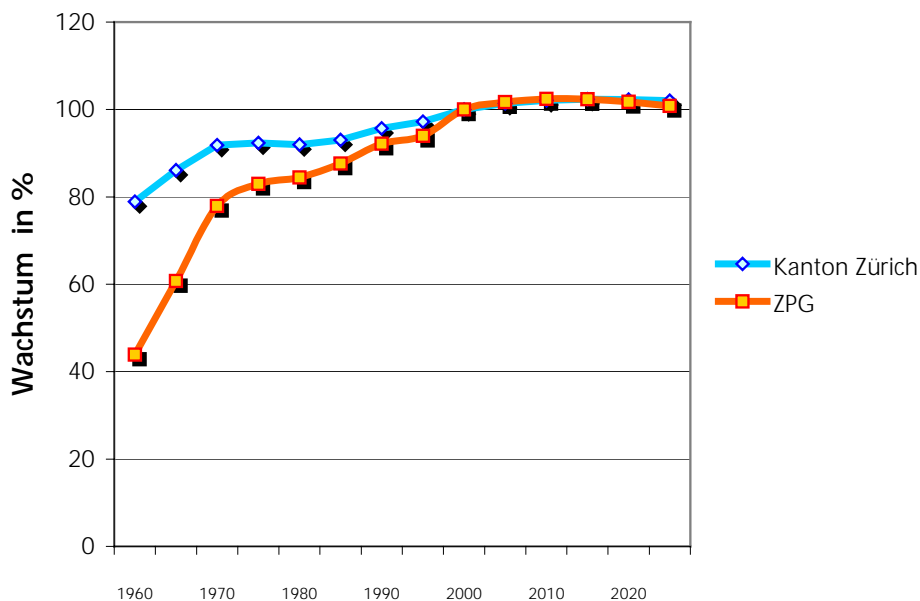
Entwicklung der Einwohnerzahl zwischen 1980 und 2000

In Dübendorf nahm die Einwohnerzahl zwischen 1980 und 2000 um 1'525 von 20'446 auf 21'971 zu. Im Vergleich zu Wangen-Brüttisellen mit einem Zuwachs von rund 75% und Volketswil mit einem solchen von rund 26% verzeichnete Dübendorf mit rund 7% ein eher geringes Bevölkerungswachstum.



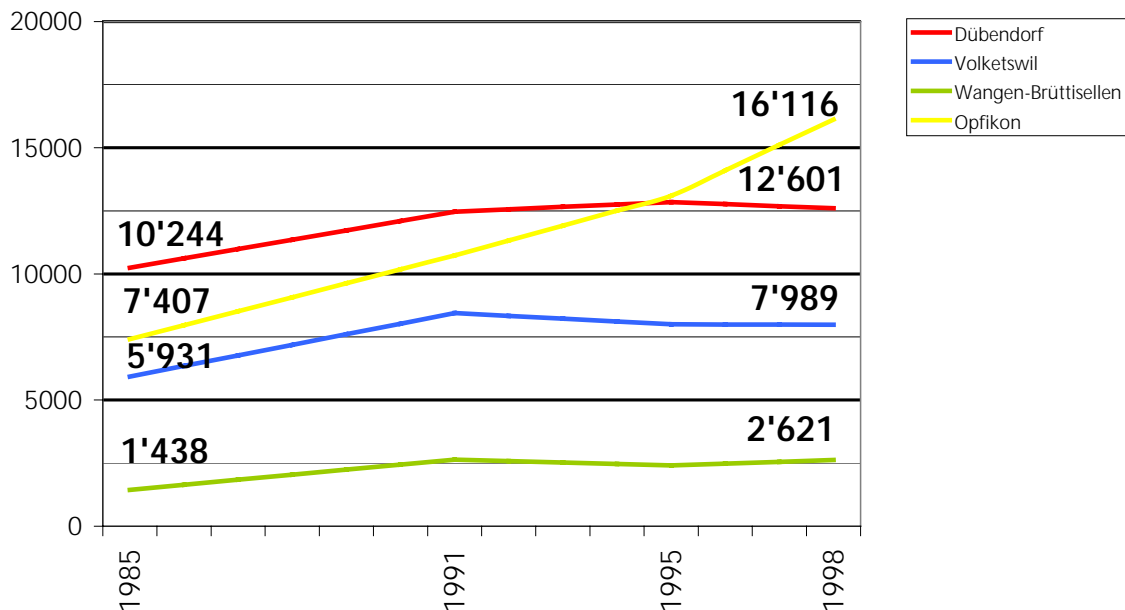
Bevölkerungsprognosen bis 2025

Gemäss Prognosen des statistischen Amtes des Kantons Zürich wächst die Bevölkerung im Kanton zwischen 2000 und 2025 bloss um 2% von rund 1'207'000 auf 1'231'000. Im Glattal beträgt das prognostizierte Wachstum weniger als 1% von rund 125'000 auf 126'000.



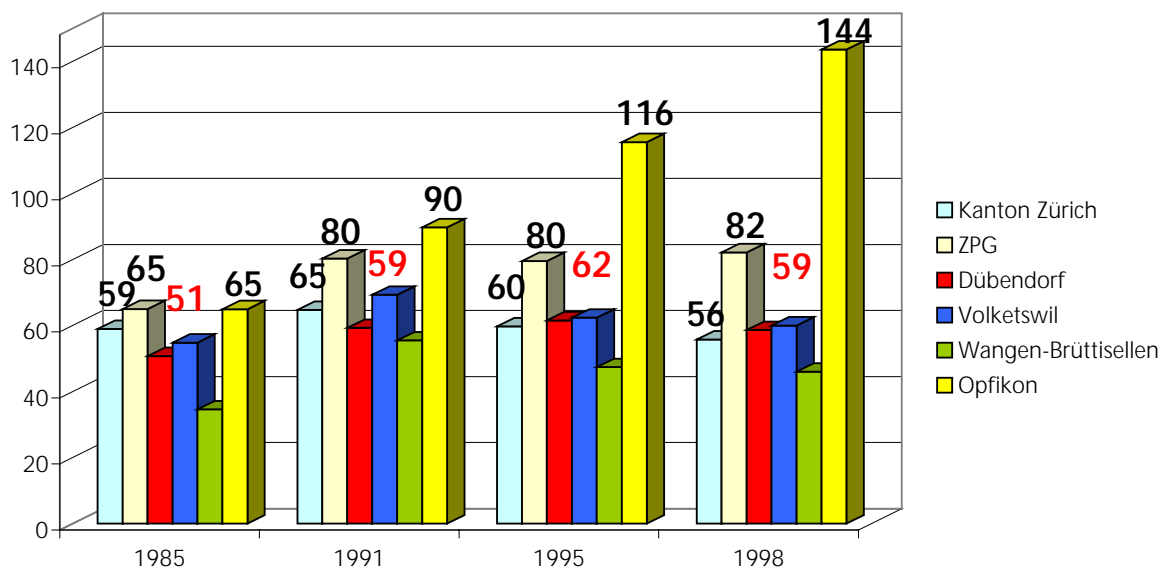
Entwicklung Beschäftigte 1985 bis 1998

Zwischen 1985 und 1991 verzeichnete Dübendorf wie auch Volketswil und Wangen-Brüttisellen ein relativ grosses Wachstum an Beschäftigten. In Dübendorf stieg die Beschäftigtenzahl um rund 22% von 10'244 auf 12'467.



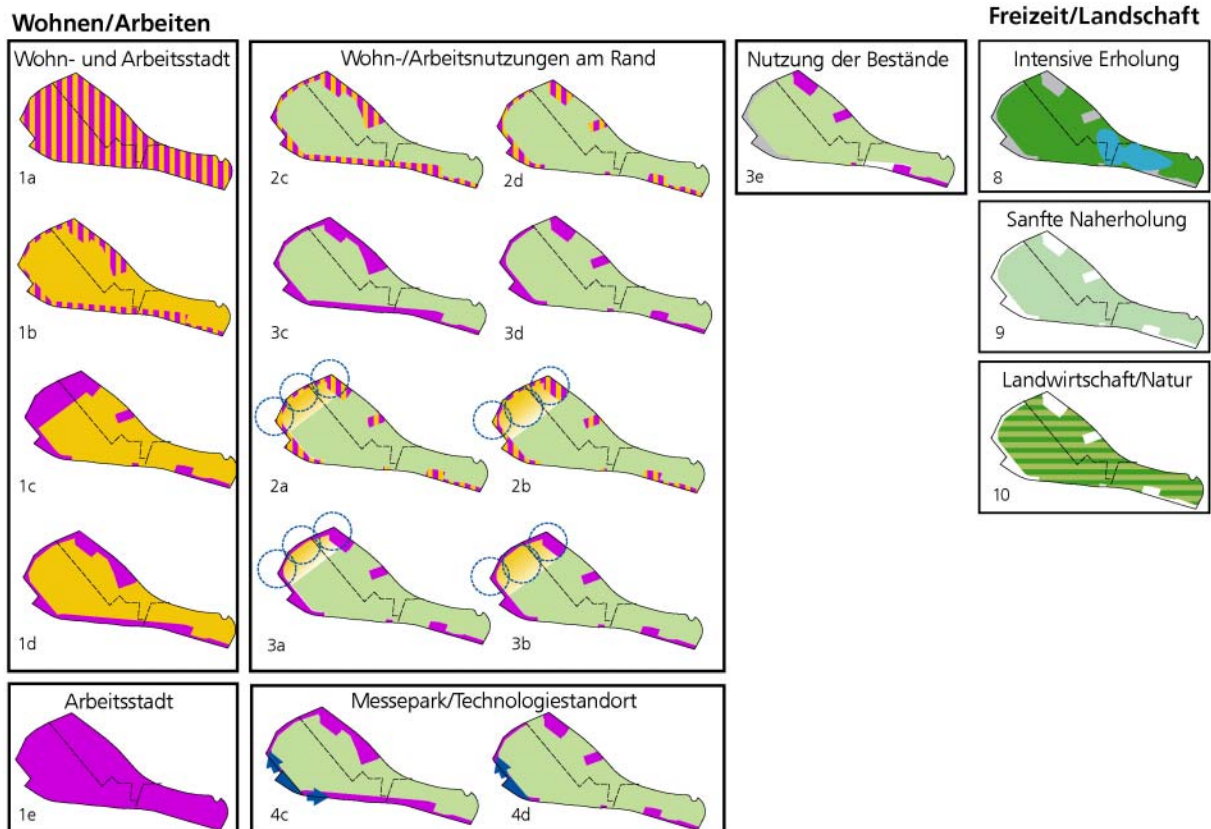
Entwicklung Anzahl Beschäftigte pro 100 Einwohner zwischen 1985 und 1998

Die Anzahl Beschäftigte pro 100 Einwohner lag 1998 in Dübendorf mit 59 leicht über dem kantonalen Durchschnitt von 56. Entsprechend der Entwicklung der Beschäftigten erhöhte sich das Verhältnis von Beschäftigten zu Einwohnern vor allem zwischen 1985 und 1991.



Wohnen und Arbeiten sowie Freizeit und Landschaft

Ausgehend von den im Workshop 1 gesammelten Ideen und Vorstellungen (vgl. Kap. 6.4), lassen sich in den Bereichen Wohnen und Arbeiten bzw. Freizeit und Landschaft schematisch die folgenden Entwicklungen skizzieren:



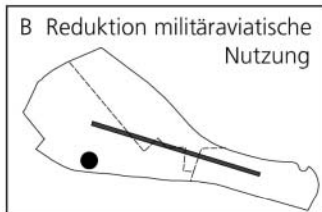
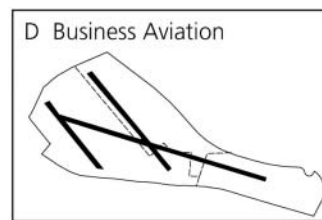
Bei den Wohn- und Arbeitsnutzungen ist grundsätzlich zwischen einer vollumfänglichen Nutzung des Militärflugplatzareals für Wohnen und Arbeiten (1a - 1e) und einer teilweisen Nutzung in Randbereichen (2a - 2d, 3a - 3e, 4c - 4d) zu unterscheiden. Die Randnutzung kann sich auf die Nutzung der Bestände beschränken (3e), in Randbereichen weitergehende Wohn- und Arbeitsnutzungen zulassen (2c, 2d, 3c, 3d), evtl. auch mit dem Ziel einen Messepark oder Technologiestandort zu fördern (4c, 4d) oder die Entwicklung kann auf den Ausbau der Ringbahn/Stadtbahn ausgerichtet werden (2a, 2b, 3a, 3b).

Für die Nutzung der nicht mit Wohnen oder Arbeiten belegten Flächen stehen intensive Erholung, sanfte Naherholung sowie Landwirtschaft und Natur zur Diskussion (8, 9, 10).

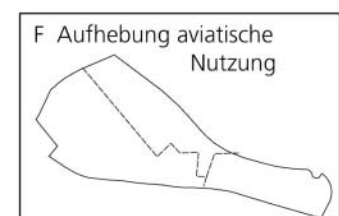
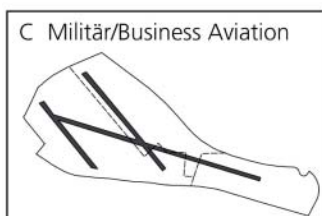
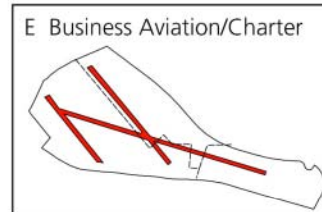
Aviatische Nutzung

Die Entwicklung der aviatischen Nutzung wird weitgehend durch den Bund bestimmt. Im Rahmen der Armeereform XXI prüft das Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) im Auftrag des Eidgenössischen Departementes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) verschiedene Szenarien zur Konzentration des Flugbetriebs auf nationaler Ebene. Parallel dazu prüft der Bund im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL, Teil IIIC), eine SIL-relevante zivilaviatische Mitbenutzung in das Objektblatt zum Militärflugplatz Dübendorf aufzunehmen.

Unter diesen Voraussetzungen sind grundsätzlich folgende aviatische Nutzungen denkbar:



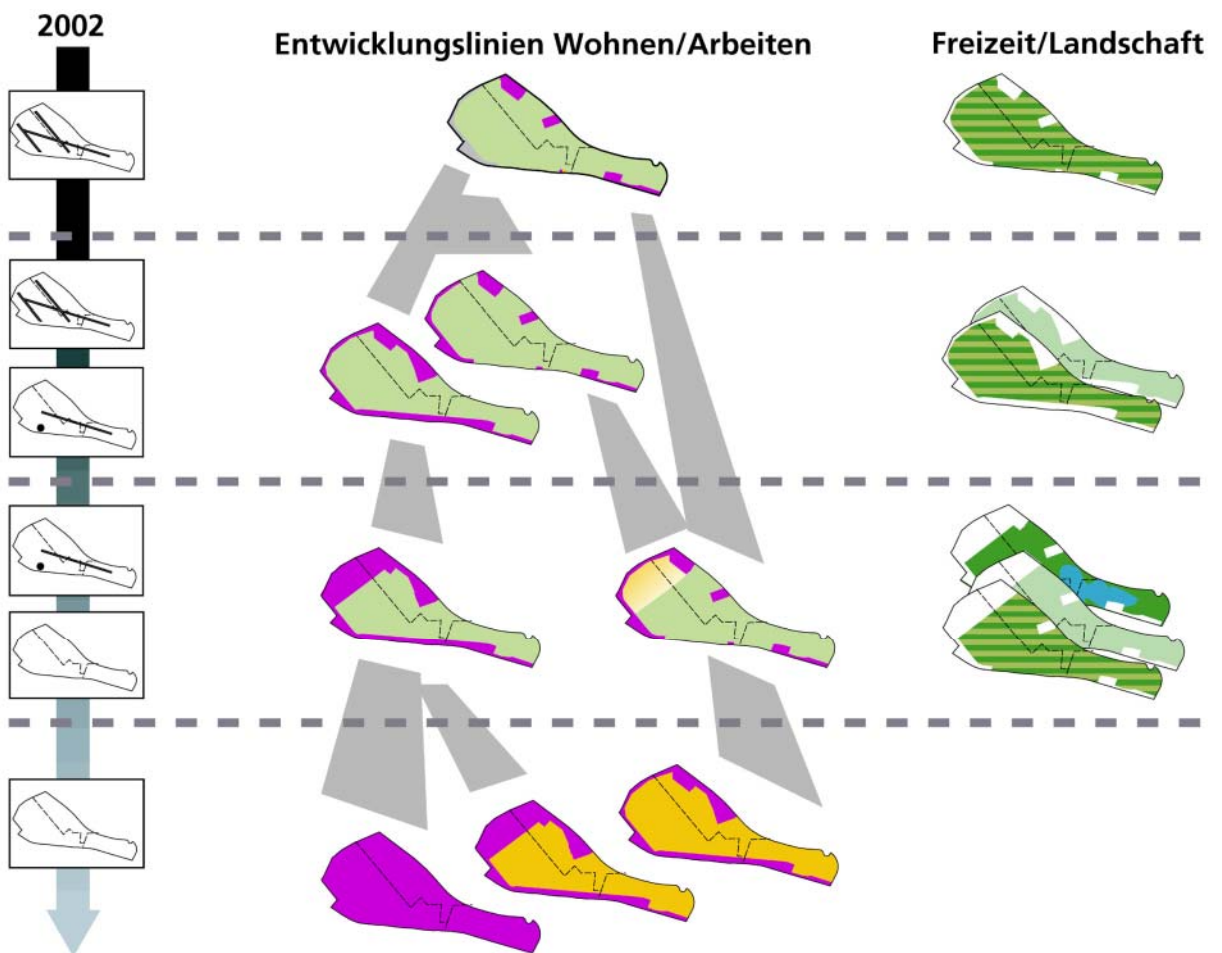
- Keine Jets, nur Flächenflugzeuge
- Nutzung als Helikopter-Basis
- Nutzung für humanitäre Hilfsflüge
- JU-AIR
- Business Aviation im Rahmen der heutigen Betriebszeiten



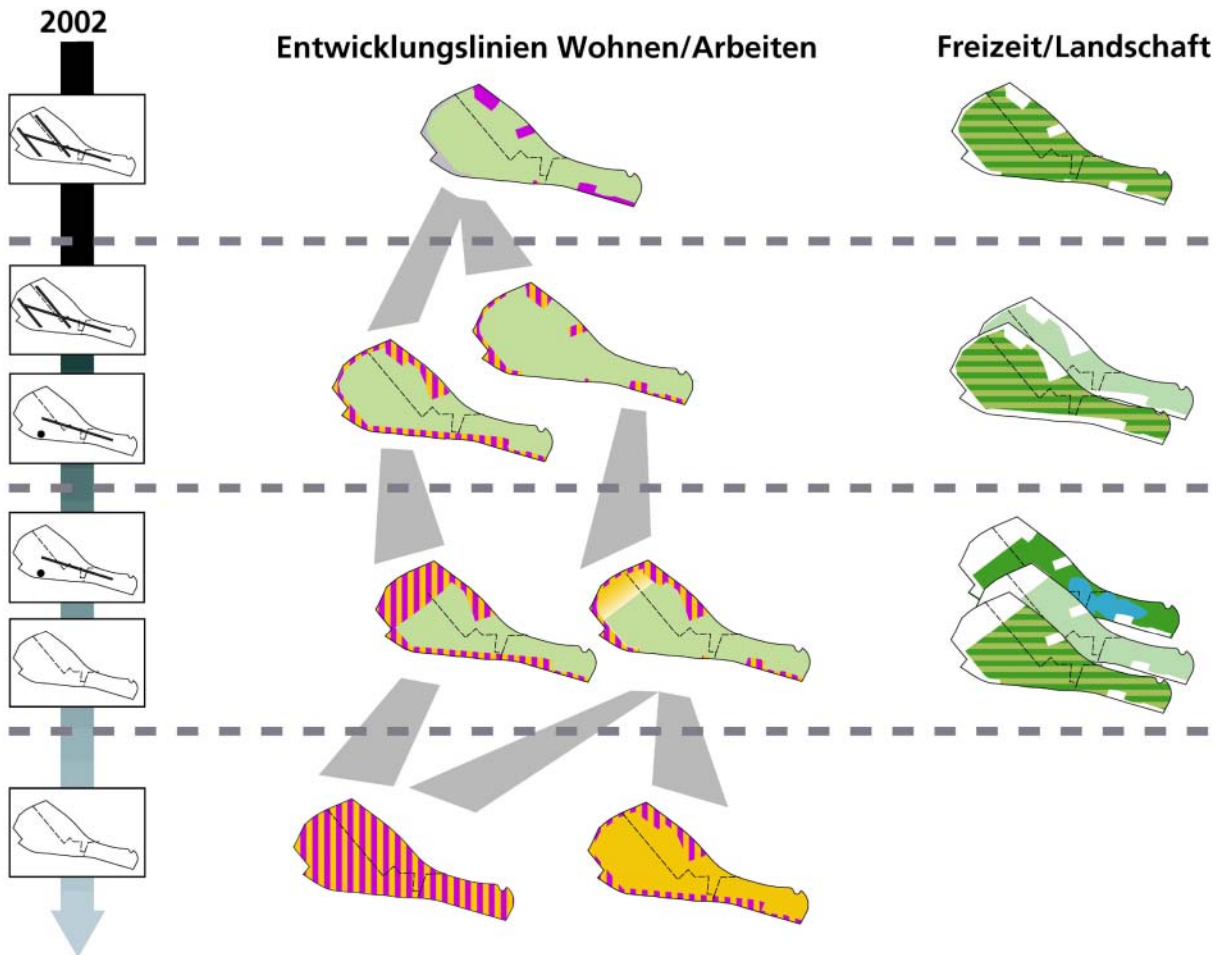
4.2 Entwicklungslinien

Ausgehend vom heutigen Bestand können die Areale sukzessive Richtung Arbeiten oder auch Richtung Wohnen entwickelt werden. Durch eine Änderung bzw. Reduktion der aviatischen Nutzung öffnet sich der Spielraum für nichtaviatische Nutzungen theoretisch bis hin zu einer vollständigen Nutzung des Areals für Arbeiten und Wohnen. Die Nutzungen für Freizeit und Landschaft, sei es intensive Erholung, sanfte Naherholung oder Landwirtschaft und Natur, ergänzen die Wohn- und Arbeitsnutzungen.

Entwicklung Richtung Arbeiten



Entwicklung Richtung Wohnen



4.3 Wirkungen möglicher Entwicklungen

Zur Veranschaulichung möglicher Auswirkungen der verschiedenen Entwicklungen wurden mit standardisierten Annahmen Kennzahlen der Entwicklungen geschätzt. Dadurch dass praktisch keine gebietspezifischen Anpassungen der Annahmen vorgenommen wurden, sind die absoluten Werte entsprechend wenig aussagekräftig, die Grössenordnungen und v.a. der Vergleich der Entwicklungen helfen jedoch bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die Gemeinde.

Übersicht über die Kennzahlen

		Nutzung der Bestände		Wohn- und Arbeitsnutzungen am Rand		Arbeitsnutzungen am Rand		Wohn- und Arbeitsnutzungen (Ringbahn)		Wohn- und Arbeitsstadt		Arbeitsstadt	
		Dübendorf	Gesamt	Dübendorf	Gesamt	Dübendorf	Gesamt	Dübendorf	Gesamt	Dübendorf	Gesamt	Dübendorf	Gesamt
Einwohner	zusätzliche Einwohner	0	0	1'500	3'500	0	0	3'000	3'500	9'500	20'500	0	0
Arbeitsplätze	zusätzliche Arbeitsplätze	0	0	1'500	4'500	4'500	12'000	3'000	7'000	1'500	4'500	26'000	55'000
Verkehr	zusätzliche Personenfahrten OeV pro Tag	0	0	4'500	11'500	7'500	19'000	8'500	16'000	15'500	34'000	41'000	87'500
	zusätzliche Personenfahrten Auto pro Tag	0	0	4'000	10'500	7'000	18'000	7'500	15'000	13'500	29'500	38'000	81'000
Flächenbedarf	Grün- und Freiflächen (in m ²)	0	0	18'000	46'500	19'000	48'500	34'000	58'000	83'000	179'500	103'500	220'500
	Verkehrsflächen (in m ²)	0	0	34'000	86'500	34'000	86'500	73'000	119'000	185'000	395'500	185'000	395'500
	Versorgungsfunktionen (in m ²)	0	0	500	2'000	0	0	1'500	2'000	5'000	10'000	0	0
	sonstige öff. Einrichtungen (in m ²)	0	0	500	2'000	0	0	1'500	2'000	5'000	10'000	0	0
Infrastruktur	zusätzliche Kinderhorte	0	0	0	1	0	0	1	1	2	5	0	0
	zusätzliche Kindergärten	0	0	0	1	0	0	1	1	3	6	0	0
	zusätzliche Primarschulen	0	0	0	1	0	0	1	1	3	7	0	0
Kosten	Investitionen (Grün- und Freiflächen, Verkehrsflächen, Kinderhorte, Kindergärten, Primarschulen) in 1'000 Fr.	0	0	30'500	78'500	22'500	57'500	63'500	98'500	173'500	370'500	123'500	264'000
	Kosten Unterhalt/Betrieb (Grün- und Freiflächen, Verkehrsflächen, Kinderhorte, Kindergärten, Primarschulen) in 1'000 Fr./Jahr	0	0	1'500	4'000	500	1'500	3'000	4'500	9'000	19'000	3'500	7'000
Erträge einmalig	Handänderungssteuer und Grundstücksgewinnsteuer (bei 700 Fr. Gewinn pro m ²) in 1'000 Fr.	0	0	27'000	69'000	27'000	69'000	59'000	95'500	148'500	317'500	147'000	314'500
Erträge wiederkehrend	Erträge natürlicher Personen in 1'000 Fr./Jahr (bei 2'889 Fr. pro Einwohner)	0	0	4'000	10'500	0	0	8'500	10'500	27'500	58'500	0	0
	Erträge juristischer Personen in 1'000 Fr./Jahr (bei 765 Fr. pro Arbeitsplatz)	0	0	500	2'500	3'000	8'500	1'500	5'000	500	2'500	19'000	41'500

Erläuterungen:

- Gesamt = Dübendorf, Wangen-Brütisellen und Volketswil
- alle Zahlen gerundet

5 Bewertung möglicher Entwicklungen

5.1 Methode

Die Bewertung der Entwicklungslinien basiert auf einer Nutzwertanalyse. Indem dieses Verfahren die Vor- und Nachteile der zur Diskussion stehenden Entwicklungen bezüglich eines Kriterienrasters systematisch erfasst, dient sie dem Stadtrat als Strukturierungs- und Entscheidungshilfe bei der Positionssuche.

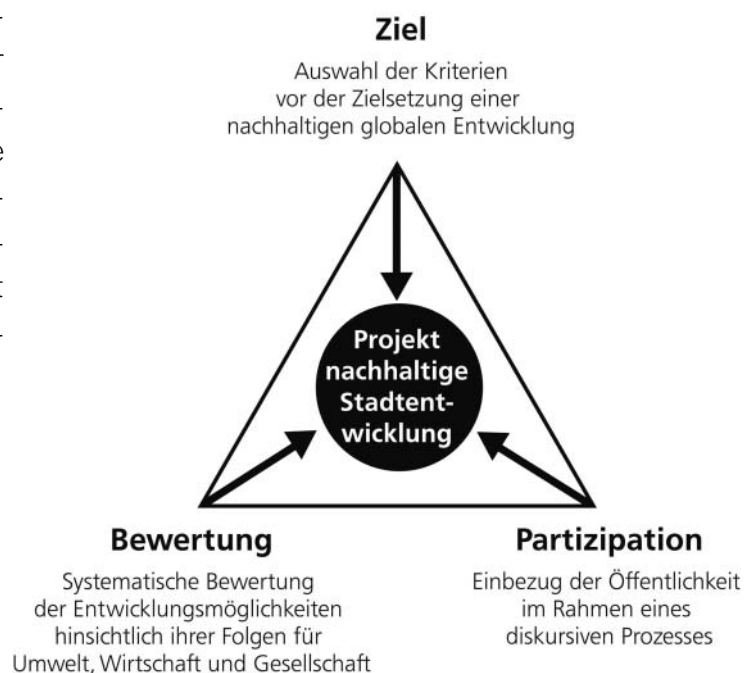
Grundlage für die Nutzwertanalyse bildet ein Ziel-, Kriterien- und Indikatorensystem. Mit klaren Kriterien und zugehörigen Indikatoren wird geprüft, inwieweit Ziele erfüllt werden. Wo dies möglich ist, erfolgt die Bewertung quantitativ, wo nicht, in einem diskursiven Prozess qualitativ.

5.2 Ziele und Kriterien

Der Stadtrat strebt für die weitere Entwicklung des Militärflugplatzes eine nachhaltige Stadtentwicklung an. Das heisst:

- Die Entwicklung des Militärflugplatzes Dübendorf ist in einem grösseren Zusammenhang zu betrachten.
- Es soll nur soviel Entwicklungspotenzial in Anspruch genommen werden, als dies für die Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft verträglich ist und künftigen Generationen Entscheidungsspielräume und Entwicklungsmöglichkeiten offenlässt.

Ein Projekt der nachhaltigen Stadtentwicklung wählt Kriterien vor der Zielsetzung einer globalen nachhaltigen Entwicklung aus, bewertet die Entwicklungsmöglichkeiten hinsichtlich ihrer Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft und bezieht die Öffentlichkeit in den Entscheidungsprozess ein.



Vor diesem Hintergrund und den im Rahmen des ersten Workshops zusammengetragenen Chancen und Konflikten zu möglichen Entwicklungen (vgl. Kap. 6.4) ergeben sich für die Bewertung folgende Kriterien:

Ziele	Aspekte	Kriterien
Umwelt	Boden, Fläche, Fruchtbarkeit	haushälterischer Umgang mit Boden (bezüglich Siedlung)
		Begrenzung Siedlungsentwicklung/Sicherung FFF
	Emissionen	geringe Luft- und Lärmbelastung durch Verkehr
		Siedlungsentwicklung auf öffentlichen Verkehr ausrichten
		ausgewogenes Verhältnis Einwohner und Beschäftigte
	Landschaft, Natur, Artenvielfalt	Natürliche Lebensräume von Tieren und Pflanzen fördern
Landschaft		
Wirtschaft	Produktivität/Wohlstand	qualitativ hochwertige Arbeitsplätze
		Flächen für die Wirtschaft
	Arbeitskräftepotenzial	qualitativ hochstehender Wohnraum für Arbeitskräfte
	Qualität und Effizienz Infrastruktur	Effizienz öffentlicher Infrastrukturen (Strasse)
		Effizienz öffentlicher Infrastrukturen (Ringbahn/ÖV)
		Effizienz sozialer Infrastrukturen (Schule, Kindergarten, ...)
		Ressourceneffizienz
Gesellschaft	Gesundheit, Wohlbefinden, Sicherheit	Gesundheit
		Sicherheit
	Solidarität, Gemeinschaft, sozialer Zusammenhalt	Siedlungsqualität
		keine Disparitäten, keine Verslumung
		Erholungs- und Freizeitangebot für alle

5.3 Bewertung

Barometer

Für jedes Kriterium bzw. für die dafür massgebenden Indikatoren (Messgrössen) ist die Ausprägung von -2 (nicht nachhaltig) bis +2 (nachhaltig) in einem sogenannten Barometer festgehalten. Die Bewertung der Kriterien erfolgte soweit dies möglich war quantitativ und in den übrigen Fällen qualitativ in einem diskursiven Prozess. Im Sinne der Methodik flossen die Ausprägungen der einzelnen Indikatoren entsprechend ihrem Gewicht ein. Als Vergleichsbasis diente die heutige Situation.

Mittelwert		Mittelwert		Bewertung						
Nachhaltigkeitsbereich	Aspekt			-2	-1	0	1	2		
				nicht nachhaltig				nachhaltig		
UMWELT	-1.15	Boden, Fläche, Fruchtbarkeit	-2.00	haushälterischer Umgang mit Boden (bezüglich Siedlung)						
				Begrenzung Siedlungsentwicklung/Sicherung FFF						
	Emissionen	0.56		0.56	geringe Luft- und Lärmbelastung durch Verkehr					
					Siedlungsentwicklung auf öffentlichen Verkehr ausrichten					
					ausgewogenes Verhältnis Einwohner und Beschäftigte					
	Landschaft, Natur, Artenvielfalt	-2.00		-2.00	Natürliche Lebensräume von Tieren und Pflanzen fördern					
					Landschaft					
WIRTSCHAFT	-0.33	Produktivität/Wohstand	0.00	qualitativ hochwertige Arbeitsplätze						
				Flächen für die Wirtschaft						
	Arbeitskräftepotenzial	0.00		0.00	qualitativ hochstehender Wohnraum für Arbeitskräfte					
					Qualität und Effizienz Infrastruktur					
	Qualität und Effizienz Infrastruktur	-1.00		-1.00	Effizienz öffentlicher Infrastrukturen (Strasse)					
					Effizienz öffentlicher Infrastrukturen (Ringbahn/ÖV)					
Effizienz sozialer Infrastrukturen (Schule, Kindergarten, ...)										
Ressourceneffizienz										
Gesellschaft	-0.17	Gesundheit, Wohlbefinden, Sicherheit	1.00	Gesundheit						
				Sicherheit						
	Solidarität, Gemeinschaft, sozialer Zusammenhalt	-1.33		-1.33	Siedlungsqualität					
					keine Disparitäten, keine Verslumung					
					Erholungs- und Freizeitangebot für alle					

Für die verschiedenen Entwicklungsmöglichkeiten wurde ein solcher Barometer erstellt. Der Vergleich der Barometer diene dem Stadtrat als Strukturierungs- und Entscheidungshilfe bei der Positionssuche. Aus den positiven und negativen Ausprägungen ist ersichtlich, wie sich die Entwicklungsmöglichkeiten im Vergleich zur heutigen Situation auf die Ziele und Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung auswirken. Die Ausprägungen zeigen, wo im Vergleich zur heutigen Situation positive oder negative Auswirkungen zu erwarten sind, und erlauben einen Vergleich möglicher Entwicklungen untereinander.

Mittelwerte im Vergleich

Fasst man die Ausprägungen der Kriterien zwischen -2 (nicht nachhaltig) bis +2 (nachhaltig) für die einzelnen Aspekte bzw. die Zielbereiche Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft in Mittelwerten zusammen, ergibt sich folgendes Bild:

<i>Mögliche Entwicklungen</i>	<i>Gesamt</i>	<i>Umwelt</i>	<i>Wirtschaft</i>	<i>Gesellschaft</i>
1 a, b, c, d Wohn- und Arbeitsstadt	-0.36	-1.09	0.00	0.00
1e Arbeitsstadt	-0.56	-1.37	-0.14	-0.17
2 a, b und 3 a, b Wohn- und Arbeitsnutzungen (mit Ringbahn)	-0.10	-0.43	-0.03	0.17
2 c, d und 3 c, d, e Wohn- und Arbeitsnutzungen (am Rand)	0.10	0.22	0.08	0.00

<i>Mögliche Entwicklungen</i>	<i>Gesamt</i>	<i>Umwelt</i>	<i>Wirtschaft</i>	<i>Gesellschaft</i>
8 intensive Erholung	0.30	0.46	0.11	0.33
9 sanfte Naherholung	0.53	1.04	0.22	0.33
10 Landwirtschaft/Natur	0.54	1.24	0.22	0.17

<i>Entwicklungslinien Bund/BABLW</i>	<i>Gesamt</i>	<i>Umwelt</i>	<i>Wirtschaft</i>	<i>Gesellschaft</i>
A Militärflugplatz wie bisher	0.00	0.00	0.00	0.00
B Reduktion militäraviatische Nutzung	0.13	0.24	-0.03	0.17
C Militär/Business Aviation	-0.17	-0.04	0.19	-0.67
D, E Business Aviation/Charter	-0.57	-0.52	0.06	-1.25

<i>Entwicklungsoption</i>	<i>Gesamt</i>	<i>Umwelt</i>	<i>Wirtschaft</i>	<i>Gesellschaft</i>
F Aufhebung aviatische Nutzung	0.63	0.48	0.17	1.25

6 Workshops

6.1 Ziele

Die Workshops (vgl. Kap. 2) dienten insgesamt dazu

- Wissen, Sichtweisen, Anliegen, Rahmenbedingungen, Ideen, Vorstellungen aller Beteiligten und Betroffenen einzubeziehen und
- gemeinsames Wissen über Sachverhalte zu erarbeiten.

Dadurch soll die Position des Stadtrates möglichst breit abgestützt werden.

Ziele des ersten Workshops waren

- Ideen und Entwicklungsvorstellungen zum Flugplatz zu sammeln und
- eine Auslegeordnung zu erhalten über
 - die Vorstellungen der Schlüsselakteure und
 - Handlungsspielräume, Chancen und Konflikte

Ziele des zweiten Workshops waren

- die Sichtweise der Teilnehmenden zur Auslegeordnung möglicher Entwicklungen kennenzulernen,
- Reaktionen auf die Beurteilung des Stadtrates zu erhalten,
- Übereinstimmungen und Diskrepanzen in der Beurteilung und den Positionen zu erkennen.

6.2 Ablauf der Workshops

Programm Workshop 1 vom 13. Mai 2002

16.30 Begrüssungskaffee

Begrüssung und Einstieg		
17.00	Begrüssung	L. Ziörjen
	Einstieg in den Workshop	B. Breitenmoser

Ideen und Vorstellungen sammeln		
17.30	Brainstorming Ideen/Vorstellungen Flugplatzareal 2020	Teilnehmende
18.00	Situation und Entwicklungsvorstellungen	W. Natrup, Schlüsselakteure

ca. 18.50 kleiner Imbiss

Ideen und Vorstellungen beurteilen		
19.30	Chancen und Konflikte der Ideen und Vorstellungen	Teilnehmende

Abschluss		
20.50	Rückblick und Ausblick	L. Ziörjen

21.00 Ausklang bei einem Glas Wein

Programm Workshop 2 vom 8. Juli 2002

16.30 Begrüssungskaffee

Begrüssung und Einstieg		
17.00	Begrüssung	L. Ziörjen
	Einstieg in den Workshop	B. Breitenmoser

Mögliche Entwicklungen: Vor- und Nachteile		
17.15	Werkstattbericht aus dem Stadtrat	W. Natrup
18.00	Vor- und Nachteile möglicher Entwicklungen	Teilnehmende

ca. 18.50 kleiner Imbiss

19.30	Vor- und Nachteile möglicher Entwicklungen	Teilnehmende
-------	--	--------------

Positionen		
20.00	Wünschbarkeit möglicher Entwicklungen	L. Ziörjen (Stadtrat) Teilnehmende

Abschluss		
20.50	Rückblick und Ausblick	Teilnehmende, L. Ziörjen

21.00 Ausklang bei einem Glas Wein

6.3 Teilnehmende

An den Workshops nahmen folgende Personen teil, wobei der Stadtrat die Rolle eines Beobachters und Zuhörers einnahm.

Tisch Nr. Workshop 1 Workshop 2

Dübendorf				
Stadtpräsident Dübendorf	Herr Heinz Jauch		X	X
Hochbauvorstand Dübendorf	Herr Lothar Ziörjen		X	X
Tiefbauvorstand Dübendorf	Herr Rolf Güttinger		X	X
Finanzvorstand Dübendorf	Herr Martin Bäumle		X	X
Gesundheitsvorstand Dübendorf	Frau Rita Bernoulli		X	X
Sicherheitsvorstand Dübendorf	Herr Heinrich Kaiser		X	O
Sozialvorstand Dübendorf	Herr Kurt Spillmann		X	X
Bildungsvorstand Dübendorf	Herr Hans Zeier		X	X
CVP Dübendorf	Herr Viktor Eugster	1	X	O
DP Dübendorf	Herr Hans Fenner	1	X	X
EVP Dübendorf	Herr Ernst Tschumi	1	X	X
FDP Dübendorf	Herr Rudolf Herter	1	X	X
FREIE Dübendorf	Herr Achim Kuhnt	1	X	O
GEU Dübendorf	Frau Ursula Hunziker	1	X	X
SP Dübendorf	Frau Elfi Anderegg	4	X	X
SVP Dübendorf	Herr Guido Schwegler	1	X	X
Leiter Hochbauamt Dübendorf	Herr Roland Emhardt	5	X	X
Leiter Liegenschaftenverw. Dübendorf	Herr Franz Ghilardi	5	X	X
Leiter Planungsamt Dübendorf	Herr János Wettstein	5	X	X
Wangen-Brüttisellen				
Gemeindepräsident Wangen-Brüttisellen	Herr Rolf Berchtold	2	X	X
Planungs- und Hochbauvorstand W-B	Herr Ueli Weber	2	X	X
Tiefbauvorstand Wangen-Brüttisellen	Herr Erik Boller	2	X	O
Finanzvorstand Wangen-Brüttisellen	Herr Emil Rebsamen	2	X	O
Bausekretär Wangen-Brüttisellen	Herr Harry Schneider	2	X	O
Volketswil				
Gemeindepräsident Volketswil	Herr Bruno Walliser	2	X	O
Werkvorstand Volketswil	Frau Trudy Weber	2	X	X
Tiefbauvorstand Volketswil	Herr Bruno Demuth	2	X	O
Kanton Zürich				
Amt für Raumordnung + Vermessung	Herr Heinz Vetter	5	X	O
	Herr Hansruedi Diggelmann	5	X	O
	Herr Lucas Schloeth	5	X	X
Amt für Verkehr AfV, Verkehrsplanung	Herr Peter Spörri	5	X	X
Bund				
BABLW	Herr Hans-Peter Erni	3	X	X
BABLW	Herr Manfred Hildebrand	3	X	X
JU-AIR	Herr Kurt Waldmeier	3	X	O
Vereinigungen				
Zürcher Planungsgruppe Glattal	Herr Hans-Rudolf Blöchliger	2	O	X
Regionalplanung Zürich und Umgebung	Herr Christian Bachofner	5	X	X
Verein der Freunde der Luftwaffe VFL	Herr Hans-Peter Fankhauser	3	X	X
Forum Flugplatz Dübendorf	Herr Peter Bosshard	3	X	X
	Herr Robert Steiner	3	X	X
Komitee Fluglärm	Herr Daniel Brühwiler	4	X	X
Ehem. Verein Bürger u. Bürgerinnen gegen Fluglärm	Herr Daniel Schnider	4	X	X
	Herr Hansruedi Schwarzenbach	4	X	X
Gewerbe-, Handels- + Industrieverein	Herr Werner Benz	3	O	X
Naturschutzverein Dübendorf	Herr Heinz Locher	4	X	X
	Herr Thomas Winter	4	X	X

Die Leitung und Moderation der Workshops nahm Ernst Basler + Partner AG als neutrale Instanz wahr. Sie wurde durch Herrn Andreas Stoll (Planungsamt Dübendorf) unterstützt.

		<i>Workshop 1</i>	<i>Workshop 2</i>
Ernst Basler + Partner AG	Herr Wilhelm Natrup	X	X
Ernst Basler + Partner AG	Frau Bernadette Breitenmoser	X	X
Ernst Basler + Partner AG	Herr Moritz Wandeler	X	X
Planungsamt Dübendorf	Herr Andreas Stoll	X	X

6.4 Ergebnisse

Workshop 1: Ideen und Vorstellungen

Im Rahmen eines Brainstormings trugen die Teilnehmenden folgende Ideen und Vorstellungen für eine langfristige Entwicklung des Militärflugplatzes zusammen:

Entwicklungen Wohnen/Arbeiten

- Bauliche Ergänzungen in den Randzonen
- Wohnquartiere; genügend Arbeitsplätze und Einkauf im Glattal
- Arbeitsplatzgebiet
- Nutzung der bestehenden Gebäude
- Messepark
- Technologiepark (auf Basis der heutigen Nutzung)

Aviatische Nutzung

- Weiterhin Militärflugplatz mit/ohne zivilaviatische Nutzung (Jet Aviation)
- Erhalt Landwirtschaftszone
- Reine zivilaviatische Nutzung

Freizeit/Landschaft

- Freizeiteinrichtungen/Naherholung
- Freizeitpark
- See
- Landwirtschaft
- Sportnutzungen auf versiegelten Flächen
- Ressourcen-/Naturschutz
- Renaturierung
- Ausbildungszentrum (Ressourcen/Biologie)

Strategische Hinweise

- Trennen Mitte/Rand (verschiedene Nutzungen)
- Erschliessung ÖV: Verlängerung Stadtbahn/Ringbahn, Tram
- Finanzierungsparzellen am Rand für naturnahe Gebiete im Innern

Workshop 1: Chancen und Konflikte

Die gesammelten Entwicklungsvorstellungen beurteilten die Teilnehmenden bezüglich Chancen und Konflikten wie folgt:

Entwicklungsvorstellungen

Wohnen/Arbeiten	<i>Chancen</i>	<i>Konflikte</i>
generelle Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung mit ÖV • Steigerung der Wertschöpfung • Dachflächen zur Gewinnung von alternativen Energien • Attraktivitätssteigerung: positiv für Wirtschaftsstandort 	<ul style="list-style-type: none"> • Mehrverkehr und andere Umweltbelastungen (durch Industrie) • Bedrohung des Grünraums (Entwicklung nur in Randgebieten) • Ohne raumplanerische Vorgaben kann gewünschte Entwicklung nicht erreicht werden • Frage der Erschließung
bauliche Ergänzungen in Randzone	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsplätze schaffen • Einengung Luftverkehr • Verdichten bestehender Bauzonen 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturkosten, Emissionen • vermehrter Helikopterverkehr
Wohnquartiere	<ul style="list-style-type: none"> • Einengung Luftverkehr • Sicherung Arbeitsplätze • Vorhandenes Vakuum an Wohnbauten mildern 	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht zonenkonform • Verslumungsgefahr bei paralleler aviatischer Nutzung (Unverträglichkeit) • Siedlungsneubau statt Erneuerung des Bestands
Arbeitsplatzgebiet	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung Arbeitsplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Kein Bedarf • Industrieruinen
Nutzung der bestehenden Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsplätze erhalten • Im Rahmen bestehender Infrastrukturen 	
Messepark	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsplätze schaffen • Zentrumsfunktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Überangebot europaweit • Verkehrsprobleme, Parkplätze • Überflutung durch Menschenmasse
Technologiepark (auf Basis der heutigen Nutzung)	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung Attraktivität des Fliegermuseums • Zentrumsfunktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsaufkommen • Überflutung durch Menschenmasse • Kein Bedarf, Attraktivität (Steuern)

Entwicklungsvorstellungen

Aviatische Nutzung	<i>Chancen</i>	<i>Konflikte</i>
Weiterhin Militärflugplatz mit/ohne zivilaviatischer Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • Vorübergehende Verhinderung der Südanflüge • Rückgang/Wegfall Jetbetrieb (ohne) • Ergänzung mit geeignetem zivilen Flugbetrieb (mit) • Erhalt Unterhaltsbetrieb 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtbelastung der Luft darf nicht steigen (mit) • Unfallrisiko • Unerwünschter zivilaviatischer Betrieb (mit) • Abgrenzung Militär-/Privatfliegerei (mit) • Unrealistisches Szenario (ohne)
Erhalt Landwirtschaftszone	<ul style="list-style-type: none"> • ökologische Landwirtschaft → Artenvielfalt • Grünflächen bleiben 	<ul style="list-style-type: none"> • Aviatische Nutzung • Grundwasser
Reine zivilaviatische Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • keine Alternative für Dübendorf • Geschäftsmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung nur durch Änderung des Artikels 38 des Luftfahrtgesetzes möglich

	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Arbeitsplätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Verschlechterung Lebensqualität • Fluglärm • Gefahr 24 Stunden-Nutzung • Steuerauscheidung (Anliegergemeinden) • Erschliessung • Luftraum Kloten/Dübendorf • Politische Durchsetzbarkeit
--	--	--

Entwicklungsvorstellungen


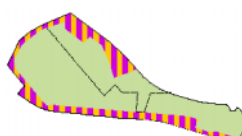


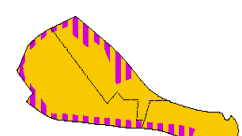
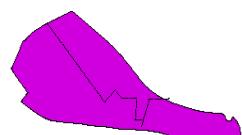
Freizeit/Landschaft

Chancen

Konflikte

	<ul style="list-style-type: none"> • Image-Verbesserung für Dübendorf • „grüne Lunge“ in belastetem Gebiet • Teilweise Erhalt der Landwirtschaftszone • Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen • Jugendpolitik: Prävention durch Sportmöglichkeiten • Erholung in der Nähe • Zeitweise Pistennutzung für alternative Nutzungen • Erholungs-/Naturschutzzone möglich • Lebensqualität in umliegenden Gemeinden • Business (Freizeitpark) • Nutzen vorhandener Infrastrukturen (z.B. für Sportnutzungen; Ausbildungszentrum) • Bescheidene Unterhaltskosten für die verbleibenden Pisten • Fliegerei wird nur schrittweise reduziert • Dauerhaft Freizeitmöglichkeiten ohne weitere Hochbauten (See) 	<ul style="list-style-type: none"> • Freizeitverkehr (Individualverkehr) • Überlastung Parkplatzangebot • Intensivere Verkehrserzeugung bei Freizeitpark und anderen intensiven Nutzungen • Kosten ÖV-Erschliessung • Unterhaltskosten • Nicht mit Fliegerei vereinbar • Vandalismusprobleme • Wohnqualität (Verkehr; Tag/Nacht und Wochenende) • Realisierbarkeit (See) • Klimaveränderung, Gefährdung Grundwassernutzung (See) • Keine Nutzung des Areals möglich (Ressourcen-/Naturschutz) • Kein Bedarf (Ausbildungszentrum) • Intensivere Nutzung der Natur
--	---	--

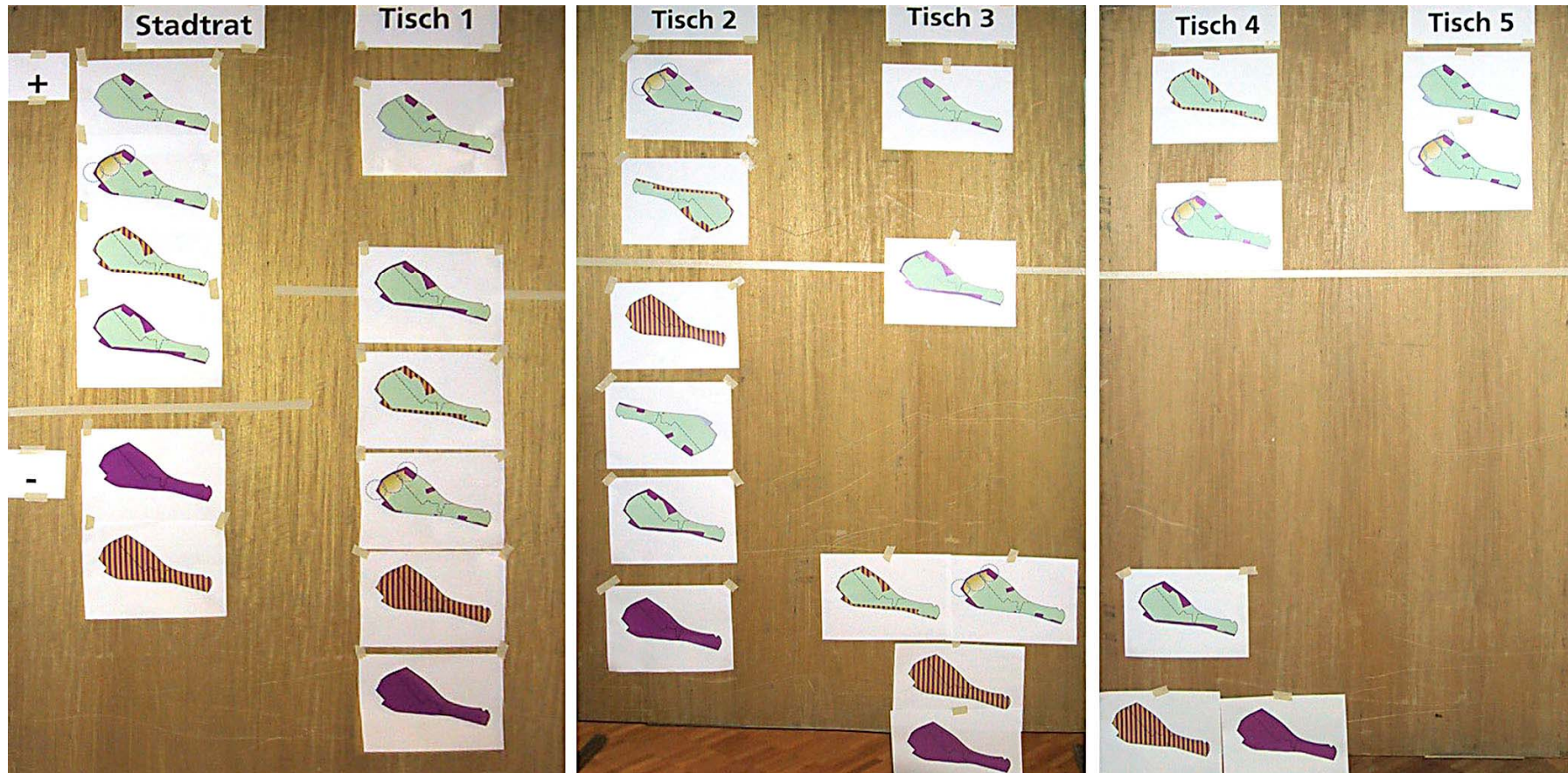
Workshop 2: Vor- und Nachteile möglicher Entwicklungen

	+ <i>Besondere Vorteile</i>	- <i>Besondere Nachteile</i>
Nutzung der Bestände 	Frei-/Grünfläche bleibt erhalten; Landwirtschaft weiter möglich Spielraum für Konzept ab 2015 möglich Hochqualitative Arbeitsplätze Beschränkte Freizeitnutzung möglich Kein zusätzlicher Verkehr Aviatik bleibt im Rahmen der heutigen Einschränkungen bestehen Bekannte aviatische Nutzung (zeitlich)	Keine Entwicklungsmöglichkeiten Nur sehr beschränkte Nutzung durch die Öffentlichkeit Schleichende Umnutzung möglich Lärmbelastung bleibt Gefahr Erweiterung der zivilaviatischen Nutzung
Wohn/Arbeitsnutzungen am Rand 	Bebauung Wohnen mit Naherholungsgebieten möglich Mischnutzung (lebendiges Quartier) Landwirtschaft weiter möglich Entwicklung in bereits erschlossenen Gebieten Kontrolliertes Wachstum möglich Wohnnutzung be-/verhindert Aviatik	Randbebauungen ermöglichen Quartierbildung beschränkt Qualitativ hochwertige Wohnnutzung fraglich Zusätzliche Infrastrukturkosten Wohnnutzung entlang Autobahn schwierig Zunahme des Verkehrs (ÖV und MIV) Mit Flugbetrieb nicht langfristig erträglich; Reduktion zwingend
Arbeitsnutzungen am Rand 	Vergrößerung Arbeitsangebot Landwirtschaft weiter möglich Bessere Nutzung der vorhandenen Randgebiete Neue Wohnzonen ausserhalb Flugplatz Lärmempfindlichkeit nicht so streng Wenig Infrastruktur	Ungleichgewicht Wohnen/Arbeiten Verpasste Chance für reines Wohngebiet Vorspuren für Arbeitsstadt Zunahme des Individualverkehrs Zusätzliche Infrastrukturkosten Weiterhin Jetbetrieb/Aviatik
Wohn/Arbeitsnutzungen (Ringbahn) 	Quartierbildung möglich; hochwertiger Wohnraum Moderates Wachstum möglich Landwirtschaft weiter möglich Grossflächige Grünzonen Gemischte Nutzung wird mit ÖV rentabler/attraktiver Anbindung ÖV einfacher/günstiger Nutzung der vorhandenen Erschliessung Wohnnutzung verhindert Aviatik	Zunahme MIV Rückbaukosten Verlust von aviatischen Infrastrukturen inkl. Arbeitsplätze Wohnen/Aviatik verträgt sich nicht
Nachhaltige Nutzungsplanung als Instrument notwendig		
Wohn- und Arbeitsstadt 	Entwicklung von Wohnquartieren und Parks möglich Entwicklung neuer Ideen bezügl. Wohnen und Arbeiten Langfristig mehr Einwohner Keine Aviatik	Bedarf nicht ausgewiesen Zusätzliche Belastung der Region bezüglich Verkehr, Bevölkerung (Soziales), Umwelt Verslumungsgefahr Hohe Infrastrukturkosten Fluggeschichte geht verloren Chance Flugplatz geht verloren
Arbeitsstadt 	Keine Vorteile Keine Aviatik	Nur Nachteile Sehr hohe Rückbaukosten Bedarf nicht vorhanden Verkehrsbelastung Lärm/Umweltbelastung Fluggeschichte geht verloren Chance Flugplatz geht verloren

	<i>+ Besondere Vorteile</i>	<i>- Besondere Nachteile</i>
<p>Intensive Erholung</p> 	<p>Erholung für grosses Einzugsgebiet (über Dübendorf hinaus)</p> <p>Keine Aviatik möglich</p>	<p>Hohes Verkehrsaufkommen</p> <p>Hohe Investitionen für Freizeitanlagen</p> <p>Starke Emissionen</p> <p>Rückbaukosten bei bestehenden Gebäuden und Anlagen</p>
<p>Sanfte Erholung</p> 	<p>Gestaltete Landschaft mit viel Ruhebereich</p> <p>Aviatik möglich</p> <p>Keine Aviatik möglich</p>	<p>Geringe materielle Wertschöpfung</p> <p>Zusätzlicher Verkehr</p> <p>Gefahr der Intensivierung</p> <p>Stark eingeschränkte Nutzung neben Flugverkehr</p>
<p>Landwirtschaft/Natur</p> 	<p>Naturbelassene Landschaft auf grosser Fläche</p> <p>Nachhaltiges Bauen in Randzonen gefordert (Grundwasser)</p> <p>Einschränkung der Aviatik (Zeppelinlandeplatz denkbar)</p> <p>Keine Aviatik möglich</p>	<p>Grossflächige Landwirtschaft: Gefahr der Intensivierung</p> <p>Flugverkehr schränkt landwirtschaftliche Nutzung ein</p>

Workshop 2: Positionen

Die Teilnehmenden beurteilten die Wünschbarkeit möglicher Entwicklungen wie folgt:

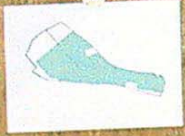
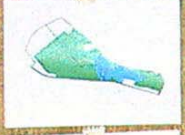


adtrat

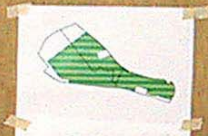
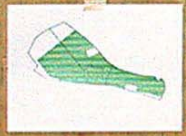
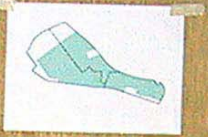
Tisch 1



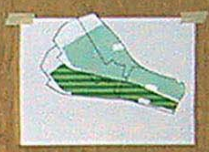
Tisch 2



Tisch 3



Tisch 4



Tisch 5



7 Position Stadtrat

Ziele und Grundsätze

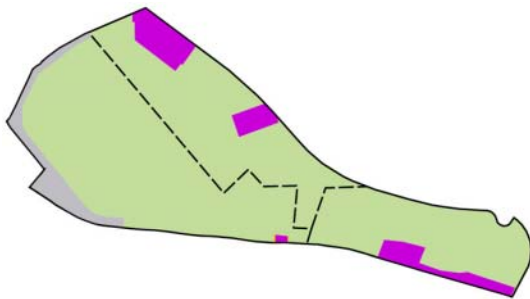
Der Stadtrat strebt für die Siedlungs-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung eine Entwicklungslinie an, welche sich an folgenden Zielen und Grundsätzen orientiert:

- Die Nutzung des Flugplatzareals leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung, das heisst sie nimmt auch in einem grösseren Zusammenhang betrachtet nur soviel Raum in Anspruch, als dies für die Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft verträglich ist und künftigen Generationen Entscheidungsspielräume und Entwicklungsmöglichkeiten offenlässt.
- Bestehende Potenziale (Umstrukturierungsgebiete Giessen, Hochbord und Zwicky sowie Reservezonen und weitere Verdichtungsmöglichkeiten in den bestehenden Bauzonen) sind zu berücksichtigen. Die Entwicklung des Flugplatzes soll vorläufig nicht zu einem grösseren zusätzlichen Wachstum führen.
- Die Nutzung des Flugplatzareals soll keine grossen Infrastrukturkosten verursachen.
- Der Stadtrat Dübendorf erachtet den Ringbahnschluss via Bahnhof Dübendorf und Wangenstrasse als sinnvoll und vertritt diese Position gegenüber dem Zürcher Verkehrsverbund und den Verkehrsbetrieben Glattal offensiv. Die langfristige Siedlungsentwicklung auf dem Flugplatzareal soll die Nachfragesituation entlang des Ringbahntrassees Dübendorf Wangen-Brüttisellen verbessern. Sie trägt damit zur Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Schwerpunkte des öffentlichen Verkehrs bei.
- Eine Realisierung von Wohnnutzung und damit die Festlegung von Art und Ausmass wird erst bei einer Reduktion des Flugbetriebs auf ein für lärmempfindliche Nutzungen verträgliches Mass möglich.
- Eine allfällige Wohnnutzung ist mit den angrenzenden Wohnquartieren zu sinnvollen Einheiten zu verbinden. Bezüglich Versorgung mit sozialen Infrastrukturen (z.B. Schule) soll kein eigenständiges Quartier entstehen.
- Das Flugplatzareal wird heute extensiv landwirtschaftlich genutzt und bietet Naturraumpotenziale. Beides soll soweit möglich als Ergänzung zur aviatischen Nutzung wie auch zu einer künftigen baulichen Nutzung erhalten und gefördert werden. Allenfalls können einzelne Teile des Areals (evtl. in Verbindung mit bestehenden Bauten und Anlagen) einer sanften Naherholung zugeführt werden.
- Die Entwicklungslinie soll dem Stadtrat für das Fällen anstehender planerischer und baulicher Entscheide eine Richtung vorgeben, welche auf langfristig anzustrebenden Nutzungsvorstellungen basiert.

Angestrebte Entwicklungslinie

Ausgehend von den Zielen und Grundsätzen sowie der in Kap. 6 beschriebenen Bewertung der Entwicklungsmöglichkeiten erachtet der Stadtrat Dübendorf die verschiedenen Ideen für eine intensive Nutzung bzw. grossflächige Umzonungen in Wohn- und/oder Arbeitsgebiete aufgrund ihrer gravierenden Umwelt- und Verkehrsauswirkungen als nicht wünschbar. Der Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr bzw. auf die Ringbahn misst er besondere Bedeutung bei. Deshalb hat er sich für eine verstärkte Nutzung des Areals im Einzugsbereich des Ringbahntrassees entschieden. Erstrebt folgende Entwicklungen an:

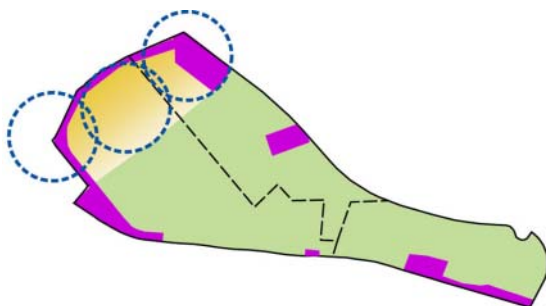
Erster Schritt: Nutzung der Bestände



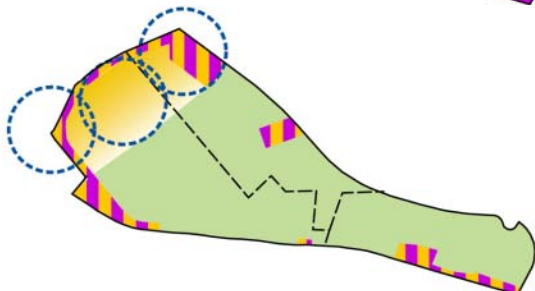
In einem ersten Schritt sollen die Nutzungsmöglichkeiten im Rahmen der bestehenden Bauten und Anlagen bzw. Bauzonen für weitere, auch private Nutzungen (z.B. für Arbeitsplätze, Einrichtungen für Kultur und Freizeit usw., nicht aber für Wohnraum) geöffnet werden. Wo dies sinnvoll ist, sind in beschränktem Ausmass auch Arrondierungen der baulich nutzbaren Flächen zu ermöglichen.

Dabei sollen nur Entscheide getroffen werden, welche mit dem heutigen Betrieb des Flugplatzes vereinbar sind.

Langfristige Option: Wohn- und Arbeitsnutzungen (Ringbahn)



Bei einer Reduktion des Flugplatzbetriebs auf ein für lärmempfindlichere Nutzungen (z.B. Wohnen) verträgliches Mass - wie sie längerfristig aus Sicht des Stadtrates erwünscht ist - soll auf weiteren Flächen eine bauliche Nutzung ermöglicht werden.



Erst die Zulassung von Wohnen auf Teilen der Fläche schafft gute Voraussetzungen für die Entstehung eines lebhaften durchmischten Quartiers. Monofunktionale Gebiete bergen Verslumungsgefahr. Die Wohnnutzung kann entweder im zentralen Bereich (siehe Abb. oben) oder ergänzend im Randbereich angestrebt werden (siehe Abb. unten).

Die Entwicklung soll so stark sein, dass sich eine für die Wirtschaftlichkeit der Ringbahn oder der Tramverlängerung ausreichende Anzahl an Einwohnern und Beschäftigten innerhalb des Einzugsbereichs von 400 m um die Haltestellen ansiedelt. Hiermit schafft der Stadtrat die Voraussetzung zur langfristigen Realisierung der Ringbahn, für dessen Richtplaneintrag er sich ausgesprochen hat. Die Entwicklung soll aber nicht ein Ausmass annehmen, welches den Bau und Betrieb grösserer technischer oder sozialer Infrastruktureinrichtungen erfordert.

Gemeindeübergreifende Strategie

Die Position des Stadtrates dient als Grundlage für die Entwicklung einer gemeindeübergreifenden Strategie. Erst eine unter den Flugplatzgemeinden abgestimmte Strategie bietet die Voraussetzungen für eine koordinierte Politik, welche es erlaubt die Entwicklung in die erwünschte Richtung zu lenken.