

BFO, Postfach 19 P.P. 8484 Weisslingen

EINSCHREIBEN
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen

3003 Bern

Weisslingen, 15. September 2015

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Sachplan Militär (SPM)

Anpassung SIL-Konzeptteil / SPM-Programmteil und Ersatz SPM-Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf

Sehr geehrte Damen und Herren

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) lehnt den neuen SIL und den SPM vollumfänglich ab. Die im SIL, Teil III B3 und B4 erwähnten Anpassungen sind ersatzlos zu streichen.

Begründung:

- Der Luftraum im dicht besiedelten Glatttal ist heute schon sehr stark mit Flugemissionen belastet.
- Weitere Teile des oberen Glatttals und des Zürcher Oberlandes werden zu den heute schon bestehenden Flugemissionen mit massiv mehr und weiteren zusätzlichen Flugemissionen belastet. Es dürfte auch zutreffen, dass noch weitere Gebiete (Tösstal, Ostschweiz) als die erwähnten mit massiv mehr Flugemissionen zu rechnen hätten.
- Die Vorstellungen des VBS laufen jenen des Kanton Zürich zuwider.

Mitwirkungsmöglichkeit:

Gemäss Publikation im Bundesblatt vom 11.08.2015: Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) / Sachplan Militär (SPM) / Information und Mitwirkung der Bevölkerung - sollen die betroffenen Bevölkerungskreise zu diesem Vorhaben Stellung nehmen können.

Legitimation:

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) vertritt mehr als 2'500 Mitglieder im An- und Abflugsektor östlich des Flughafens Zürich. Unsere Mitglieder sind bereits seit der Einführung der DVO im Jahr 2001 teilweise sehr stark gestört durch die ca. 18'000 Landungen und ca. 21'000 Starts von niedrig fliegenden, schweren und sehr lauten Flugzeugen (Interkontinentalverkehr).

Soll nun noch die Zivilfliegerei nach Dübendorf ausgelagert werden, so wird dies zu einer massiven Kapazitätserweiterung in allen schon heute von Flugimmissionen betroffenen Gebieten führen.

Stellungnahme

Zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf

1. Die REGA erwägt mit ihren Flächenflugzeugen ebenfalls nach Dübendorf zu ziehen (Aktuelles der Rega vom 04.04.2014). Dies wird für die Anwohner aber auch heissen, dass mit Flugbetrieb rund um die Uhr zu rechnen ist. Das ist für die Anrainer nicht zumutbar und nicht akzeptabel!
2. Die Piste in Dübendorf der zivilen Flächenfliegerei öffnen heisst gleichzeitig die Kapazität des Flughafen Kloten massiv zu erweitern. Dies führt wiederum zur massiven Mehrbelastung durch Flugemissionen im ganzen Gebiet das schon heute übermässig unter den Flugemissionen zu leiden hat.
3. Räumliche Nähe der Pisten 16/32 und 29/11
Ein Zivilflugplatz Dübendorf entspricht einer Kapazitätserweiterung vom Flughafen Zürich-Kloten (Inbetriebnahme einer 4. Piste) → das bedeutet für eine grosse Region noch mehr Flugimmissionen. Wir sind auch der Ansicht, dass es eine unzulässige Subventionierung von der Fliegerei mit Steuergeldern darstellt. Der wichtigste Punkt betrifft aber die räumliche Nähe des Landesflughafens Zürich mit dem Flugplatz Dübendorf. Die Luftlinie zwischen Piste 16/32 der FZAG und der Dübendorfer Piste 11/29 beträgt ca. 7km. Wie soll da eine Entflechtung der An- und Abflüge bewerkstelligt werden? Im wichtigen Sicherheitsbericht zum Flughafen Zürich (Dezember 2012) wird vehement eine „straight“ Startroute ab Piste 16 verlangt. Ein Flugbetrieb wie gefordert steht in einem klaren sicherheitstechnischen Konflikt.

Wille und Ziel des Kanton Zürich

Der Kanton stellt sich gegen einen weiteren Flugbetrieb (ausser den bestehenden Helikopterbasis). Es darf nicht sein, dass der Bund über den Kopf eines Kantons hinweg einen Militärflugplatz einer gemischten militärisch/zivilen Nutzung zuführt.

Volkswirtschaftliche Aspekte

Der Schlussbericht der ECOPLAN-Studie vom 23. Juli 2012 (Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf) kommt zum Schluss, dass keine der erwähnten Varianten für das VBS vorteilhaft ist, weder von den Flugimmissionen her gesehen noch aus betriebswirtschaftlicher Sicht:

1. *Volkswirtschaftliche Auswirkungen (Kapitel 18, Seite 151)*
Bei einer Sondernutzung des Flugplatzareals im Jahr 2030 sind rund 7'000 zusätzliche Beschäftigte und rund 2'000 zusätzliche Einwohner zu erwarten. Im Falle eines aviatischen Weiterbetriebs des Flugplatzes sei jedoch lediglich ein Zuwachs von 1'000 Einwohnern möglich.
Ohne aviatische Nutzung des Areals kann ein Entwicklungspotenzial von bis zu 11'600

Beschäftigten und Einwohnern ausgewiesen werden (Horizont von 15-25 Jahre, inkl. Übergangsbereiche). Sollte der Flugplatz weiterbetrieben werden, seien rund 7'300-7'700 Beschäftigte und Einwohner zu erwarten. Bei hochwertiger Nutzung nur des Flugplatzareals (ohne Übergangsbereich) für Gesundheit, Forschung oder Innovation weist das Begleitgremium auf rund 5'000 potenzielle Arbeitsplätze hin.

2. *Fazit zum Verzicht auf eine militärische Nutzung (Kapitel 19, Seite 151)*

Der Verzicht auf eine militärische sowie auf eine zusätzliche zivile fliegerische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ermöglicht eine Umsetzung der Testplanung und entspricht vollumfänglich der Zielsetzung des Kantons Zürich. Gleichzeitig sind aus Sicht des Bundes grosse Einsparungen möglich bzw. es können gar wesentliche Ertragsüberschüsse generiert werden. Die Lärmbelastung der Bevölkerung beschränkt sich auf die Flüge der REGA.

3. *Operationelle Machbarkeit (Kapitel 20.1, Seiten 152/153)*

Erkenntnis O3: Die Zahl der zusätzlichen zivilen Flugbewegungen in Dübendorf ist aufgrund der geltenden Lärmschutzgesetzgebung und den Lärmemissionen des angenommenen Flottenmix auf rund 15'000 bis 30'000 beschränkt.

Die starke fliegerische Nutzungs- bzw. Verkehrsbeschränkung kommt vor allem daher, dass insbesondere **in Dübendorf nahe an das Flugplatzareal gebaut wurde. Dies führt bei Starts und Landungen zu lokal hohen Immissionswerten.**

4. *Betriebswirtschaftliches Ergebnis (Kapitel 20.2, Seiten 154/155)*

Erkenntnis B1: Bei einer Beibehaltung der heutigen Verteilung der Aufgaben auf dem Flugplatz liefert die aviatische Kernnutzung bzw. die zusätzliche zivilaviatische Nutzung von Dübendorf keinen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des betriebswirtschaftlichen Ergebnisses aus Sicht des Bundes.

Die Kosten für die zivilen Nutzbauten (Hangars, Büros, Pistenvorfeld, Rollwege) können durch die erzielbaren Mieterträge (Zahlungsbereitschaft für Mietzinsen) nicht finanziert werden. Es besteht somit kein Potenzial an Baurechtszinsen und die Finanzierung der zusätzlichen Bauten müsste durch Beiträge von Dritten unterstützt werden.

Erkenntnis B5: **Ein ziviler Flugplatzbetreiber wäre aufgrund der hohen Kosten und der geringen Zahl an Flugbewegungen nicht rentabel.**

5. *Schlussbeurteilung der Modelle (Kapitel 22, Seite 165)*

Ein **vollständiger Verzicht** auf die aviatische Weiternutzung von Dübendorf würde für den Bund aus rein finanzieller Sicht die besten Perspektiven bieten: Die Kosten für den militärischen Flugbetrieb könnten an einem anderen Standort auf rund 10 Mio. CHF reduziert werden. Zudem würde dieser Schritt aus raumplanerischer Sicht den Wünschen des Kantons Zürich vollumfänglich entsprechen. Mit einer Abgabe des Areals im Bau-recht könnte sich der Bund ein Einnahmepotenzial von jährlich ca. 38 bis 71 Mio. CHF eröffnen.

6. *Feststellen von Überschreitungen und Anpassen der Eckwerte (Kapitel 29.5, Seiten 208/209)*

Insbesondere in der Gemeinde Dübendorf ist der Spielraum für zusätzliche zivile Flugbewegungen eingeschränkt. Ausschlaggebend sind die sehr nahe am Flugplatz gelege-

nen Siedlungen mit Empfindlichkeitsstufe II. Dies ist vor allem bei Starts und Landungen von Flugzeugen relevant.

In den Gemeinden Schwerzenbach und Volketswil bestehen Konflikte mit Wohnzonen und es kommt bei rund 60'000 zivilen Flugbewegungen (30'000 Grossflugzeuge/30'000 Kleinflugzeuge) teilweise zu massiven Überschreitungen der Lärmgrenzwerte.

Freundliche Grüsse

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO)



Georg Brunner (Präsident)

georg.brunner@fluglaerm-ost.ch
+41 52 385 11 33