

BFO, 8307 Effretikon

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Lindau, 18. März 2019

Stellungnahme zum Entwurf SIL Objektblatt Flugplatz Dübendorf von 18.01.2019

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. Wir, der Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) nehmen 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.

Einleitung

Am 3. September 2014 hat der Bundesrat beschlossen, den Militärflugplatz Dübendorf als ziviles Flugfeld mit einer Bundesbasis der Luftwaffe weiter zu nutzen und als Businessairport zu betreiben. Dadurch soll unter anderem der Flughafen Zürich-Kloten entlastet werden, indem ein Teil des Geschäftsreiseverkehrs und der Leichtaviatik von Zürich nach Dübendorf verlagert wird. Diese Verlagerung wird insgesamt im Luftraum Zürich zu mehr Flugverkehr führen, weshalb auch die Bevölkerung in schon belasteten Gebieten noch mehr belastet wird und auch weitere, bis jetzt relativ wenig belastete Gebiete vermehrt mit Flugemissionen aller Art, insbesondere Fluglärm, belastet wird.

Der BFO lehnt die vom Bund geplante Erweiterung des Flugplatzes Dübendorf zum Business-Airport deshalb klar ab – wie dies auch die Anrainergemeinden tun. Die von der Schweiz an der Klimakonferenz von Paris unterzeichneten Ziele des Klimaschutzes sind mit der Erweiterung der Flugkapazitäten nicht erreichbar. Unter den klaren Anzeichen des Klimawandels ist die Förderung von Businessflügen grundsätzlich zu überdenken; mit entsprechenden Massnahmen für deren Einschränkung zu sorgen (fiskalische Gleichbehandlung der Verkehrsträger).

Aufgrund der in dieser Stellungnahme dargelegten Ausführungen, Erwägungen und Begründungen unterstützt der BFO im besten Fall das Alternativkonzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen" der drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen. Wir haben grundlegende Bedenken zur Weiterführung des Flugplatzes Dübendorf. Gründe sind weiter oben erwähnt. Auch die Ecoplan-Studie vom 23. Juli 2012

spricht sich gegen eine Weiterführung des Flugplatzes Dübendorf aus. Nachdem die Standortgemeinden ursprünglich gegen jegliche zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf waren, haben sie 2016 als Kompromissvorschlag das Gemeindekonzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» erarbeitet. Das Konzept wurde von der Bevölkerung dieser drei Gemeinden an der Volksabstimmung vom 26. November 2017 deutlich angenommen und die Finanzierung gesichert. Es generiert eine hohe Wertschöpfung am Boden mit einer geringen Anzahl Flugbewegungen, stellt einen vernünftigen abgesicherten Kompromiss dar und trägt somit auch den Interessen der Bevölkerung nach weniger Lärm Rechnung. Das Hauptziel des Bundes, die Sicherung der grössten strategischen Landreserven des Bundes für kommende Generationen zu erhalten, wird dadurch ebenfalls erreicht. Es ist für uns daher nicht nachvollziehbar, warum dieses Konzept im bisherigen Prozess, für die Gestaltung der künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf, keine angemessene Berücksichtigung gefunden hat.

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 sind 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 und jene der Gemeinden bzw. der Bevölkerung werden ignoriert. Das SIL-Objektblatt ist deshalb ganzheitlich abzulehnen und mit einer unbefangenen Prozessführung neu aufzunehmen.

Antrag:

1. 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. Der BFO bestreitet a) den Bedarf und die Zweckmässigkeit einer Auslagerung der Businessaviatik vom Flughafen Zürich-Kloten und b) die Notwendigkeit einer Verlagerung nach Dübendorf.

- a) 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

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.“

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“).

- b) 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.

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 Natur- und Umweltschutzes. 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 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 General Aviation und Business Aviation" 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. Im Zusammenhang mit dem oben erwähnten Bericht wurde der Flugplatz Dübendorf jedoch 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

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 Liniennetzwerkes ab den Regionalflughäfen ist wirtschaftlich anspruchsvoll, da die Einzugsgebiete vergleichsweise klein und weniger gut erschlossen sind. Ein zukunftssträchtiges 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.“

um die Sicherheit der Bevölkerung sicherzustellen. Der BFO lehnt deshalb den regelmässigen Flugverkehr von Geschäftsfliegerei ab. Geschäftsfliegerei, Linien- und Charterflugverkehr, Freizeit- und Sportfliegerei mit Flächenflugzeugen und Helis für private Zwecke sowie Schulungs- und Taxiflüge als auch Frachtflüge (inkl. Express Fracht wie DHL und Fedex etc.) sind auf dem Flugplatz Dübendorf auszuschliessen (ausgenommen sind Flüge im staatlichen Auftrag und Flüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark und der ansässigen Werkflüge). Das zivile Flugfeld soll in erster Linie der historischen Fliegerei und Werkflügen der ansässigen Unternehmungen, Rettungsflügen und Flügen im staatlichen Auftrag dienen und Flüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark erlauben. Das zivile Flugfeld soll nicht als Entlastung des Flughafens Zürich-Kloten ausgewiesen werden.

Insbesondere stellt sich beim Konzept der FDAG die Frage, wieso die Sport- und Kleinfliegerei Teil des Konzeptes ist. Die Klein- und Sportfliegerei ist weder für den Wirtschaftsstandort Zürich noch für den Kanton oder die Region von Interesse. Das Interesse von ein paar wenigen Hobbyfliegern (privates Interesse) steht dem Interesse der umliegenden Gemeinden und deren Bevölkerung gegenüber. Hierbei überwiegen die negativen Auswirkungen der Klein- und Sportfliegerei. Sie sind laut und gefährden die Sicherheit der Anwohner.

Anträge:

25. Das zivile Flugfeld soll der historischen Fliegerei und Werkflügen der ansässigen Unternehmungen, Rettungsflügen und Flügen im staatlichen Auftrag dienen.
26. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden (inkl. Militär). Die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung des Fluglärms führen.
27. Das zivile Flugfeld soll nicht der Entlastung des Flughafens Zürich-Kloten dienen.
28. Geschäftsfliegerei, Linien- und Charterflugverkehr und Helis für private Zwecke sowie Schulungs- und Taxiflüge als auch Frachtflüge (inkl. Express Fracht wie DHL und Fedex etc.) sind auf dem Flugplatz Dübendorf auszuschliessen (ausgenommen sind Flüge im staatlichen Auftrag und Flüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark und Werkflüge der ansässigen Unternehmungen).
29. Freizeit- und Sportfliegerei mit Flächenflugzeugen sind vom Flugplatz Dübendorf auszuschliessen.

Rahmenbedingungen zum Betrieb

Durch ein unkontrolliertes Wachstum des Flugplatzes Dübendorf, würde die Lebensqualität massiv eingeschränkt werden und mit der geplanten Siedlungsentwicklung gemäss Richtplan im Widerspruch stehen. Aus diesen Gründen ist die Anzahl der Flugbewegungen auf 20'000 Flüge pro Jahr zu begrenzen. Die Entwicklung des Flugplatzes muss für die Bevölkerung tragbar bleiben, indem keine zusätzliche Belastung durch Fluglärm entsteht. Die Bevölkerung muss insbesondere in den sensiblen Randstunden und am Wochenende vor Lärmemissionen geschützt werden. Deshalb ist der BFO gegen Flugverkehr am Morgen, über Mittag, am Abend und am Wochenende. Die Betriebszeiten sind von zentraler Bedeutung. Der BFO fordert die folgenden heute geltenden Betriebszeiten:

Werkflüge: von Montag bis Freitag von 7:30 bis 12:00 und 13:30 bis 17:00

Ausnahmeregelung Ju-Air: Status quo erhalten: Montag bis Freitag 7:30 bis 12:00 und 13:30 bis 19:00. Samstag und Sonntag nach Voranmeldung.

Wird der Ju-Air die Betriebsbewilligung entzogen, so darf sie nicht durch andere fliegerische Tätigkeiten ersetzt werden.

Ausnahmen: Flüge im staatlichen Auftrag, Rettungsflüge, Werkflüge der ansässigen Unternehmungen und Flüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark.

Anträge:

30. Die Anzahl der Flugbewegungen ist zu begrenzen und verbindlich auf maximal 20'000 Flüge pro Jahr verbindlich festzulegen.
31. Die Betriebszeiten sind gemäss den Forderungen der Standortgemeinden wie heute auf die Werktage (7:30 – 12:00 und 13:30 bis 17:00 Uhr) zu beschränken. (Ausnahme: Ju-Air und Flüge im staatlichen Auftrag)
32. Beim Betrieb des Flugplatzes ist die Sicherheit jederzeit zu gewährleisten.

Lärmbelastung

Der Bevölkerung der Region und 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.

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 entsprechend eine noch 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:

33. Das bestehende Ausmass der Lärmemissionen als auch der Lärmimmissionen darf nicht erhöht werden (Kantonaler Richtplan vom 18. September 2015).
34. Es sind nur Business Jets der Lärmkategorie 3 und höher zuzulassen.
35. Leisere Flugzeuge dürfen nicht zugunsten von zusätzlichen Bewegungen genutzt werden, sondern müssen der Lärmreduktion zugunsten der Bevölkerung dienen.
36. Die lärmoptimierten Flugrouten sollen verbindlich vorgeschrieben und gesichert werden, z.B. durch GPS-Verfahren.
37. Als Zielwert ist eine in ihrer Form reduzierte Lärmkurve festzulegen, welche durch lärmreduzierende Flugzeuge bis beispielsweise 2030 erreicht werden soll.
38. Jegliche schweren Flugzeugtypen sind vom Flugplatz Dübendorf auszuschliessen (Ausnahme Parabelflüge sowie Flüge im Zusammenhang mit der reinen Funktion Werkflugplatz).
39. Der Richtwert für den ZFI muss eingehalten werden. Der Kanton darf keine weiteren Infrastrukturanlagen unterstützen, solange der Richtwert ZFI nicht eingehalten ist.
40. 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 und deshalb Bestandsschutz haben. Allfällige Kostenfolgen durch Entschädigung bestehender Eigentumsrechte gehen vollumfänglich zulasten des Bundes oder des Flugplatzbetreibers.

Antrag:

18. 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. Es irritiert deshalb, dass die Pistenlänge erst mit der Umnutzung festgelegt wird. Irritierend ist ebenfalls, dass einerseits die nutzbare Pistenlänge auf 1826 m reduziert werden soll, andererseits aber die Piste für schwere Flugzeuge bis auf 2176 m verlängert werden soll. Begründet wird dies damit, dass alle gängigen Flugzeugtypen der Geschäftsfluffahrt möglichst mit Vollast nach allen Destinationen abfliegen können. Somit könnte jedes Grossflugzeug, das als Geschäftsflugzeug deklariert wird oder diesem Zweck dient, in Dübendorf verkehren. Dübendorf würde damit die gleichen Anforderungen aufweisen wie ein internationaler Flughafen. Damit würde sich unsere Befürchtung bestätigen, dass Dübendorf zur vierten Piste des Flughafens Zürich-Kloten wird, was wir entschieden ablehnen.

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 das Militär und die Kantonspolizei

genutzt werden. Eine Nutzung durch Weitere wird abgelehnt, um eine zusätzliche Lärmbelastung der Bevölkerung zu vermeiden.

Anträge:

19. Die Start- und Landestelle der Helikopter nördlich der Piste sind nur für das Militär und die KAPO erlaubt.
20. Eine maximal nutzbare Pistenlänge von 1826 m wird begrüsst. Eine Pistenverlängerung auf maximal 2176 m für die Starts von schweren Flugzeugen ist auf Einzelflüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark und für Werkflüge zu beschränken.

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. Es ist der Flugplatzperimeter und vorab der eingezäunte Bereich möglichst klein zu halten, um möglichst grosse Chancen für öffentlich zugängliche Freiräume und für eine Erhöhung der Natur- und Landschaftsqualitäten zu schaffen.

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 Pistenbefahrung (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 werden abgelehnt. Insbesondere für Rundflüge und dergleichen bestehen genügend alternative Standorte in der Schweiz. Das Anflug- und Abflugverfahren von privaten Helis mit Ausnahme der Blaulichtorganisationen im Einsatz und des Militärs hat wie bei den Flächenflugzeugen auf den Pistenachsen zu erfolgen, um den Flugverkehr zu bündeln und somit den Lärm zu konzentrieren.

Anträge:

21. Ein Flächenbedarfsnachweis für den Flugbetrieb muss erstellt werden. Die Baubereiche sind auf den effektiven Bedarf für rein aviatische Nutzungen zurückzunehmen.
22. Der Flugplatzperimeter ist in Bezug auf die Pistenlänge und Pistenbefeuerung gemäss Ausschreibungsunterlagen des Bundes vom 12.12.2013 einzuhalten, jedoch um die private Helikopterbasis zu verkleinern.
23. Der private Heliport im nördlichen Areal ist abzulehnen. Weiter ist auch die Belastung durch private Helikopter.
24. Die REGA und die historischen Flüge (z.B. Ju-Air) sollen im Sinne der Bestandesgarantie am bisherigen Standort stationiert bleiben. Der Zugang vom Areal des Air Force Center zur Piste muss weiterhin gewährleistet bleiben

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.

Anträge:

25. 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.
26. Der Perimeter für den Flugplatz Dübendorf darf für den MIV nur an einer Stelle erschlossen werden.
27. Die Erschliessung einschliesslich deren Finanzierung ist ausschliesslich Sache der Flugplatzhalterin.
28. Der Zugang vom Gelände des Air Force Centers zur Piste muss gewährleistet werden.

Gewässerschutz

Die offenen Fragen zum Gewässerschutz sind im SIL-Objektblatt nicht oder nur unbefriedigend gelöst.

Chrebsschüsselibach, Dürrbach

Die Offenlegung und Revitalisierung des Chrebsschüsselibachs 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 (Grundwasserschutzzonen 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 Chrebsschüsselibach, den Pohlgraben und den Dürrbach entwässern. Eine Entwässerung der Piste über die Schulter mit Versickerung ist in den Grundwasserschutzzonen nicht zulässig. Das Meteorwasser ist über dichte Mulden oder Belagshalbschalen nach ausserhalb der Schutzzonen zu führen und dort fachgerecht weiter zu behandeln. Es muss deshalb sichergestellt sein, dass kein Meteorwasser der Pisten von ausserhalb der Schutzzonen in den Schutzonenperimeter fliessen und dort versickern kann.

Anträge:

29. Die Linienführung des offen gelegten Chrebsschüsselibachs ist in Absprache mit der Stiftung Innovationspark zu optimieren.
30. 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.

31. 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.
32. 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 Schutz-zonen.
33. Es ist eine umfassende Bestandsaufnahme des Entwässerungssystems vorzunehmen. Darauf basierend ist ein detailliertes Entwässerungskonzept zu erarbeiten, um eine gesetzeskonforme Entwässerung der Gesamtanlage zu gewährleisten.
34. Der nördliche Rollweg ist im Bereich der Zone S1 um die Trinkwasserfassung Widacher rückzubauen.
35. Die konkreten Massnahmen zur Entwässerung und zum Grundwasser sind im SIL-Objektblatt festzulegen.

Natur- und Landschaftsschutz, Landwirtschaft

Grundsätzlich sollen von der Luftfahrt nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatzareal unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet bzw. bewirtschaftet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen, beanspruchte Fruchtfolgeflächen nach den Vorgaben des Kantons zu kompensieren.

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.

Landschaft

Der „Fil Vert“ sieht vor, die verschiedenen Erholungsräume im Glattal, u.a. das Flugplatzareal, weiterzuentwickeln und für den Langsamverkehr zu verbinden. Der "Fil Vert" soll soweit möglich unmittelbar am Rand des Flugplatzes geführt werden, damit ein Bezug dieses Naherholungsrundweges zum Flugplatzgeschehen besteht. Wo der heutige Zaun ausserhalb des SIL-Perimeters liegt, soll der "Fil Vert" Priorität haben.

Anträge:

36. 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.
37. 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.
38. Es ist nachzuweisen, dass genügend Raum besteht für den „Fil Vert /Erholungsring“ gemäss regionalem Richtplan (Text, Kap. 4.4: Themenkarte Fuss- und Veloverkehr).

Weitere Themen

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. Es ist zudem erwiesen, dass Airports nur für die General Aviation erst ab 50'000 bis 80'000 Flugbewegungen rentabel betrieben werden können.

Wir erwähnen hier nochmals die Ecoplan-Studie vom 23. Juli 2012, die sich aus Kostengründen gegen eine Weiterführung des Flugplatzes Dübendorf ausspricht.

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.

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 befliegen. 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. Wenig erfahrene Freizeitpiloten gehören nicht in die Nähe eines Landesflughafens. 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.

Fazit

Der BFO kommt zum Schluss, dass der Weiterbetrieb des Flugplatzes Dübendorf wirtschaftlich nicht durchdacht ist. Aus genannten Gründen wird die Betreibergesellschaft FDAG bald nach weiterer Unterstützung durch den Bund (nebst der, nicht mit überzeugenden Argumenten unterlegte Weiterführung des Flugplatzes Dübendorf und der daraus folgenden Subventionierung durch das VBS) oder nach mehr Kapazität verlangen. Dass der Lärmschutz kaum eingehalten wird, zeigt der Betrieb des Flughafens Kloten, zu dessen vierten Piste der Flugplatz Dübendorf werden soll.

Auch schon genannt, widersprechen die Klimaziele, die die Schweiz mit der Unterzeichnung des Klimaabkommens von Paris erreichen will und der verlangten griffigen Umsetzung an der UNO-Klimakonferenz von Katowice, der Weiterführung des Flugplatzes Dübendorf als Business.-Airport.

Dem Weiterbetrieb als Basis für die Helikopter der Blaulicht-Organisationen stellen wir uns nicht entgegen.

Allenfalls können wir den Forderungen der Anliegergemeinden anschliessen, die einen reinen Werkbetriebsflugplatz mit eingeschränkten Flugbetriebszeiten unter deren Regie fordern.

Freundliche Grüsse

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO)



Georg Brunner (Präsident)

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