



Eingeschrieben
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Dübendorf, 18. März 2019

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL hat am 18. Februar den Entwurf Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Objektblatt für das künftige zivile Flugfeld Dübendorf öffentlich aufgelegt. Das Forum Flugplatz Dübendorf nimmt nachfolgend dazu Stellung. Gemäss der amtlichen Publikation im Bundesblatt vom 12. Februar 2019 ist die Stellungnahme bis zum 19. März 2019 schriftlich beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, einzureichen. Der Entwurf zum Objektblatt ist gestützt auf die nachfolgenden Ausführungen und Begründungen anzupassen und zu ergänzen.

Präambel

Der Bundesrat hat am 03.09.2014 als Grundeigentümerversorger beschlossen, den Militärflugplatz Dübendorf künftig als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis der Luftwaffe, als Helikopterbasis und als Standort für den Innovationspark Hubstandort Dübendorf zu nutzen. Er hat in der Folge diese Interessen des Bundes im luftfahrtpolitischen Bericht vom 24.02.2016 festgehalten und diese politischen Absichten am 31.08.2016 auf Sachplanebene im SIL und SPM verankert. Mit diesem Vorgehen hat der Bundesrat es unterlassen, diese politische Transformationsabsicht zur Erfüllung der Planungspflicht nach PBG in einem gesamträumlichen Entwicklungskontext zu stellen, die entsprechenden Planungsgrundlagen aufzuarbeiten und deren Ergebnisse in ein konsolidiertes Gesamtentwicklungskonzept mit entsprechenden Entwicklungs- und Alternativszenarien überzuführen, die als verbindliche Grundlage für die Sach-, Richt- und Nutzungsplanung aller Planungsträger dienen könnte. Bevor das Resultat dieser gesamträumlichen Planung nicht vorliegt, ist von einer Festsetzung der aufgelegten Objektblätter abzusehen.

Antrag 1: Bevor das Resultat der Gesamtentwicklungsplanung im Sinne einer gesamträumlichen Planung vorliegt, ist von einer Festsetzung der aufgelegten Objektblätter (SIL und SPM) abzusehen.

Grundsätzliche Bemerkungen und Begründung der Mängel

Die aufgelegten Planungsgrundlagen zeigen, dass die Bundesratsabsichten nicht RPG-konform umgesetzt wurden. Die aufgelegten Objektblätter der beiden Sachpläne referenzieren sich nicht an der bestehenden räumlichen Ausgangslage vor Ort sondern an den politisch-finanziellen Absichten des Bundesrates.

./.

-2-

Das ist ein fundamentaler Mangel, der vorliegend zu einer mangelhaften Darlegung der Ausgangslage und zu einer mangelhaften Aufarbeitung der Planungsgrundlagen der SIL- und SPM-Objektblätter geführt hat. Die Folge davon ist einerseits eine mangelhafte Koordination und Abstimmung der Pläne des Bundes im Bereich des Militärflugplatzes Dübendorf und andererseits ungenügende oder fehlende Interessensabwägungen (einzeln und gesamthaft) sowie die Nichtberücksichtigung alternativer Konzeptvarianten. Die aufgelegten Objektblätter sind entsprechend grundsätzlich zu überarbeiten.

Antrag 2: Die aufgelegten Objektblätter (SIL und SPM) sind grundsätzlich zu überarbeiten.

In den Unterlagen fehlt das Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege EKD vom 3.03.2015, welches für das Areal des Militärflugplatzes Dübendorf insgesamt eine sehr hohe Schutzwürdigkeit von mindestens nationaler Bedeutung attestiert und welches festhält, dass das kulturhistorische bedeutende Ensemble ungeschmälert zu erhalten ist, was in diesem Fall bedeutet, so die EKD, dass die Gebäude nicht nur in ihrer Substanz, sondern auch in ihrer Wirkung, und somit der zugehörigen Umgebung, zu erhalten sind. Das Konzept des Bundesrates, das den aufgelegten Sachplänen zugrunde liegt, erfüllt diese Anforderungen offensichtlich nicht. Dies gilt vor allem auch deshalb, weil alternative zivile Flugbetriebskonzepte auf der Basis der bestehenden aviatischen Infrastruktur denkbar und machbar sind, die nicht abgeklärt worden sind. Dies ist ein fundamentaler Mangel, der die aufgelegten Sachplanlösungen als unverträglich mit Raum und Umwelt qualifiziert. Die Sachplanakten bzw. die aufgelegten Objektblätter des SIL und des SPM verletzen insbesondere die massgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes für Natur- und Heimatschutz NHG. Die aufgelegten Objektblätter sind entsprechend grundsätzlich zu überarbeiten.

Antrag 3: Die aufgelegten Objektblätter (SIL und SPM) sind grundsätzlich zu überarbeiten.

Den aufgelegten Unterlagen kann entnommen werden, dass der Bundesrat bei seinen Sachplanentscheiden davon ausgeht, dass der Innovationspark Hubstandort Dübendorf die Voraussetzungen für die Landabgabe gemäss Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation FIFG erfüllt. Dem ist nicht so. Die raum- und zonenplanerischen Voraussetzungen für die zweckgebundene Nutzung der betroffenen Grundstücke sind zum heutigen Zeitpunkt nicht gegeben und die gesetzliche Frist zur Schaffung dieser Voraussetzungen ist abgelaufen. Der Innovationspark Hubstandort Dübendorf als Bestandteil des nationalen Innovationsparks ist damit Vergangenheit. Es besteht kein Bedarf mehr, die bestehenden Anlagen innerhalb des vom Bundesrat festgesetzten Perimeters für den Innovationspark Hubstandort Dübendorf der Aviatik zu entziehen und gemäss SIL-Objektblatt andernorts neu zu erstellen und zu betreiben. Der reale Istzustand (Ausgangslage) vor Ort, so die räumliche Analyse, bildet heute die Bundesinteressen aller Fachbereiche geradezu in idealer Weise ab. Es würde den vom Bundesrat festgelegten Strategien und internationalen Verpflichtungen betreffend Nachhaltigkeit, Biodiversität, Schonung und Schutz von Boden, Wasser und Luft, Kulturerbe, Umweltgouvernanz etc. widersprechen, würde der Bundesrat die Objektblätter - wie öffentlich aufgelegt - beschliessen. Die aufgelegten Objektblätter sind entsprechend grundsätzlich zu überarbeiten.

Antrag 4: Die aufgelegten Objektblätter (SIL und SPM) sind grundsätzlich zu überarbeiten.

Den Unterlagen kann entnommen werden, dass noch grundsätzliche Differenzen mit dem Kanton, der Planungsregion und den Standortgemeinden bestehen, die nicht in den nachgeordneten Verfahren (Betriebsreglement, Plangenehmigungen, Abtretung von Baurechten etc.) bereinigt werden können. Die aufgelegten Akten zeigen, dass die Umnutzung des Flugplatzes bzw. die Neubauabsichten mit den umgebenden Nutzungen und Schutzziele nicht genügend abgestimmt sind und die gesetzlichen Bestimmungen in wesentlichen Bereichen nicht eingehalten werden können. Vor allem auch ist eine ungenügende Abstimmung mit den kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen festzustellen. In den aufgelegten Akten

./.

-3-

finden sich jedenfalls keine diesbezüglichen Raumpläne, insbesondere fehlen Dokumente der abgeschlossenen, fachübergreifenden „bestehenden Gebietsplanung“, die im kantonalen Richtplan (Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans vom 29. Juni 2015, Festsetzung) als Richtplangegenstand Nr. 12 aufgeführt ist und die für die gesetzlich geforderte Abstimmung der Sach-, Richt- und Nutzungspläne sowie der Erschliessungsplanung (Verkehr und Medien) und der Umweltverträglichkeitsprüfung unabdingbar wäre. Diese Abstimmung ist Voraussetzung für die Festsetzung der Objektblätter.

Antrag 5: Vor der Festsetzung des SIL-Objektblattes ist die Abstimmung der räumlichen Tätigkeiten im Gebiet des Militärflugplatzes mit Text und Karte nachzuweisen.

In den Unterlagen fehlen die Grundlagen über die finanziellen Auswirkungen der Umsetzung der Transformations- und der Verwertungsabsicht des Bundes bzw. der aufgelegten Objektblätter, insbesondere des SIL. Dies betrifft nicht nur die Erstellungskosten sondern auch die Betriebs-, Unterhalts- und Erneuerungskosten. Besonders stossend ist, dass der gesetzlich vorgeschriebene „angemessene Ausgleich für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen nach diesem Gesetz entstehen“ nicht zur Anwendung gelangt. Dies ist zu korrigieren, indem die entsprechenden Regelungen und Angaben über die finanziellen Auswirkungen vor der Festsetzung der Objektblätter zu erfolgen haben.

Antrag 6: Vor der Festsetzung des SIL-Objektblattes sind die Folgekosten nachzuweisen und die Kostentragung (Finanzierung) zu regeln.

Als besonders mangelhaft gilt die Erschliessungsplanung (Verkehr und Medien), die den aufgelegten Objektblättern zugrunde gelegt ist. Zwischen geplantem Flugfeld und geplanten Innovationspark sind keine verbindenden Erschliessungsanlagen vorgesehen. Zur geplanten Umfahrung Schwerzenbach bzw. zum neuen Autobahnanschluss Hegnau ist keine direkte Verkehrsverbindung vorgesehen. Die vorgesehenen landseitigen Anschlüsse an die Überlandstrasse sind absolut ungenügend, um die Erschliessungsreife zu erlangen. Der Militärflugplatz Dübendorf wird erst die verkehrliche Erschliessungsreife erlangen, wenn zwischen dem neuen Anschluss Wangenstrasse (Autobahnanschluss Dübendorf/Wangen-Brüttisellen) und der Umfahrung Schwerzenbach bzw. dem Autobahnanschluss Hegnau/Volketswil eine Strassenverbindung (für MIV und ÖV) vorgesehen ist, die innerhalb des Areales des Militärflugplatzes geführt wird und die mit Anlagen des Langsamverkehrs und Haltestellen flankiert wird. Die Erschliessungsplanung (Verkehr und Medien) ist entsprechend vor der Beschlussfassung über die Objektblätter vollständig zu überarbeiten und auf die Grünraumplanung abzustimmen.

Antrag 7: Die Erschliessungsplanung (Verkehr und Medien) ist vor der Beschlussfassung über das SIL-Objektblatt vollständig zu überarbeiten und auf die Grünraumplanung abzustimmen.

Als mangelhaft stellt sich auch die Planung der öffentlichen Gewässer und der anderen wasserbaulichen Massnahmen (Retentionsanlagen, Hochwasserschutz etc.) dar. Diese räumlichen Tätigkeiten sind im Gesamtareal des Militärflugplatzes, wie den Unterlagen entnommen werden kann, offensichtlich nicht genügend abgestimmt. Vor allen fehlen die konzeptionellen Verknüpfungen und räumlichen Abstimmungen mit den Naherholungsanlagen und Schutzbereiche für Flora und Fauna innerhalb und ausserhalb des Areales des Militärflugplatzes. Besonders die Linienführung und Ausgestaltung des Chrebschüsselibaches ist mangelhaft. Es wurde verpasst, dieses revitalisierte Gewässer als städtebauliche Chance wahrzunehmen und dieses zur städtebaulichen Adressbildung (Fil rouge) zu nutzen. Die Planungsgrundlagen sind entsprechend vor der Beschlussfassung über die Objektblätter zu überarbeiten.

Antrag 8: Die Planungsgrundlagen sind vor der Beschlussfassung über das SIL-Objektblatt zu überarbeiten.

./.

-4-

Abstufung der Festlegungen auf Stufe Vororientierung

Gemäss RPG kann eine Abstimmungsanweisung als Festsetzung bezeichnet werden, wenn eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und die materiellen Anforderungen an die Koordination (Grobabstimmung) erfüllt sind. Beide Bedingungen sind vorliegend nicht erfüllt. Gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung RPV darf ein konkretes Vorhaben, wie vorliegend die neuen zivilen Flugplatzanlagen, erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten (Alternativlösungen) stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen aufgrund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und die Vereinbarkeit mit der massgebenden Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist. Da diese Voraussetzungen vorliegend klarerweise nicht erfüllt sind (fehlende Gesamtplanung, fehlende Grundlagen, fehlende Abstimmung, mangelhafte Partizipation, Verschachtelung, Zersplitterung und zeitliche Staffelung der Planungsverfahren auf dem Areal des Militärflugplatzes), sind die in den Objektblättern aufgelisteten Festlegungen, die als Festsetzung und als Zwischenergebnis bezeichnet sind, grundsätzlich auf Stufe Vororientierung zurück zu klassieren.

Antrag 9: Alle Festsetzungen sind als Vororientierung festlegen.

Neuausschreibung der künftigen Flugplatzhalterin

Den Objektblättern kann entnommen werden, dass die „künftige Flugplatzhalterin und Gesuchstellerin für die Umnutzung die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG)“ nach einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren im Jahr 2014 den Zuschlag erhalten hat. Zum damaligen Zeitpunkt existierten keinerlei raumplanerische Beschlüsse über die neue Raumordnung auf dem Areal des Militärflugplatzes geschweige denn über eine abgestimmte Gesamtplanung. Die aufgelegten Objektblätter bzw. die gerügten Mängel dieser Eingabe zeigen, dass die Ausschreibungsgrundlagen komplett überholt sind und dass nach Abschluss der Gesamtplanung des Grundeigentümergegenvertreter (Bundesrat) über das Areal des Militärflugplatzes eine Neuausschreibung des künftigen Flugplatzbetreiber notwendig ist. In dieses Verfahren müsste auch der jetzige Betreiber einbezogen werden bzw. eine Lösung in Betracht gezogen werden, bei der die aviatische Gesamtverantwortung in den Händen der Armee liegt.

Antrag 10: Es ist ein neues öffentliches Ausschreibungsverfahren durchzuführen.

Aviatische Betriebskonzept

Durch das Unterzeichnen des Rahmenvereinbarungsvertrages des Bundes – vertreten durch das BAZL und das Generalsekretariat (GS VBS – mit der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) wurden bereits früh zahlreiche Zusicherungen an einen möglichen zukünftigen Flugplatzbetreiber gemacht. Insbesondere werden Entschädigungen zugesichert für den Fall, dass kein SIL-Eintrag beschlossen wird oder kein Baurecht erteilt wird. Der Bund ist hier Verpflichtungen mit mutmasslich finanziellen Auswirkungen eingegangen. Damit ist die Unbefangenheit und Unabhängigkeit des Bundes, welche für den Erlass des SIL nötig ist, infrage zu stellen. Denn eine unabhängige Interessensabwägung, die der Bund für den Erlass des SIL vorzunehmen hat, ist somit nicht mehr möglich, wenn zugleich ein finanzielles Interesse des Bundes am Erlass des SIL besteht. Diese fehlende Unbefangenheit ist im bisherigen SIL-Prozess (bspw. SIL-Koordinationsprozess und SIL-Konzeptteil) als auch im SIL-Objektblatt ersichtlich. Der Bund berücksichtigt nur die Wünsche der FDAG. Das SIL-Objektblatt ist deshalb ganzheitlich abzulehnen und mit einer unbefangenen Prozessführung neu aufzunehmen.

./.

-5-

Antrag 11: Das SIL-Objektblatt ist abzulehnen und der SIL-Prozess ist mit einer unbefangenen Verfahrensleitung neu aufzunehmen.

Stellungnahme zum Entwurf Objektblatt Flugplatz Dübendorf vom 18.01.2019

Zweckbestimmung

Der Bund argumentiert hauptsächlich damit, dass der Flughafen Zürich-Kloten entlastet werden muss. Das Forum Flugplatz Dübendorf bestreitet den Bedarf und die Zweckmässigkeit einer Auslagerung der Businessaviatik vom Flughafen Zürich-Kloten im beschränkten Umfang grundsätzlich nicht. Einer Verlagerung nach Dübendorf sind wesentliche Einschränkungen hinsichtlich Betriebskonzept, Flugbetriebszeiten und Anzahl Flugbewegungen notwendig.

Gemäss „Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016) vom 24. Februar 2016“ (Lupo 2016, Kapitel 1.1, Seite 1853 4. Absatz) stellt der Bund die unrealistisch hohen Wachstumsprognosen selber in Frage, indem er selber auf eine absehbare Ausdünnung des Angebots des Home-Carriers Swiss hinweist.¹ Der Bund weist weiter selber darauf hin, dass am Flughafen Zürich in den letzten Jahren die Flugbewegungen stagniert haben (Lupo 2016, Kapitel 3.3, Seite 1869, 3. Absatz). Die massive Reduktion der Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich-Kloten in den Jahren 2000 bis 2004 sowie die lange Phase der Stagnation zwischen 2004 bis 2013 ist denn auch im Bericht des Bundes klar erkennbar (Lupo 2016, Kapitel 3.3, Seite 1871, Abbildung „Linien und Charterverkehr: Anzahl Bewegungen in 1000“).

Es bestehen genügend Alternativen zu Dübendorf. Der Bund weist selber darauf hin, dass beispielsweise der Flughafen Basel-Mulhouse über Reserven verfügt, die für die weitere Zukunft ausreichen (Lupo 2016, Kapitel 1.1, Seite 1854, 1. Absatz). Weiter stellen zahlreiche Regionalflughäfen (Bern-Belp, St. Gallen-Altenrhein, Birrfeld, Grenchen) bestehende Infrastrukturen und freie Kapazitäten zur Verfügung, einzelne (Bern-Belp, St. Gallen-Altenrhein) fertigen bereits heute sogar Linienverkehr im Kurz- und Mittelstreckenbereich ab (Lupo 2016, Kapitel 5.2.3, Seite 1916, letzter Absatz). Auf den Regionalflughäfen verkehren sämtliche Sparten der General Aviation (Lupo 2016, Kapitel 5.2.3, Seite 1917, 2. Absatz). Der Bund stellt selber fest, dass die Regionalflughäfen in der Nähe der Landesflughäfen die gesamte Infrastruktur anbieten müssen und deshalb Schwierigkeiten mit der Kostendeckung haben, weshalb sie sich daher ideal zur Aufnahme der Businessaviatik eignen (Lupo 2016, Kapitel 5.2.3, Seite 1917, 4. und 5. Absatz).² Ein zwingender Bedarf einer Auslagerung nach Dübendorf besteht somit nicht. Im Gegenteil ist aus Sicherheitsüberlegungen eine Verlagerung nach Dübendorf mit dem Risiko verbunden, dass die Flüge im ohnehin bereits sehr dicht beflogenen Luftraum Zürich abgewickelt werden sollen, statt diese Flüge durch die Wahl eines anderen Standorts nachhaltig zu entflechten. Ausserdem soll hier darauf hingewiesen werden, dass der Kantonale Richtplan vom 18. September 2015 besagt, dass bei einer "Verlagerung von Teilen des gewerbsmässigen Luftverkehrs des Flughafens Zürich-Kloten" Anlagen "vorab auf gesamtschweizerischer Ebene und nicht nur innerhalb des Kantons Zürich zu suchen" seien.

¹ „Unter diesen Umständen ist davon auszugehen, dass die europäischen Airlines und namentlich auch die Swiss Marktanteile verlieren werden. Ohne die Swiss als Hubcarrier am Flughafen Zürich würde das Netz an Luftverkehrsverbindungen aus der Schweiz aber ausgedünnt und insbesondere die Zahl der interkontinentalen Direktverbindungen empfindlich reduziert.“

² „Aufgrund der geringen Grösse, der geographischen Nähe zu den Landesflughäfen und des teuren Betriebs reichen die Landegebühren der heutigen Flugbewegungen kaum für die Finanzierung der Regionalflughäfen aus. Der Aufbau eines stabilen Linienverkehrsnetzes ab den Regionalflughäfen ist wirtschaftlich anspruchsvoll, da die Einzugsgebiete vergleichsweise klein und weniger gut erschlossen sind. Ein zukunftsträchtiges Geschäftsfeld könnte für einige Regionalflughäfen die Business Aviation sein. Regionalflughäfen müssen über die nötige technische Ausrüstung verfügen, wenn sie für die kommerzielle Luftfahrt und insbesondere die Business Aviation bei jedem Wetter anfliegbar sein sollen. Eine Flugsicherung mit Fluglotsen für relativ wenige tägliche Flugbewegungen ist jedoch sehr kostspielig.“

-6-

Staatliches Handeln muss im öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein (Art. 5 BV). Der Bund stellt die Interessen der Aviatik über die Interessen der Bevölkerung und des Naturschutzes. So wurden zwar Alternativen zum Standort Dübendorf geprüft, jedoch standen die Interessen der Aviatik immer im Vordergrund. Kriterien wie die Bedeutung der Flächen für den Naturschutz, die Biodiversität oder die Dichte des besiedelten Gebietes um den Flugplatz wurden, wenn überhaupt, nur am Rande abgehandelt. Dies entspricht nicht einer sauberen Interessensabwägung nach Art. 3 Abs. 1 RPV. Zudem wurden in dem vom BAZL in Auftrag gegebenen Bericht "Standorte für GA und BA" vom Januar 2013 zwar alternative Standorte untersucht, in der Einleitung steht jedoch "Sollte der Flugplatz Dübendorf nicht mehr für Flächenflugzeuge zur Verfügung stehen, würde auch die Ausweichmöglichkeit für die GA/BA entfallen. Für diesen Fall müssten Ersatzstandorte für die vom Flughafen Zürich-Kloten (teilweise) verdrängte GA/BA gefunden werden". Diese Passage impliziert bereits, dass andere Alternativen erst berücksichtigt werden, wenn der Flugplatz Dübendorf nicht mehr zur Verfügung steht. In dem Bericht wurde der Flugplatz Dübendorf gar nicht erst untersucht. Somit wurde keine Abwägung zwischen den Alternativstandorten und dem Flugplatz Dübendorf vorgenommen.

Um die zusätzliche Belastung durch Fluglärm für die Bevölkerung einzudämmen, soll auf dem Flugplatz Dübendorf die Anzahl der Flugbewegungen begrenzt werden, auch um die Sicherheit der Bevölkerung sicherzustellen. Das Forum Flugplatz Dübendorf lehnt den Flugverkehr **an Wochenenden** der Kategorie «General Aviation» (Business Aviation, Freizeit- und Sportfliegerei mit Flächenflugzeugen und Helis sowie Schulungs- und Taxiflüge als auch Frachtflüge etc.) ab. Darunter fallen selbstverständlich auch Leichtflugzeuge von sog. «Historischen Flugzeugen der Ju-Air», Flugzeuge der «Antique Aeroplane Association» und sog. «Warbirds» (ausgenommen sind Flüge im staatlichen Auftrag). Das zivile Flugfeld soll in erster Linie der Luftwaffe im bisherigen Umfang und Flügen im Zusammenhang mit Unterhalts- und Erweiterungsarbeiten eines ansässigen Maintenance-Betriebes sowie Rettungsflügen und Flügen im staatlichen Auftrag dienen.

Im nachfolgenden sind die Unterschiede der drei Nutzungskonzepte hinsichtlich Flugbewegungen aufgeführt. Das Forum Flugplatz Dübendorf hat schon vor 12 Jahren ein Mischnutzungskonzept vorgeschlagen, das betr. volkswirtschaftlichem Nutzen, ökologischen Auswirkungen und Volksverträglichkeit eine ausgezeichnete Lösung darstellt.

	<u>Bund</u>	<u>Historischer Fplz mit Werkflügen</u>	<u>IG Dreifachnutzung</u>	<u>Task Force / Forum</u>
Innovationspark	JA	JA	JA	Bemerkung 1
Militärische Nutzung	JA	JA	JA	JA
Business-Aviation	JA	NEIN	JA	Bemerkung 2
Kleinaviatik	JA	JA *	JA	NEIN
Rettungsflüge	JA	JA	JA	JA
Historische Flüge		JA		
Werkflüge		JA		JA
Ausdehnung Betriebszeiten	JA	NEIN	JA	Bemerkung 3
Pistenkürzung / Operationelle Einschränkungen	JA	JA	JA	NEIN
Zusätzlicher Landbedarf für aviatische Infrastruktur	260'000 m2		260'000 m2	NEIN
Defizitgarantie durch Anrainergemeinden	NEIN	JA	NEIN	NEIN
Betreiber	Flugplatz AG D	TopMotion i.A. Anrainergemeinden	Flugplatz AG D	Bund (LW) ggf. private AG
Maximale Bewegungen	28600	20000	28600	12000

Bemerkung 1:

Der Verein Forum Flugplatz ist nicht grundsätzlich gegen einen sogenannten Innovationspark auf dem Areal des Flugplatzes. Allerdings sollte dieser nicht, wie gegenwärtig geplant am Pistenkopf entstehen, sondern entlang des Flugplatzrandes angelegt werden, so dass auf die Kürzung der Piste 11/29 verzichtet werden kann und diese auch inskünftig in voller Länge zur Verfügung steht. Zudem sollten luftfahrtaffine Betriebe und Forschungsstätten angesiedelt werden, so dass ein luftfahrttechnischer Cluster entsteht.

Bemerkung 2/3:

Während der WEF's der vergangenen Jahre hat sich gezeigt, dass sich nur wenig bis gar keine Anwohner durch die Immissionen der an- und abfliegenden Business-Jets beeinträchtigt fühlen. Der Verein Forum Flugplatz ist daher nicht grundsätzlich gegen eine Auslagerung der Business-Jets von Zürich-Kloten. Allerdings unter Einschränkungen der Betriebszeiten an Wochenenden und Randstunden.

***:**

Das Gemeindekonzept ist widersprüchlich weil dieses einerseits die Kleinaviatik ausschliesst und andererseits sog. historische Flugzeuge zulässt auch wenn sie unter die Kategorie Kleinaviatik fallen. Die Junkers F13 z.B. ist kein historisches Flugzeug sondern ein neuer Nachbau. Unter sog. historische Kleinflugzeuge fallen z.B. auch die zahlreichen Flugzeuge der "Antique Aeroplanes Association AAA".

/.

-7-

Die Klein- und Sportaviatik sowie die im Anrainerkonzept der Gemeinden oft erwähnten «Nostalgieflüge» sind weder für den Wirtschaftsstandort Zürich noch für den Kanton oder die Region von wirtschaftlicher Bedeutung. Sie operieren üblicherweise nach VFR-Regeln, die bekannterweise das exakte Einhalten von Platzrunden (VAL-Karte) bei An- und Abflügen in und um Lärmzonen erschweren. Die Auswirkungen dieser aviatischen Untergruppe der GA sind in einem bevölkerungsreichen Umfeld eines Flugplatzes bekanntlich negativ belastet.

Anträge:

1. Der Flugplatz soll an Wochentagen hauptsächlich als Flugplatz für Werkflüge zugunsten einer nachhaltigen Wertschöpfung durch einen ansässigen Flugzeug-Unterhaltsbetrieb genutzt werden. Daneben sollen im gleichen Zeitrahmen Flüge der Geschäftsaviatik möglich sein. Ebenso Rettungsflüge mit Helikoptern der REGA, Flüge der Kapo sowie Flugbewegungen im staatlichen Auftrag und Flüge der Luftwaffe im bisherigen Rahmen.
2. Der Flugplatz soll an Wochentagen in beschränktem Umfang für die Kategorie «Businessaviation» zur Entlastung des Flughafens Zürich-Kloten beitragen.
3. Linien- und Charterflugverkehr und Helis für private Zwecke sowie Schulungs- und Taxiflüge als auch Frachtflüge sind auszuschliessen.
4. Die Freizeit- Sport- und Nostalgie-Aviatik mit Flächenflugzeugen und Helikoptern sind auf dem Flugplatz Dübendorf an Wochenenden auszuschliessen.

Rahmenbedingungen zum Betrieb

Auf jeden Fall würde ein unkontrolliertes Wachstum des Flugplatzes Dübendorf die Lebensqualität in der Region massiv einschränken und mit der geplanten Siedlungsentwicklung gemäss Richtplan im Widerspruch stehen. Aus diesen Gründen ist die Anzahl der Flugbewegungen auf 12'000 Bewegungen pro Jahr zu begrenzen. Die Entwicklung des Flugplatzes muss für die Bevölkerung tragbar bleiben, indem keine zusätzlichen Belastungen durch Fluglärm entstehen. Die Bevölkerung muss insbesondere in den sensiblen Randstunden und am Wochenende vor Lärmemissionen geschützt werden. Deshalb ist das Forum Flugplatz Dübendorf dezidiert gegen Flugverkehr am frühen Morgen, über Mittag, am Abend sowie an Wochenenden. Die Betriebszeiten sind von zentraler Bedeutung. Das Forum fordert deshalb die Einhaltung nachfolgender Betriebszeiten:

Montag bis Freitag von 7:00 bis 12:00 Uhr und 13:00 bis 20:00 Uhr.

Ausnahmen: Flüge im staatlichen Auftrag, Flüge der REGA und der Kantonspolizei.

Anträge:

5. Die Anzahl der Flugbewegungen ist zu begrenzen und auf maximal 12'000 Bewegungen pro Jahr verbindlich festzulegen.
6. Die Betriebszeiten sollen an Werktagen von 7:00 bis 12:00 Uhr und 13:00 bis 20:00 Uhr gelten, (Ausnahme: Flüge im staatlichen Auftrag, der Luftwaffe, der REGA und Kapo.
7. Beim Betrieb des Flugplatzes ist die Sicherheit jederzeit zu gewährleisten.

./.

-8-

Lärmbelastung

Der Bevölkerung der Region im dicht besiedelten Glattal, welche bereits anderen intensiven Lärmquellen durch Verkehrsbelastungen wie Autobahnen und Flughafen Zürich-Kloten ausgesetzt ist, sind keine weiteren Lärmquellen zuzumuten. Die Lärmemissionen durch Flugzeuge und Helikopter müssen demnach so gering wie möglich gehalten werden und das Überfliegen von stark besiedelten Gebieten ist abzulehnen.

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist im Sachplan Militär (SPM) festgelegt. Der überarbeitete SPM liegt gleichzeitig mit dem SIL-Objektblatt auf. Zum SPM wird separat Stellung genommen.

Der Kantonale Richtplan vom 18. September 2015 verlangt, dass sowohl das Ausmass der bestehenden Lärmemissionen als auch dasjenige der Lärmimmissionen nicht erhöht werden darf. Somit liegt ein Verstoß gegen den Richtplan vor. Durch das Betriebskonzept der FDAG ist insbesondere eine grössere Ausdehnung der Lärmbelastungskurve im Osten zu verzeichnen, welche das Siedlungsgebiet von Volketswil teilweise überlagert. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass sich die starke Ausdehnung im Osten durch die kleinen Verbesserungen im nördlichen und südlichen Teil kompensieren lässt. Da nicht definiert ist, nach welchen Kriterien die Verbesserung zu beurteilen ist, ist zu befürchten, dass in der abschliessenden Beurteilung die aviatischen Interessen am höchsten gewichtet werden und somit der Veränderung der Kurve zugestimmt wird. Es besteht kein öffentliches Interesse, welches eine Abweichung der Lärmkurve bzw. eine Überschreitung der Planungswerte rechtfertigen würde. Die umliegenden Gemeinden haben das Interesse, den Lärm für die Bevölkerung zu reduzieren, weshalb eine – analog zum Flughafen Genf – reduzierte Kurve festzulegen ist, welche als „Ziel-Wert“ vorgegeben wird und durch lärmreduzierte Flugzeuge erreicht werden soll. Damit wird erreicht, dass leisere Jets der Lärmreduktion zugunsten der Bevölkerung dienen und nicht zugunsten von zusätzlichen Flugbewegungen. Eine weitere Möglichkeit um die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, wäre, eine lärmabhängige Landegebühr einzuführen, welche auch nach Tageszeit variiert.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI), der die Summe der Anzahl durch Fluglärm stark belästigten und gestörten Personen darstellt, seit Jahren ansteigt und der gesetzlich vorgesehene Richtwert von 47'000 Personen gemäss den aktuellsten Berechnungen mit 65'507 Personen bereits massiv überschritten wird (Bericht Zürcher-Fluglärm-Index ZFI im Jahr 2017). Die Belastungen durch den Militärflugplatz Dübendorf sind bei diesen Berechnungen nicht berücksichtigt (Bericht ZFI 2017, S. 13). Bei einer Inbetriebnahme des Flugfelds gemäss den Absichten des Bundes ist eine massivere Überschreitung des ZFI zu erwarten. Der Kanton Zürich ist demnach verpflichtet, die in ihrer Kompetenz stehenden Massnahmen zu ergreifen und Einfluss auf die Flughafenbetreiberin und auf den Bund zu nehmen (§3 Abs. 5 des Gesetzes über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999). Es dürfen deshalb keine weiteren Infrastrukturanlagen von Seiten des Kantons unterstützt werden, solange der Richtwert ZFI nicht eingehalten wird bzw. soweit gar zukünftig wegen neuer Anlagen mit einem weiteren Anstieg des ZFI zu rechnen ist.

Anträge:

8. Das bestehende Ausmass der Lärmemissionen als auch der Lärmimmissionen darf nicht erhöht werden (Kantonaler Richtplan vom 18. September 2015).
9. Es sind nur Business Jets der Lärmkategorie 3 und höher zuzulassen.
10. Leisere Flugzeuge dürfen nicht zugunsten von zusätzlichen Bewegungen genutzt werden, sondern müssen der Lärmreduktion zugunsten der Bevölkerung dienen.
11. Die lärmoptimierten Flugrouten (VFR) sollen verbindlich vorgeschrieben und gesichert werden.
12. Als Ziel-Wert ist eine in ihrer Form reduzierte Lärmkurve festzulegen, welche durch lärmreduzierende Flugzeuge erreicht werden soll.

./.

-9-

13. Der Richtwert für den ZFI muss eingehalten werden. Der Kanton darf keine weiteren Infrastrukturanlagen unterstützen, solange der Richtwert ZFI nicht eingehalten ist.
14. Insbesondere am Morgen und am Abend soll nicht über stark besiedeltes Gebiet geflogen werden.

Hindernisbegrenzung

Die Interessen der Raumplanung dürfen durch den Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) nicht tangiert werden und die Siedlungsentwicklung nach innen muss integral umgesetzt werden können. Eine Höhenbeschränkung aufgrund des Sicherheitszonenplans des Flughafens Zürich-Kloten liegt bereits vor. Eine weitergehende Höhenbeschränkung aufgrund des Betriebs auf dem Flugplatz Dübendorf wird nicht akzeptiert, da sämtliche diesbezüglichen kommunalen Planungsgrundlagen (Bau- und Zonenordnung, Gestaltungspläne, Sonderbauvorschriften) bereits Jahre bzw. sogar Jahrzehnte vor der aktuellen Planung des Bundes rechtskräftig waren. Allfällige Kostenfolgen durch Entschädigung bestehender Eigentumsrechte gehen vollumfänglich zulasten des Bundes oder des Flugplatzbetreibers.

Antrag:

15. Höhenbeschränkungen, welche über die Festlegungen des Sicherheitszonenplans des Flughafens Zürich-Kloten hinausgehen, sind auszuschliessen.

Rahmenbedingungen zur Infrastruktur

Nachdem die Nutzungsarten des Flugplatzes Dübendorf bereits im SIL-Objektblatt definiert sind, sollte auch die erforderliche nutzbare Pistenlänge bestimmt werden können. Um auf weite Sicht keine Optionen über die künftige Nutzung unnötig einzuschränken, ist jegliche Verkürzung der vorhandenen Piste abzulehnen. Die Pistenlänge ist auf die aktuelle Länge von **2400 Metern** zu fixieren.

Im Norden des Areals soll neben der militärischen Helikopterbasis ein privater Heliport entstehen. Die Starts und Landungen der Helikopter sollen ab der Piste oder ab der dafür bezeichneten An- und Abflugstelle nördlich der Piste erfolgen. Die An- und Abflugstelle nördlich der Piste soll weiterhin nur durch die Luftwaffe und die Kantonspolizei genutzt werden. Eine Nutzung durch weitere Unternehmen wird abgelehnt, um eine zusätzliche Lärmbelastung der Bevölkerung zu vermeiden.

Anträge:

16. Die Start- und Landestelle der Helikopter nördlich der Piste sind nur für die Luftwaffe und die Kapo erlaubt.
17. An- und Abflüge von Helikoptern müssen zwingend, wie bisher von der Luftwaffe praktizierte IFR-Verfahren, entlang der Pistenachse 11/29 erfolgen.
18. Die maximal nutzbare Pistenlänge von **2400 m** ist beizubehalten.
19. Der Flugplatz soll vorwiegend als «Sackbahnhof» betrieben werden. Landungen von Osten auf der Piste 29 und Starts nach Osten auf der Piste 11.

Flugplatzperimeter

In den Ausschreibungsunterlagen des Bundes wurde der Perimeter bereits definiert. Die FDAG hat nun aufgrund ihres Nutzungskonzeptes einen vergrösserten neuen Flugplatzperimeter vorgeschlagen, ohne nachzuweisen, welcher Flächenbedarf für den Flugbetrieb erforderlich ist. Im kantonalen Richtplan ist kein Siedlungsgebiet ausgeschieden, weshalb die Rechtsgrundlage für die Ansiedlung von Nebenbetrieben fehlt.

./.

-10-

Gemäss den Festlegungen umgrenzt der Flugplatzperimeter das von den bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. In den Erläuterungen wird jedoch wiederum versucht Ausnahmen zu definieren. Gemäss Erläuterungen können sich Erschliessungs- und Navigationsanlagen ausserhalb des Perimeters befinden. Dasselbe soll für provisorische Bauten für den Baustellenbetrieb oder Bauten für den Flugbetrieb während der Übergangsphase (bis Abschluss der Umnutzung) gelten. Gefordert wird, dass alle Infrastrukturen, aber auch vorübergehende Installationen im bestehenden Perimeter zu integrieren sind, wobei der Perimeter gemäss Ausschreibung festzulegen und um die private Helikopterbasis zu verkleinern ist.

Die Aussagen in den Erläuterungen zur Pistenbefeuerng (Seite 11) enthalten eine weitere versteckte Brisanz. Da der dafür erforderliche Flächenbedarf am westlichen Pistenende erst im Umnutzungsverfahren nachzuweisen ist und mit dem kantonalen Gestaltungsplan zum Innovationspark abzustimmen ist, kann auch der Flugplatzperimeter erst anschliessend festgelegt werden. Das bedeutet, dass im heutigen Zeitpunkt offenbar nicht einmal der bestehende Flugplatzperimeter garantiert ist, sondern noch geändert bzw. erweitert werden kann. Damit entsteht eine weitere wichtige Unbekannte.

Im Norden des Flugplatzareals ist eine neue private Helikopterbasis vorgesehen. Diese Helikopterbasis befindet sich ausserhalb des geltenden militärischen Flugplatzperimeters. Eine weitere Belastung durch Helikopterflüge im nördlichen Areal ist abzulehnen. Dasselbe gilt im Hinblick auf eine allfällige Optimierung der Heli-Standorte für zulässige Belastungen durch private Helikopter sowohl im östlichen als auch im südlichen Teil des Areals. Private Helikopterflüge (mit Ausnahme allfälliger Flüge im Zusammenhang mit dem WEF) werden abgelehnt. Insbesondere für Rundflüge und dergleichen bestehen genügend alternative Standorte in der Schweiz.

Anträge:

20. Ein Flächenbedarfsnachweis für den Flugbetrieb muss erstellt werden. Die Baubereiche sind auf den effektiven Bedarf für rein aviatische Nutzungen zurückzunehmen.
21. Der Flugplatzperimeter ist in Bezug auf die Pistenlänge und Pistenbefeuerng gemäss Ausschreibungsunterlagen des Bundes vom 12.12.2013 einzuhalten, jedoch um die private Helikopterbasis zu verkleinern.
22. Der private Heliport im nördlichen Areal ist abzulehnen. Weiter ist auch die Belastung durch private Helikopter abzulehnen (Ausnahme: allfällige Flüge im Zusammenhang mit dem WEF).

Verkehrerschliessung

Der vorgesehene Betrieb auf dem Flugplatz Dübendorf gemäss Konzept der FDAG führt zu zusätzlichem Verkehr, welchen die umliegenden Gemeinden aufnehmen müssen. Die Feinerschliessung der Hochbauten resp. die Zufahrten zu den Parkplätzen sollen auf der Achse entlang des Flugplatzperimeters sichergestellt werden. Für die Erschliessung sind zwei Zufahrten vorgesehen. Dies bedeutet, dass der grösste Teil des Verkehrs auf der Hegnau- und Zürichstrasse verkehren wird und Volketswil somit nebst dem Grossteil des Fluglärms auch einen Grossteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu tragen hat. Gefordert werden deshalb Massnahmen, um die Bevölkerung im Osten des Flugplatzes vor MIV zu schützen. Auch die zusätzlich geplante nordseitige Strassenerschliessung in Wangen ist abzulehnen.

Parkplätze sind auf das Minimum zu reduzieren. In einem Mobilitätskonzept ist aufzuzeigen, wie die minimale Anzahl Parkplätze weiter reduziert werden kann. Analog zum Innovationspark sind die Parkplätze in Sammelgaragen anzuordnen. Der Flugplatz ist zudem mit dem öffentlichen Verkehr genügend gut zu erschliessen. Falls eine bestehende Buslinie abgeändert wird, darf die neue Variante keine Nachteile für die Bevölkerung haben. Die Finanzierung der Erschliessung ist ausschliesslich Sache der Flugplatzhalterin.

./.

-11-

Anträge:

23. Der Bedarf an Anzahl Parkplätzen ist auf das Minimum zu reduzieren. In einem Mobilitätskonzept ist ausserdem aufzuzeigen, wie die minimale Anzahl Parkplätze weiter reduziert werden kann. Analog zum Innovationspark sind die Parkplätze in Sammelgaragen anzuordnen.
24. Der Perimeter für den Flugplatz Dübendorf darf für den MIV nur an einer Stelle erschlossen werden.
25. Die Erschliessung einschliesslich deren Finanzierung ist ausschliesslich Sache der Flugplatzhalterin.

Gewässerschutz

Die offenen Fragen zum Gewässerschutz sind im SIL-Objektblatt nicht oder nur unbefriedigend gelöst. Chrebschüsselbach, Dürrbach: Die Offenlegung und Revitalisierung des Chrebschüsselbachs ist gesamtheitlich über den gesamten Abschnitt zu betrachten, um eine optimale Linienführung zu gewährleisten und um der Gewässerdynamik Rechnung zu tragen. Der revitalisierte Bach soll ein hohes ökologisches Potenzial und eine hohe Erholungs- und Freiraumqualität aufweisen. Der Innovationspark soll aber in seiner Entwicklung nicht eingeschränkt werden, weshalb die Variante mit dem Innovationspark abzustimmen ist. Anfallende Kosten für die erforderlichen Massnahmen dürfen nicht zulasten der Steuerzahler der Gemeinden gehen, sondern sind vom Verursacher zu tragen. Zudem wird eine Verschiebung des revitalisierten Bachs aus dem Flugplatz-Perimeter heraus in den Bereich des Innovationparks (Problemverlagerung) abgelehnt.

Grundsätzlich ist eine Offenlegung des Dürrbachs wünschenswert. Gemäss Schlussbericht vom 13. April 2018 ist jedoch eine Offenlegung des Dürrbachs schwierig. Es liegt jedoch noch kein Variantenstudium vor, welches aufzeigt, dass keine andere Möglichkeit als die Wiedereindolung besteht. Zudem ist fraglich, ob eine solche Wiedereindolung gewässerschutzrechtlich überhaupt zulässig wäre. Die vorgeschlagenen Lösungen für die Pistenentwässerung tangieren zudem beide den Gewässerraum des eingedolten Dürrbachs. Eine Überbauung der Eindolung ist jedoch nur in Ausnahmefällen (Standortgebundenheit, öffentliches Interesse) zulässig.

Grundwasser

Das Areal des Flugplatzes Dübendorf liegt im Gewässerschutzbereich Au und die beiden rechtskräftig festgesetzten Grundwasserfassungen Stiegenhof und Widacher (Grundwasserschutzzone S1 – S3) liegen innerhalb des Flugplatzperimeters. Aus diesen zwei Grundwasserfassungen werden ca. 1'000'000 m³ Wasser pro Jahr gefördert. Somit stellen diese Gebiete die wesentlichste Grundwasserquelle dar und können als unverzichtbarer Teil der Trinkwasserversorgung nicht aufgehoben werden. Aufgrund der bevorstehenden Zunahme der Flugbewegungen ist von einem gleichzeitig höheren Gefährdungspotential für den Grundwasserstrom auszugehen. Es ist somit zentral, dass die Beeinträchtigung der Trinkwasserfassung durch den intensiven Betrieb und die damit einhergehende Erhöhung der Schadstoffimmissionen verhindert wird. Es sind deshalb zusätzliche und weitergehende Gewässerschutzmassnahmen erforderlich. Alle planerischen und baulichen Massnahmen müssen auf die spezifischen Gegebenheiten der Schutzzone und deren Schutzziele abgestimmt und mit den zuständigen Stellen koordiniert werden.

Entwässerung

Es muss angenommen werden, dass Pisten, Vorplätze, Sickerleitungen und Regenabwasserleitungen direkt bzw. indirekt in den Chrebschüsselbach, den Pohlgraben und den Dürrbach entwässern. Eine Entwässerung der Piste über die Schulter mit Versickerung ist in den Grundwasserschutzzone nicht zulässig. Das Meteorwasser ist über dichte Mulden oder Belagshalbschalen nach ausserhalb der Schutzzone zu führen und dort fachgerecht weiter zu behandeln. Es muss deshalb sichergestellt sein, dass kein Meteorwasser der Pisten von ausserhalb der Schutzzone in den Schutzzoneperimeter fliessen und dort versickern kann.

./.

-12-

Anträge:

26. Die Linienführung des offen gelegten Chrebsschüsselibachs ist zu optimieren.
27. Die Infrastruktur und der Flugbetrieb sind so zu gestalten, dass die Vorgaben des Schutzzonenreglements (Baudirektion des Kantons Zürichs, Verfügung Nr. 315 vom 2.11.2005) zum Schutz der Grundwasserschutzzonen Stiegenhof und Widacher) vollumfänglich eingehalten werden.
28. Im Raum der Grundwasserschutzzonen Stiegenhof und Widacher und den angrenzenden Gebieten ist sowohl bzgl. der Infrastruktur und dem Betrieb den erhöhten Anforderungen des Gewässerschutzes, aufgrund der zwei wichtigen Trinkwasserfassungen, besonders Rechnung zu tragen. Insbesondere sind die vorgeschlagenen Sanierungsmassnahmen und Empfehlungen der Berichte von BAFU, Kanton Zürich und der geologischen Gutachten der Dr. Heinrich Jäckli AG vollumfänglich zu berücksichtigen.
29. Im Rahmen der beantragten Präzisierungen und Ergänzungen gemäss vorstehender Ziffer ist ein besonderes Augenmerk einerseits auf die angestrebten Neubauten sowie andererseits auf den fachgerechten Rückbau der nichtmehr benötigten Anlagen zu legen. Dies sind namentlich der Pistenabschnitt in der Schutzzone, die bestehende Dürrbachdohle im Falle einer Offenlegung des Dürrbachs und sämtliche Entwässerungen und Leitungen in und zu den Schutzzone.
30. Es ist eine umfassende Bestandsaufnahme des Entwässerungssystems vorzunehmen. Darauf basierend ist ein detailliertes Entwässerungskonzept zu erarbeiten, um eine gesetzeskonforme Entwässerung der Gesamtanlage zu gewährleisten.
31. Der nördliche Rollweg ist im Bereich der Zone S1 um die Trinkwasserfassung Widacher rückzubauen.
32. Die konkreten Massnahmen zur Entwässerung und zum Grundwasser sind im SIL-Objektblatt festzulegen.

Natur- Landschafts- und Vogelschutz

Von der Aviatik nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal sind ökologisch aufzuwerten und entsprechend den Richtlinien für eine nachhaltige Bewirtschaftung zu Gunsten der Biodiversität anzupassen. Das betrifft insbesondere die Mad, die zwingend in unterschiedlichen Zeitabschnitten pro Fläche zu erfolgen hat. Der Wiederansiedlung von Bodenbrütern wie Feldlerche, Kibitze etc. wie sie zu früheren Zeiten, als noch wesentlich mehr Flugbewegungen stattgefunden haben, ist höchste Priorität einzuräumen.

Ökologische Aufwertung

Der ökologische Ersatz und Ausgleich sollen gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz umgesetzt und aufeinander abgestimmt werden. Da auch für den Innovationspark noch keine konkreten Ersatzmassnahmen geplant sind und diese gemäss UVB (Pöyry 2015) ausserhalb des Innovationsparkes zu realisieren sind, ist eine Koordination der verschiedenen Projekte sowie mit den übrigen Flächen auf dem Flugplatzareal zwingend erforderlich. Der vorgeschlagene Massnahmenplan gemäss Anhang K des SIL-Schlussberichts zu den Koordinationsgesprächen vom 13. April 2018 soll bei der Festlegung der konkreten ökologischen Massnahmen berücksichtigt werden.

Landwirtschaft

Der Bund ist verpflichtet, das Vorhaben auf dem Flugplatz Dübendorf mit anderen Aufgaben des Bundes abzustimmen. So ist auch der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF) abzustimmen. Auf dem Flugplatz Dübendorf hat es grosse FFF, die es zu erhalten und zu schützen gilt. Der Sachplan FFF wird zurzeit überarbeitet, weshalb der SIL nicht festgelegt werden kann, bevor die Überarbeitung des Sachplans FFF abgeschlossen ist.

./.

-13-

Anträge:

33. Die Umweltvorschriften sind einzuhalten. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.
34. Die sehr hohe ökologische Bedeutung des Areals ist zu beschreiben und die Zielwerte gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept (Anhang K SIL-Schlussbericht) für die ökologisch wertvollen Flächen im Flugplatzareal sind im SIL-Objektblatt in den Festsetzungen zu verankern. Ebenso die Massnahmen zur Förderung der Biodiversität und entsprechenden Bewirtschaftung durch die Pächter.

Volks- und betriebswirtschaftlicher Vergleich

Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein ziviler Flugplatz mit fast komplett neuer Infrastruktur für mehr als 200 Mio. Franken erstellt werden soll, nur wenige Kilometer entfernt vom Flughafen Zürich-Kloten. Es sind diverse andere Flugplätze (Basel, Mollis, Birrfeld, Bern etc.) mit bestehender Infrastruktur und freien Kapazitäten vorhanden.

Widersprüche zu den Zielen des Bundes

An der UNO-Klimakonferenz in Katowice (Polen) am 14. Dezember 2018 hat sich die damalige Verkehrsministerin Doris Leuthard noch für eine griffige Umsetzung des 2015 beschlossenen Klimaübereinkommen von Paris eingesetzt und betont, dass es höchste Zeit sei für verbindliche Regeln. Zwei Tage danach betont Sie in einem Gastkommentar der NZZ die Wichtigkeit der Luftfahrt für die Schweizer Volkswirtschaft. Die Unterstützung des jährlichen Wachstums des Luftverkehrs um 3% ist jedoch garantiert nicht mit dem Ziel des Klimavertrages von Paris, nämlich den globalen Temperaturanstieg auf "weniger als 2 Grad" zu begrenzen, vereinbar.

Eine Auseinandersetzung mit Fragen zur Luftreinhaltung sowie des Klimaschutzes fehlt bisher vollständig. „Die durch den Luftverkehr verursachten Schadstoffemissionen, insbesondere von Stickoxiden (NO_x) und ultrafeinen Partikeln (PM), sind weiter zu reduzieren.“ (Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016) vom 24. Februar 2016, Kapitel 1.2, Seite 1858, letzter Absatz sowie Kapitel 4.5.2, Seite 1894, 1. Absatz). Auch die Klimapolitik des Bundes wird bisher nicht einbezogen. Die Schweiz verfolgt eine aktive Politik zur Reduktion der Treibhausgase. Das CO₂-Gesetz fokussiert darauf die Emissionen im Inland zu senken. Eine Verschiebung der Businessaviatik vom Flughafen Kloten nach Dübendorf führt insgesamt zu mehr Flugbewegungen, da in Kloten Kapazitäten frei werden. Dies führt zu mehr Emissionen und spricht klar gegen die Klimapolitik des Bundes. Das Gemeindekonzept berücksichtigt hingegen die Klimaziele, indem die Flugbewegungen beschränkt werden.

Gemäss Lupo, welcher als Leitfaden für Behörden, Politik und die Bevölkerung dient, soll die schweizerische Luftfahrt nachhaltig betrieben werden und schädliche Auswirkungen auf Mensch und Natur sollen möglichst vermieden werden. „Die schweizerische Luftfahrt soll nachhaltig und mit langfristiger Planung betrieben werden. Sie soll ein im internationalen Vergleich hohes Sicherheitsniveau aufweisen, volkswirtschaftlichen Nutzen generieren, die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigen und schädliche Auswirkungen auf Mensch und Natur so weit wie möglich vermeiden. Mit einer frühzeitigen Koordination zwischen Auswirkungen des Fluglärms und der Siedlungsentwicklung soll eine langfristige Koexistenz zwischen den Flugplätzen und den umliegenden Nutzungsinteressen sichergestellt werden.“ (Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016) vom 24. Februar 2016, Kapitel 1.1, Seite 1852). Der Bund hat bisher allerdings vor allem die wirtschaftlichen Ziele in den Vordergrund gestellt. Einer Vermeidung der schädlichen Auswirkungen auf Mensch und Natur kommt er nicht nach.

./.

-14-

Sicherheit

Die Sicherheit über den Gemeinden ist ein gewichtiger Faktor. Der Luftraum um den Flughafen Zürich-Kloten ist bedingt durch die geographische Lage und die Pistenkonstellation ein sehr komplexes System und wird zudem sehr dicht beflogen. Es soll in Dübendorf eine zusätzliche Piste in Betrieb genommen werden, welche das Pistensystem von Kloten kreuzt. Dadurch entstehen sehr komplexe Abhängigkeiten. Auch die Kleinfliegerei, welche mit Sichtflugverfahren operiert, stellt ein wesentliches Sicherheitsrisiko dar. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso innerhalb der Kontrollzone von Kloten ein zusätzlicher Flugplatz für die Sport- und Freizeitfliegerei errichtet werden soll. Zudem besteht durch vermehrte Überflüge über dicht besiedeltes Gebiet ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Eine Risikoanalyse fehlt bisher gänzlich. Die Standortwahl des Bundes für den Flugplatz Dübendorf verletzt somit Art. 10 USG, welcher verlangt, dass bei der Wahl des geeigneten Standortes die erforderlichen Sicherheitsabstände einzuhalten sind.

Wir bitten Sie, unsere Ausführungen und Begründungen zur Kenntnis zu nehmen sowie unsere Anträge im überarbeiteten Objektblatt zu berücksichtigen.

Freundlichen Grüßen

Unterzeichnet für den gesamten Vorstand: Peter Bosshard
Andreas Streiff
Cla Semadeni
Markus Schwyter

Peter Bosshard



Ehrenpräsident

Andreas Streiff



Co-Präsident