



Anhang D

Flugplatz Dübendorf

SIL-Koordinationsprozess: Faktenblatt «Weiternutzung Tower»

vom 13. April 2018

Vorbemerkungen

Die Flugplatz Dübendorf AG beauftragte im Frühjahr 2016 verschiedene Planungsbüros mit der Erarbeitung von Grundlagen und Konzepten für den SIL-Koordinationsprozess und das Umnutzungsverfahren. Diese Arbeiten dauerten bis Ende 2016 / Anfang 2017.

Erkenntnisse aus diesen Grundlagenarbeiten führten zu weiteren spezifischen Abklärungen und Studien, die während des SIL-Koordinationsprozesses 2017 / 2018 erfolgten.

Die für den SIL-Koordinationsprozess relevanten Berichte und Studien werden dem Schlussbericht angehängt. Die im Anhang enthaltenen Berichte geben jeweils die Grundlagen und Kenntnisse zum Zeitpunkt ihrer Erarbeitung wider. Berichte neueren Datums können deshalb inhaltlich vereinzelt von solchen älteren Datums abweichen. Auf eine nachträgliche Abstimmung der verschiedenen Berichte wurde jedoch bewusst verzichtet.

Faktenblatt "Weiternutzung Tower"

Erstellt von: skyguide und FDAG

Heutige Flugsicherung

Der Kontrollturm mit der Flugsicherung für den militärischen Flugplatz Dübendorf befindet sich über dem Eingangs- / Unterrichtsgebäude "Götterbogen" (Wangenstrasse 40). Er liegt innerhalb der ersten Etappe der Innovationspark-Entwicklung.

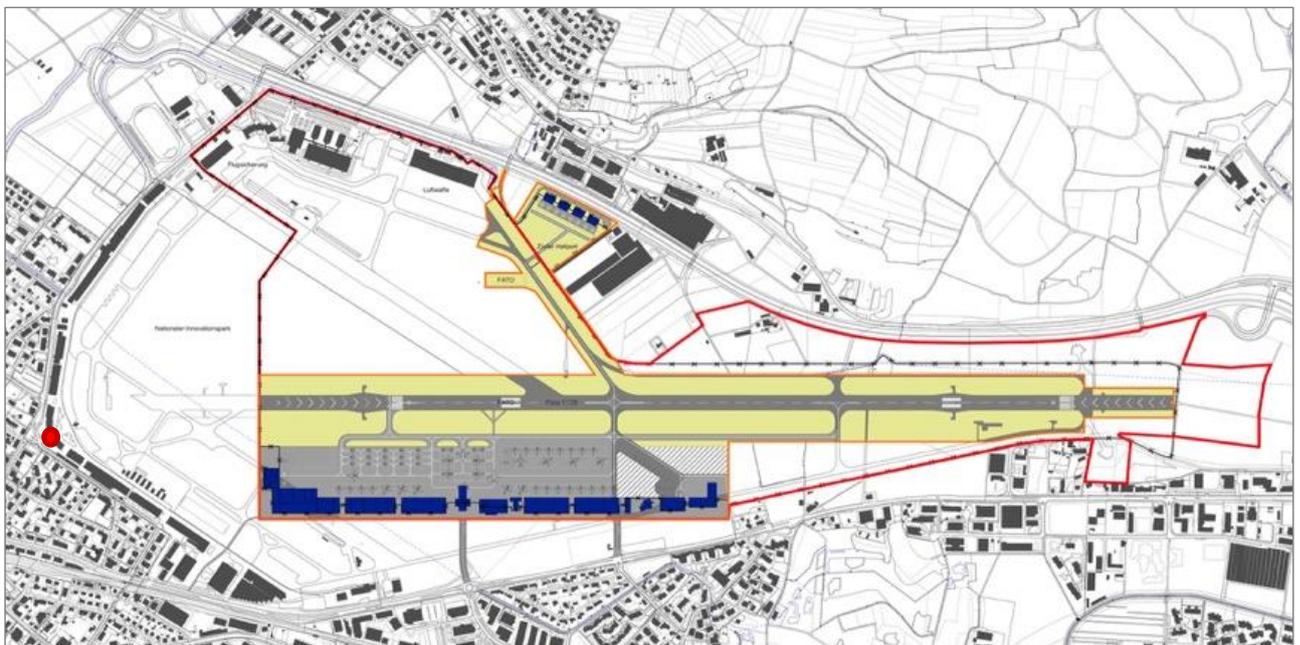


Abbildung 1: Masterplan „Ziviler Flugplatz Dübendorf“ mit dem Standort des heutigen Kontrollturms

Die Räume der Platzverkehrs- und An- / Abflugkontrolle sind im Besitz des VBS, ebenso die Ausrüstung für die Flugsicherung. Die Flugsicherung skyguide mietet die für die Durchführung der Flugsicherungsdienste benötigten Räumlichkeiten, die mit einem separaten und gesicherten Zugang ab dem 2. OG erschlossen werden. Die für die Flugsicherungsdienste benötigten Geräte werden heute, bis auf wenige Ausnahmen, von der Luftwaffe beschafft, installiert und unterhalten.

Die Versorgung der Räume mit den erforderlichen Medien – Stark- / Schwachstrom (Kupfer-, Glasfaserkabel), Heizung, Lüftung / Klima und Wasser – erfolgt durch das VBS. Als vorbeugender Brandschutz sind Brandmelder installiert als Bestandteil der Brandmeldeanlage für das gesamte Gebäude. Zur Versorgung gehört auch die Sicherstellung einer unterbrechungsfreien Stromversorgung, wofür ausserhalb des Gebäudes ein Generator (Notstromdiesel) sowie zusätzliche Batterien installiert sind. Diese gehören ebenfalls dem VBS.

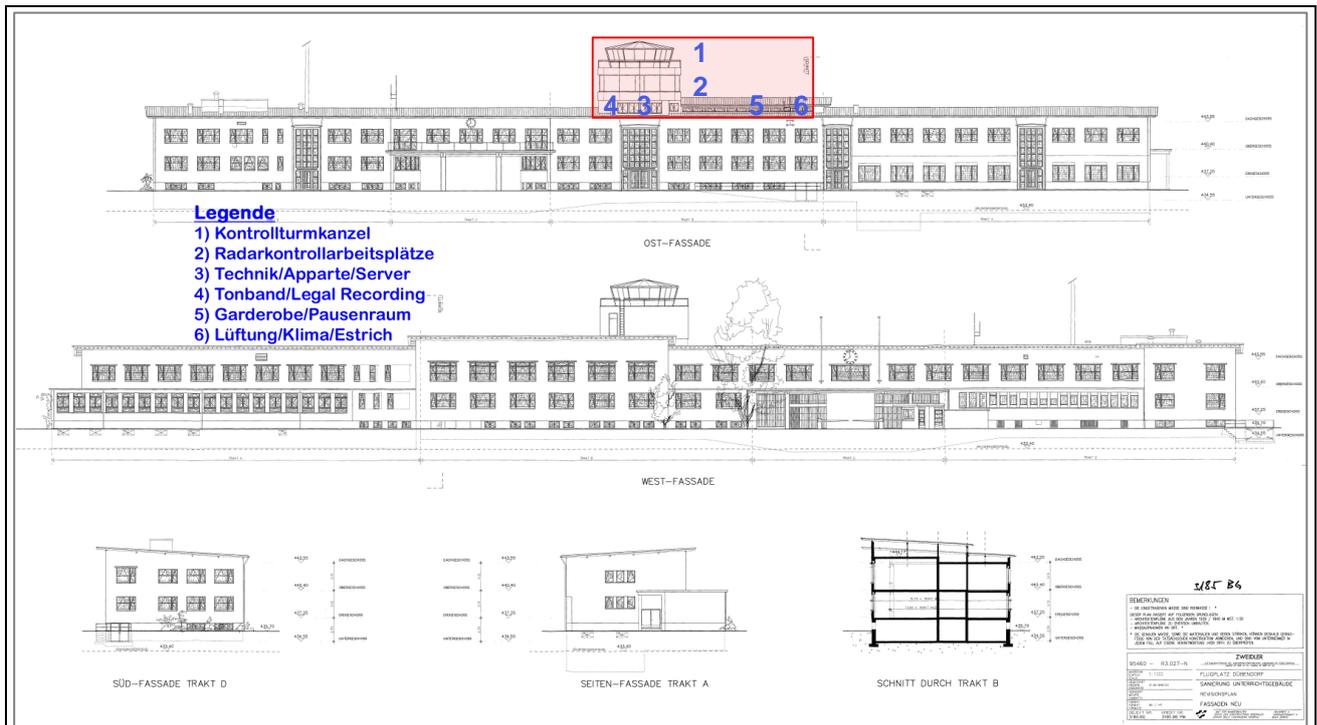


Abbildung 2: Eingangs-/Unterrichtsgebäude mit Kontrollturm

Künftige Flugsicherung

Weiternutzung Kontrollturm für Platzverkehrsleitung

Aufgrund der geographischen Nähe zum Flughafen Zürich werden zur Abwicklung von IFR-Verkehr auf dem Flugplatz Dübendorf auch künftig eine Platzverkehrs- und eine An- / Abflugkontrolle notwendig sein. Eine wichtige Voraussetzung für die Platzverkehrsleitung ist die uneingeschränkte Sicht auf die Start- / Landepiste 11-29 sowie auf die Flugbetriebsflächen wie Rollwege und Standplätze auf dem Vorfeld. Gemäss Simulationen von skyguide sind diese Voraussetzungen beim bestehenden Kontrollturm erfüllt, solange die bauliche Entwicklung des Innovationsparks die freie Sicht auf die Piste 11-29, die Rollwege und das Vorfeld nicht unterbindet.

Die militärischen Flugsicherungsinstallationen und -systeme müssen durch diejenigen der zivilen Flugsicherung abgelöst werden (z. B. Funk- und Telefonsysteme, Luftlagedarstellung, Flugplanverarbeitung, Befeuerungssysteme für Piste und Rollwege etc.). Zudem werden neue Medienverbindungen und Datenleitungen zum Air Navigation Center der skyguide in Wangen und zum Business Aviation Center der FDAG zu erstellen sein.

Da das VBS ihre Bauten im Areal des Innovationsparks an den Kanton Zürich (bzw. dieser an die Stiftung Innovationspark) abgeben wird, ist die Weiternutzung der bestehenden Räumlichkeiten für die Flugsicherung mit entsprechendem Mietvertrag mit dem Kanton Zürich (Stiftung Innovationspark) inkl. der entsprechenden Versorgung sicherzustellen.

Alternativstandort für die Platzverkehrs- und An- / Abflugkontrolle

Sobald die bauliche Entwicklung des Innovationsparkareals entweder das ehemalige Eingangs- und Unterrichtsgebäude der Luftwaffe oder die Versorgungsinfrastruktur für die Flugsicherungsräume beanspruchen oder aber die uneingeschränkte Sicht auf Piste, Rollwege und Vorfeld des zivilen Flugplatzes Dübendorf beeinträchtigen wird, muss die Flugsicherung mit der Platzverkehrs- und An- / Abflugkontrolle an einem alternativen Standort aufgebaut werden.

Zu diesem Zweck plant die FDAG bei der Projektierung ihrer Hochbauten im obersten Geschoss des Business Aviation Center (BAC) einen "multifunktionalen Raum" für die Platzverkehrsleitung einschliesslich der entsprechenden Flugsicherungsinfrastrukturen und Räumlichkeiten. Bei ausreichend bemessener Vorlaufzeit – gemäss skyguide sollten nach heutigem Kenntnisstand drei Jahre ausreichen – kann ein nahtloser Übergang auf eine Flugsicherung, welche im künftigen BAC platziert ist, sichergestellt werden.

Als Variante dazu untersucht skyguide die Realisierung eines Aufbaus mit einer Kontrollkanzel auf dem bestehenden Gebäude des Air Navigation Center.

Als Alternative zu einem physischen Kontrollturm wird zudem die Umsetzung eines Remote Tower Konzeptes überprüft, bei welchem die Platzverkehrsleitung mittels einer virtuellen Überwachung per Video-Technologie und örtlich entferntem Kontrollzentrum erfolgen wird. Ein solches Konzept muss jedoch zuerst noch von skyguide entwickelt und vom BAZL zertifiziert werden.

Weiteres Vorgehen

Die FDAG wird beim Kanton Zürich (bzw. der Stiftung Innovationspark) den Antrag einreichen, den bestehenden Kontrollturm mit den für die Flugsicherungsdienste benötigten Räumlichkeiten und Zuleitungen weiterhin für Flugsicherungszwecke nutzen zu können, solange die Entwicklung des Innovationsparks nicht die weitere Nutzung als Kontrollturm verunmöglichen wird.

In der Projektierung der Hoch- und Tiefbauten wird die FDAG sowohl eine aus dem bestehenden Kontrollturm heraus operierende Flugsicherung als auch eine, die im Business Aviation Center platziert ist, einbeziehen und die benötigten Infrastrukturen und Anlagen einplanen.

7. März 2018 / FDAG