



Gemeinde

Wangen-Brüttisellen

GEMEINDERAT
STATIONSSTRASSE 10
8306 BRÜTTISELLEN
Kontaktperson Claus Wiesli
Telefon direkt 044 805 91 24
claus.wiesli@wangen-bruettisellen.ch
www.wangen-bruettisellen.ch

Abteilung Planung und Infrastruktur, 8306 Brüttisellen P.P.

Archiv Nr. 28.03.2

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Protokoll Gemeinderat vom 20. Mai 2019

SACHPLAN INFRASTRUKTUR DER LUFTFAHRT (SIL) – STELLUNGNAHME ZUM ENTWURF OBJEKTBLATT FLUGPLATZ DÜBENDORF

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. Februar 2019 wurde uns der Entwurf des Objektblatts Flugplatz Dübendorf zur Stellungnahme bis am 24. Mai 2019 zugestellt. Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen nimmt die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr. Nach einer Einleitung zur allgemeinen Haltung der Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen (nachfolgend Standortgemeinden) und einer Vorbemerkung folgt die Stellungnahme zum Entwurf des Objektblatts Flugplatz Dübendorf und eine Erläuterung zum Konzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen".

I. 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 entlastet werden, indem ein Teil des Geschäftsreiserverkehrs und der Leichtaviatik von Zürich nach Dübendorf verlagert wird. Die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen lehnen die vom Bund geplante Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf zum Business-Airport klar ab. 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 Gemeindekonzept stellt ein konkretes Angebot mit gesicherter Finanzierung zur aviatischen Entwicklung des Flugplatzes dar. Das Konzept sieht eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes vor, aber keine Auslagerung der Businessaviatik und der Kleinfliegerei von Kloten nach Dübendorf. Dies mit dem Ziel, dass die Entwicklung der Flugbewegungen für die Bevölkerung tragbar bleibt, indem keine übermässig starke Belastung durch Fluglärm entsteht.

Die Bevölkerung der Standortgemeinden hat dem Gemeindekonzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen" am 26. November 2017 mit deutlicher Mehrheit zugestimmt. Die von den Emissionen betroffene Bevölkerung hat somit ihren unmissverständlichen Willen gegen die Businessaviatik und Kleinfliegerei geäussert und sich für das Gemeindekonzept ausgesprochen. 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.

II. Vorbemerkungen

A. Verletzung der Koordinationspflicht

Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab (Art. 13 Abs. 1 RPG). Mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt soll sichergestellt werden, dass wichtige Ermessensentscheide von der Sachplanbehörde getroffen werden, die über die erforderliche Distanz verfügt und befähigt ist, auf übergeordneter Stufe in einer Gesamtschau die betroffenen Interessen abzuwägen ohne die

Gefahr der Verengung des Blickwinkels auf bestimmte fachspezifische Interessen. Durch das Erfordernis der Sachplanung, die auf einem umfassenden Koordinationsprozess beruht, soll sichergestellt werden, dass die gebotene Abstimmung mit der Richt- und Raumplanung der betroffenen Kantone erfolgt (BGE 137 II 58). Der SIL-Prozess muss daher einen koordinierten Prozess gewährleisten.

Die Standortgemeinden sind sich jedoch einig, dass keine echte Koordination stattgefunden hat. So wurden in den SIL-Koordinationsgesprächen lediglich die Interessen der Aviatik, insbesondere die der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG), berücksichtigt. Auch der Beschluss zum SIL-Konzeptteil beruht einseitig auf den Bedürfnissen der Luftfahrt. Bis heute liegen zu einzelnen Themen teilweise zu wenig fundierte Unterlagen vor. Auch wurde zu zentralen Themen wie z.B. Fluglärm lediglich eine erste Information abgegeben. Da aber weder Überlegungen zu Varianten noch zu Sensitivitätsbetrachtungen vorgenommen wurden, war keine Diskussion möglich, sondern es konnte nur der Vorschlag der FDAG als eine mögliche Idee zur Kenntnis genommen werden. Dasselbe gilt für alle anderen Themen. Deshalb hat zu allen bisher behandelten Themen bei den Gesprächen einzig eine Information der FDAG stattgefunden, wobei die Anwesenden Fragen stellen konnten. Es wurde noch keine echte Diskussion geführt und noch kein Versuch der Koordination unternommen. Aus diesen Gründen ist es fragwürdig, von einem Koordinationsprozess zu sprechen. Die für einen solchen Prozess erforderlichen Grundlagen sind schlicht nicht vorhanden.

B. Ungenügende Interessenabwägung

1. Allgemeines

Beim Erlass des SIL-Objektblatts hat eine Ermittlung und Abwägung ("Gesamtschau" der betroffenen Interessen) zu erfolgen. Stehen den Behörden bei Erfüllung und Abstimmung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume zu, so wägen sie die Interessen gegeneinander ab, indem sie (Art. 3 Abs. 1 RPV) die betroffenen Interessen ermitteln (lit. a), diese Interessen beurteilen und dabei insbesondere die Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung und die möglichen Auswirkungen berücksichtigen (lit. b) und diese Interessen auf Grund der Beurteilung im Entscheid möglichst umfassend berücksichtigen. Sie legen die Interessenabwägung in der Begründung ihrer Beschlüsse dar (Art. 3 Abs. 2 RPV).

2. Widerspruch 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 Klimaabkommens 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 fehlt bisher vollständig. Dies obwohl festgehalten wird, "die durch den Luftverkehr verursachten Schadstoffemissionen, insbesondere von Stickoxiden (NOx) und ultrafeinen Partikeln (PM)" seien weiter zu reduzieren (Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz [Lupo 2016] vom 24. Februar 2016, in: Bundesblatt [BBl] 2016, S. 1858, letzter Absatz sowie S. 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.

Die Umnutzung und insbesondere die Verschiebung der Businessaviatik vom Flughafen Zürich nach Dübendorf führen zu mehr Flugbewegungen und zu mehr Immissionen. Ein solches Wachstum des Luftverkehrs und damit einhergehend mehr Immissionen verträgt sich aber nicht mit den klima- sowie umweltpolitischen Zielen des Bundes und steht gar im offensichtlichen Widerspruch zu diesen Zielen. Es kann denn von einer nachhaltigen und schädlichen Auswirkung auf Mensch und Natur vermeidenden Luftfahrt bei stetigem Ausbau keine Rede sein. Diesem Umstand wurde mit dem vorliegenden SIL-Objektblatt keine genügende Beachtung geschenkt.

3. Sicherheit

Die Sicherheit der Anrainergemeinden ist ein gewichtiger Faktor. Entsprechend ist im Grundsatz das Überfliegen von dichtbesiedeltem Gebiet zu unterlassen. Die Gründe dafür liegen gerade auch vorliegend auf der Hand. Denn das vermehrte Überfliegen dichtbesiedelten Gebiets erhöht das Sicherheitsrisiko insbesondere bei Abstürzen.

Der Luftraum um den Flughafen Zürich ist bedingt durch die geographische Lage und die Pistenkonstellation ein sehr komplexes System und wird zudem sehr dicht befliegen. Trotzdem soll auf dem Flugplatz Dübendorf eine zusätzliche Piste in Betrieb genommen werden, welche das Pistensystem des Flughafens Zürich kreuzt. Dadurch entstehen sehr komplexe Abhängigkeiten. Mithin besteht durch vermehrte Überflüge des vorliegend betroffenen Gebiets ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.

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.

Trotz dieser berechtigten Bedenken wurden weder eine Analyse der Risikosituation noch eine Absturzrisikokarte unter Einbezug der Bevölkerungsdichte noch allfälliger empfindlicher Anlagen am Boden erstellt und auch keine Analyse veranlasst, ob der Flugbetrieb in Dübendorf oder nur einzelne der vorgesehenen Anlagentypen die Flugsicherheit – insbesondere auch des Landesflughafens Zürich – beeinträchtigen. Das ist unzulässig, denn die Gefahr für Leib und Leben der Anwohner des Flugplatzes Dübendorf ist genehmigungsrelevant; ihre Verhinderung bzw. Verminderung stellt ein öffentliches Interesse dar.

Im Ergebnis wurde damit keine rechtsgenügende Standortevaluation im Sinn von Art. 10 USG vorgenommen. Die wichtige Frage nach der Sicherheit des Flugverkehrs und des Schutzes der vom Betrieb des Flugplatzes betroffenen Bevölkerung bleibt offen. Bereits deswegen darf das SIL-Objektblatt nicht genehmigt werden. Zudem gilt es festzuhalten, dass ein genügendes Interesse an der Umnutzung, das die Sicherheitsbedenken zu relativeren vermögen würde, gestützt auf die vorgenommenen Abklärungen und Unterlagen verneint werden muss.

4. Anwohnende

Unbestritten ist, dass die Anwohnenden und damit auch die im Einzugsgebiet des Flugplatzes Dübendorf liegenden Gemeinden bereits heute grosse Beeinträchtigungen durch den Flugverkehr und Verkehrslärm zu tragen haben. Eine weitere Erhöhung dieser Belastungen ist nicht verhältnismässig. Die Interessen der betroffenen Gemeinden und ihrer Wohnbevölkerung wurden – gerade angesichts der bereits bestehenden Belastung – bis anhin nicht genügend berücksichtigt.

5. Alternativen

Eng mit der Bewertung des öffentlichen Interesses für eine Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf hängt auch die Frage zusammen, ob Alternativen bestehen. Das geltend gemachte Interesse an einer Umnutzung fällt denn deutlich kleiner aus, sofern Alternativen bestehen.

Die Prüfung von Alternativen ist nicht nur entscheidend für die Ermittlung der Interessen und deren Abwägung, sondern auch aus anderen Gründen geradezu zwingend. Der kantonale Richtplan vom 18. September 2015 verlangt das Abklären von Alternativen, indem er besagt, dass bei einer "Verlagerung von Teilen des gewerbsmässigen Luftverkehrs des Flughafens Zürich" Anlagen "vorab auf gesamtschweizerischer Ebene und nicht nur innerhalb des Kantons Zürich" zu suchen seien. Darüber hinaus könnte der ohnehin bereits sehr dicht beflogene Luftraum Zürich durch die Wahl eines anderen, entfernteren Standorts nachhaltig entflochten werden. Damit könnte die Sicherheit des Luftverkehrs deutlich verbessert werden und es würde nicht eine unfaire und unverhältnismässige zusätzliche Belastung derjenigen Gemeinden erfolgen, die bereits heute die Lasten des Flughafens Zürich zu tragen haben.

Der Bericht LUPO 2016 weist darauf hin, dass Reserven bestehen. Insbesondere der Flughafen Basel-Mulhouse (LUPO 2016, BBI 2016, S. 1854) verfügt über Reserven und auch bei den Regionalflughäfen dürften freie Kapazitäten zur Verfügung stehen (LUPO 2016, BBI 2016, S. 1916). Offensichtlich wurden diese Alternativen oder weitere nicht in Betracht gezogen oder gar geprüft. Unverständlich ist dies

insbesondere hinsichtlich der Regionalflugplätze. Denn im LUPO 2016 selber wird festgehalten, dass die Landegebühren der Regionalflughäfen kaum für die Finanzierung ausreichen würden und daher die Business Aviation für sie ein "zukunftsträchtiges Geschäftsfeld" sein könnte (Lupo 2016, BBl 2016, S. 1917, 4. und 5. Absatz).¹

Insgesamt wurden Alternativen zur Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf nicht ernsthaft geprüft. Ein zwingender Bedarf einer Auslagerung nach Dübendorf ist damit nicht ausgewiesen. Ein genügendes Interesse an der Umnutzung ist damit nicht auszumachen.

6. Fazit

Es mag ein volkswirtschaftliches Interesse an der Umnutzung bzw. zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf bestehen. Dieses überwiegt gemäss aktueller Aktenlage die entgegenstehenden Interessen nicht. Abschliessend beantworten lässt sich dies jedoch nicht. Denn bis anhin wurden nur die volkswirtschaftlichen Interessen an der Luftfahrt gewichtet und beurteilt. Demgegenüber erfolgte keine bzw. keine rechtsgenügende Gewichtung der klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen des Bundes, der Sicherheitsaspekte sowie den hoch zu gewichtenden Interessen der Anwohnenden. Auch die zwingende Prüfung von Alternativen und damit eine Standortevaluation erfolgten betreffend den Flugplatz Dübendorf nicht. Von einer genügenden Interessenermittlung und -abwägung und damit einer rechtsgenügenden Verhältnismässigkeitsprüfung kann keine Rede sein. Ebenfalls ist nicht nachvollziehbar, warum das Gemeindekonzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» in keiner Art und Weise in den Prozess miteinbezogen wurde.

C. Befangenheit des Prozessführers

Der Bund – vertreten durch das BAZL und das GS VBS – hat bereits im Jahr 2015 mit der FDAG eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet. In dieser Rahmenvereinbarung des Bundes mit der FDAG werden zahlreiche Zusagen gemacht. Insbesondere wurden Entschädigungen zugesichert für den Fall, dass kein SIL-Eintrag beschlossen wird oder kein Baurecht erteilt wird. Der Bund ist hier Verpflichtungen eingegangen mit mutmasslich erheblichen finanziellen Auswirkungen. Damit ist die Unbefangenheit des Bundes zum Erlass des SIL infrage zu stellen. Denn eine unabhängige Interessenabwägung, die der Bund für den Erlass des SIL vorzunehmen hat, scheint hier nicht mehr möglich, wenn zugleich (erhebliche) finanzielle Interessen des Bundes am Erlass des SIL bestehen. Insgesamt ist der Bund damit nicht mehr frei, seine Entscheide unbefangen im Hinblick auf den Erlass des SIL zu treffen. Die Standortgemeinden fordern deshalb, den SIL-Prozess einzustellen und mit einer unbefangenen Prozessführung neu aufzugleisen.

D. Würdigung

Zusammengefasst sind sowohl die Erarbeitung des vorliegenden SIL-Objektblatts Flugplatz Dübendorf als auch dessen Inhalt ungenügend. Es gab weder eine unbefangene Prozess- und Verfahrensleitung, noch einen Koordinationsprozess oder eine ansatzweise genügende Interessenermittlung und -abwägung und damit eine rechtsgenügende Verhältnismässigkeitsprüfung. Entsprechend kann eine Genehmigung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form nicht erfolgen. Die Standortgemeinden stellen daher den Antrag:

1. Die Genehmigung des SIL-Objektblattes für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form wird aufgrund der fehlenden Interessenabwägung und der Befangenheit abgelehnt. Der Prozess ist einzustellen und mit einer unbefangenen Prozessführung neu aufzugleisen.

¹ "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."

III. Stellungnahme zum Entwurf Objektblatt Flugplatz Dübendorf vom 18. Januar 2019

A. Zweckbestimmung

1. Allgemeines

Der Bund argumentiert hauptsächlich damit, dass er den Flughafen Zürich entlasten möchte. Insbesondere soll prioritär eine Entlastung in den Sparten Geschäftsverkehr und Leichtaviatik durch die Umnutzung erfolgen. Die Standortgemeinden bestreiten a) den Bedarf und die Zweckmässigkeit einer Auslagerung der Businessaviatik vom Flughafen Zürich und b) die Notwendigkeit einer Verlagerung nach Dübendorf.

2. Bedarf und Zweckmässigkeit

2.1 Allgemeines

Gemäss dem Bericht Lupo 2016 (LUPO 2016, BBI 2016, S. 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.² Der Bund weist weiter darauf hin, dass am Flughafen Zürich in den letzten Jahren die Flugbewegungen stagniert haben (LUPO 2016, BBI 2016, S. 1869, 3. Absatz). Die massive Reduktion der Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich 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, BBI 2016, S. 1871, Abbildung „Linien- und Charterverkehr: Anzahl Bewegungen in 1000“). Insgesamt ist damit bereits ein allgemeiner Bedarf für die Umlagerung vom Flughafen Zürich auf den Flugplatz Dübendorf nicht ausgewiesen.

2.2 Business-Flüge

Der Flugplatz Dübendorf soll in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr dienen (Festlegungen, Zweckbestimmung). Um die beabsichtigte Umnutzung rechtfertigen zu können, muss dem Geschäftsreiseverkehr ein grosses Interesse zugesprochen werden können. Dieses ist nicht ausgewiesen.

Gemäss den Angaben des Bundes sind in der Schweiz lediglich etwas über 200 Geschäftsflugzeuge immatrikuliert (LUPO 2016, BBI 2016, S. 1904). "Die Anzahl der in der Schweiz immatrikulierten Business-Jets stagniert" und die Wertschöpfung in der Schweiz ist zudem gemäss eigenen Angaben des Bundes mit (geschätzten) rund 2,5% verschwindend klein (LUPO 2016, BBI, S. 1905). Entsprechend kann dem Geschäftsreiseverkehr insbesondere auch aus volkswirtschaftlichen Gründen kein grosses Interesse zugebilligt werden. Dies wäre in der Argumentation des Bundes im SIL-Konzeptteil jedoch erforderlich, um die Umnutzung überhaupt rechtfertigen zu können bzw. um die klima-, umwelt- sowie sicherheitspolitischen Interessen und die Interessen der Anwohnenden zu überwiegen.

Auch wenn der Geschäftsreiseverkehr eine gewisse volkswirtschaftliche Bedeutung zu haben vermöchte, kann daraus insgesamt aber kein genügendes öffentliches Interesse abgeleitet werden. Ein ausgewiesenes Interesse und ein Bedarf für den geschäftlichen Flugverkehr auf dem Flugplatz Dübendorf bestehen somit nicht. Dies gilt umso mehr als auch – wie bereits erwähnt – keine genügende Standortevaluation vorgenommen wurde bzw. gestützt auf das bisherige davon auszugehen ist, dass Alternativen betreffend den Flugplatz Dübendorf bestehen.

2.3 Leicht- und Sportaviatik

Der Bedarf für eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ist durch öffentliche Interessen auszuweisen. Der Leicht- und Sportaviatik kommt indes auch nach Auffassung des Bundes kein öffentliches, sondern bloss ein privates Interesse zu (SIL-Konzeptteil, Grundsätze zur Planung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur, Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur, S.47, des Entwurfs vom 28. Juni 2018). Sie ist folglich weder für den Wirtschaftsstandort Zürich noch für den Kanton oder die Standortgemeinden von Interesse. Hinzu kommt, dass die Leicht- und Sportaviatik gefährlich ist, weil Freizeitpiloten weniger erfahren, schlechter ausgebildet und kontrolliert sind sowie häufig im Sichtflugverfahren operiert wird. Es ist denn schlicht zu gefährlich, im stark genutzten Luftraum des Kantons Zürich und in unmittelbarer Nähe sowie innerhalb der Kontrollzone von Kloten einen Flugplatz für die Sport- und Freizeifliegerei errichten zu wollen. Zudem verursacht die Leicht- und Sportaviatik gemessen an ihrem Nutzen unverhältnismässige Immissionen und insbesondere Lärm.

² „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.“

Insgesamt stehen dem rein privaten, geringfügigen Interesse an der Leicht- und Sportaviatik die gewichtigen und schützenswerten Interessen der Gemeinden und deren Bevölkerung, der Umwelt sowie die Sicherheitsaspekte gegenüber. Offensichtlich darf die Leicht- und Sportaviatik auf dem Flugplatz Dübendorf nicht zugelassen werden bzw. der vorliegende Entwurf zum SIL-Objektblatt nicht genehmigt werden.

2.4 Helikopter

Helikopterflüge im nördlichen Areal sind zukünftig zu unterlassen. Dasselbe gilt im Hinblick auf eine allfällige Optimierung der Heli-Standorte durch private Helikopter sowohl im östlichen als auch im südlichen Teil des Areals. Denn die Ab- und Anflüge sowie der Standlärm der Helikopter verursachen unverhältnismässige Immissionen und insbesondere Lärm. Bezeichnenderweise werden denn im Entwurf zum SIL-Objektblatt keine Gründe genannt, weswegen das Anflug- und Abflugverfahren nicht auf den Pistenachsen erfolgen kann. Darüber hinaus dienen solche Ab- und Anflugverfahren auf den Pistenachsen auch dazu, den Flugverkehr zu bündeln. Ausnahmen sind einzig denkbar für Helikopter im Einsatz der Blaulichtorganisationen und der Kantonspolizei (KAPO). Diese sind an ihren heutigen Standorten zu belassen.

Schliesslich sind private Helikopterflüge (mit Ausnahme der bisher zulässigen Flüge während und im Zusammenhang mit dem WEF) von der Zweckbestimmung zu den Festlegungen des SIL-Objektblatts auszunehmen. Ein Interesse an privaten Helikopterflügen ist weder nachgewiesen noch wird es im Entwurf zum SIL-Objektblatt überhaupt geltend gemacht. Zudem bestehen für private Helikopter, insbesondere für Rundflüge und dergleichen, bereits genügend alternative Standorte in der Schweiz. Entsprechend besteht weder ein öffentliches noch ein überwiegendes Interesse an den privaten Helikopterflügen auf dem Flugplatz Dübendorf. Es ist auf sie daher zu verzichten.

2.5 Ausnahmen

Es wird begrüsst, dass die fliegerische Grundschulung – insbesondere in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz Zürich aus Sicherheitsaspekten – sowie der Linienverkehr ausgeschlossen wird. Zur Präzisierung soll die Festlegung jedoch insoweit ergänzt werden, als insbesondere auch Schulungs- und Trainingsflüge im IFR und VFR, der Charterverkehr sowie Frachtflüge (inklusive Express Fracht wie DHL und Fedex) ausgeschlossen werden sollen. Diese Flüge werden in den Festlegungen sowie den Erläuterungen des SIL-Objektblatts nicht erwähnt; ein öffentliches Interesse daran liegt entsprechend nicht vor.

3. Notwendigkeit der Verlagerung nach Dübendorf

3.1 Allgemeines

Wie bereits erwähnt, wurden Alternativen zur Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf nicht ernsthaft geprüft (vgl. vorstehend: II/B/5). Ein zwingender Bedarf einer Auslagerung nach Dübendorf und damit eine Notwendigkeit sind nicht ausgewiesen.

3.2 Gemeindekonzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen"

Auch in inhaltlicher Hinsicht wurden keine Alternativen zu der nun mit dem vorliegenden SIL-Objektblatt verfolgten Nutzung geprüft. Das ist umso unverständlicher, weil das Gemeindekonzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen" ein konkretes Angebot mit gesicherter Finanzierung zur aviatischen Entwicklung des Flugplatzes darstellt und das Volk diesem Konzept mit deutlicher Mehrheit zugestimmt hat.

Die Standortgemeinden weisen denn darauf hin, dass die vom Bund beabsichtigte "Dreifachnutzung" auch mit dem Konzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen" umgesetzt werden kann. Im Gegensatz zu der mit dem vorliegenden SIL-Objektblatt beabsichtigten Nutzung lässt sich die Nutzung gemäss dem Gemeindekonzept sowohl mit den Anliegen der Bevölkerung als auch mit den Absichten der Gemeinden vereinbaren. Falls der Bund aber dennoch auf das Konzept der FDAG mit einem Businessairport setzt, dann besteht ein unvereinbarer Konflikt. Die Stadt Dübendorf ist dann gemäss Gemeindeordnung (GO) Art. 1 b (Beschränkung der Aviatik) verpflichtet, sich dagegen zur Wehr zu setzen: "Die Gemeinde setzt sich aktiv für die nachhaltige Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf ein, um auf dem Gemeindegebiet Dübendorf den Flugbetrieb auch langfristig auf einem für die Bevölkerung verträglichen Mass zu stabilisieren" (Art. 1b Abs. 1 GO). "Erweist sich die verträgliche Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf als nicht umsetzbar, setzt sich die Gemeinde aktiv mit

allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln und auf allen Ebenen gegen einen zivil genutzten Flugplatz auf dem Gemeindegebiet Dübendorf ein" (Art. 1b Abs. 2 GO). "Ausgenommen bleiben per 01.01.2015 bestehende fliegerische Nutzungen, namentlich der Rega und Ju-Air (Art. 1b Abs. 3 GO)." Auch die Gemeinde Volketswil setzt sich aktiv dafür ein, die "zivile Aviatik (Geschäftsfliegerei) auf dem Militärflugplatz Dübendorf zu verhindern" (Regierungsziele 2015-2018). Wangen-Brüttisellen bekämpft zudem nebst der "Auslagerung der Businessaviatik von Kloten nach Dübendorf" insbesondere auch den "geplanten Heliport Wangen-Brüttisellen" (Schwerpunktprogramm 2017/2019).

4. Würdigung

Ein ausgewiesenes Interesse und ein Bedarf für den geschäftlichen Flugverkehr auf dem Flugplatz Dübendorf bestehen somit nicht. Dies gilt umso mehr als auch – wie bereits erwähnt – keine genügende Standortevaluation vorgenommen wurde bzw. gestützt auf die bisherige davon auszugehen ist, dass Alternativen betreffend den Flugplatz Dübendorf bestehen. Die Standortgemeinden lehnen daher den regelmässigen Flugverkehr von Geschäftsfliegerei, insbesondere Interkontinentalflüge, ab.

Insgesamt stehen dem rein privaten, geringfügigen Interesse an der Leicht- und Sportaviatik die gewichtigen und schützenswerten Interessen der Gemeinden und deren Bevölkerung, der Umwelt sowie die Sicherheitsaspekte gegenüber. Offensichtlich darf die Leicht- und Sportaviatik auf dem Flugplatz Dübendorf nicht zugelassen werden bzw. der vorliegende Entwurf zum SIL-Objektblatt nicht genehmigt werden.

Schliesslich ist das SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf insofern zu präzisieren, als auch Schulungs- und Trainingsflüge im IFR und VFR, der Charterverkehr sowie Frachtflüge (inklusive Express Fracht wie DHL und Fedex) von der Zweckbestimmung ausgeschlossen werden sollen.

Alternativen zum vorliegenden SIL-Objektblatt in räumlicher oder inhaltlicher Hinsicht wurden nicht geprüft. Damit wurde weder eine genügende Interessenbeurteilung, -abwägung oder Verhältnismässigkeitsprüfung angestellt. Entsprechend wird beantragt, Alternativen nun doch ernsthaft zu prüfen und in diesem Zusammenhang insbesondere auch das Gemeindekonzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen" miteinzubeziehen.

Insgesamt kann eine Genehmigung des SIL-Objektblatts betreffend die Zweckbestimmung für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form nicht erfolgen. Die Standortgemeinden stellen die folgenden Anträge:

1. Von einer Genehmigung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form sei abzusehen.
2. Eventualiter soll das zivile Flugfeld der historischen Fliegerei und Werkflügen der ansässigen Unternehmungen, Rettungsflügen und Flügen im staatlichen Auftrag dienen.
3. Eventualiter soll der Flugplatz im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden (inkl. Militär), die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung des Fluglärms führen.
4. Eventualiter soll das zivile Flugfeld nicht der Entlastung des Flughafens Zürich-Kloten dienen.
5. Eventualiter seien die Geschäftsfliegerei, der Linien- und Charterflugverkehr, die Freizeit- und Sportfliegerei mit Flächenflugzeugen und die privaten Helikopter (Ausnahme REGA) sowie die Schulungs- und Taxiflüge als auch die Frachtflüge (inkl. Express Fracht wie DHL und Fedex etc.) auf dem Flugplatz Dübendorf auszuschliessen (Ausgenommen sind Flüge im staatlichen Auftrag und Flüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark und Werkflügen der ansässigen Unternehmungen).
6. Eventualiter seien die Freizeit- und Sportfliegerei mit Flächenflugzeug vom Flugplatz Dübendorf auszuschliessen.
7. Eventualiter sei der private Heliport im nördlichen Areal abzuweisen.

B. Rahmenbedingungen zum Betrieb

1. Vorbemerkung

Es ist unklar, welche Präzisierungen das Betriebsreglement betreffend die zulässigen oder ausgeschlossenen Verkehrsarten gemäss Zweckbestimmung vornehmen darf. Auf eine solche Blankoermächtigung in den Festlegungen zum Objektblatt ist daher zu verzichten.

2. Betriebszeiten

Die Betriebszeiten des Flugplatzes Dübendorf sind auch ausgehend von der vorgesehenen und unzulässigen Zweckbestimmung unverhältnismässig. Der Flugplatz Dübendorf soll der Entlastung des Flughafens Zürich dienen. Inwiefern ein Entlastungs-Flugplatz für den Geschäftsverkehr und die Leichtaviatik derart grosszügige Betriebszeiten benötigt, ist nicht nachvollziehbar. Ein öffentliches Interesse, das die erheblichen privaten Interessen der Anwohnenden in den Morgen- und Abendstunden sowie an den Wochenenden keine Beeinträchtigungen durch den geplanten Flugverkehr erleiden zu müssen, überwiegt, ist weder ausgewiesen noch erkennbar. Dies gilt insbesondere für die Betriebszeiten an Samstagen und Sonntagen. Denn der Grossteil der Flüge entfällt mit rund der Hälfte auf den Geschäftsverkehr, welcher notorisch an Werktagen stattfindet. Die Betriebszeiten sind entsprechend auf Wochentage und auch umfangmässig deutlich zu beschränken.

Darüber hinaus wird durch ein unkontrolliertes Wachstum des Flugplatzes Dübendorf die Lebensqualität massiv eingeschränkt und es steht mit der geplanten Siedlungsentwicklung gemäss Richtplan im Widerspruch. 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 übermässig starke Belastung durch Fluglärm entsteht. Die Bevölkerung muss insgesamt vor übermässigen Immissionen geschützt werden. Die Anzahl Flugbewegungen sind daher von zentraler Bedeutung.

3. Koordination mit dem Betrieb des Flughafens Zürich

Gemäss Art. 2 RPG haben sämtliche Behörden für ihre raumwirksamen Aufgaben Planungen zu erstellen und diese aufeinander abzustimmen. Darüber ist die Bevölkerung zu informieren, und es ist ihr eine geeignete Mitwirkung zu ermöglichen (Art. 4 RPG).

Vorliegend geht aus den Festlegungen betreffend Rahmenbedingungen zum Betrieb zwar hervor, dass "der Flugbetrieb" mit dem Betrieb des Flughafens Zürich zu koordinieren ist. Weiteres ergibt sich jedoch nicht. Das widerspricht Art. 2 sowie Art. 4 RPG und der umweltrechtlich zwingend vorzunehmenden ganzheitlichen Betrachtungsweise bei räumlich und funktional zusammenhängenden lärmverursachenden Anlagen (Art. 8 USG). Denn es ist offensichtlich, dass nicht nur der Betrieb verbindlich (und damit durch eine Festlegung im Objektblatt) koordiniert werden muss, sondern insbesondere auch die Auswirkungen dieser Anlagen (wie Lärm) oder die Hindernisbegrenzungen des Flughafens Zürich sowie des Flugplatzes Dübendorf formell und materiell aufeinander abzustimmen sind. Denn durch eine Verschiebung von Flugverkehrsarten vom Flughafen Zürich zum Flugplatz Dübendorf erfolgt uno actu auch eine Verschiebung der damit einhergehenden Abläufe. Ohne eine entsprechende Koordination lassen sich für die betroffenen Gemeinden und ihre Bevölkerung die Auswirkungen des SIL-Objektblatts nicht abschätzen. Entsprechend ist das aktuell öffentlich aufliegende SIL-Objektblatt nicht genehmigungsfähig. Vielmehr ist vorab zwingend eine Koordination zwischen den Planungen des Flughafens Zürich und des Flugplatzes Dübendorf vorzunehmen, und es sind die daraus resultierenden Konsequenzen und gebotenen Schutzmassnahmen aufzuzeigen.

4. Würdigung

Der Entwurf zum SIL-Objektblatt kann betreffend die Rahmenbedingungen zum Betrieb für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form nicht genehmigt werden. Er ist betreffend die Präzisierungen im Betriebsreglement unklar, lässt unverhältnismässige Flugbewegungen und Betriebszeiten zu und beruht nicht auf einem zwingend erforderlichen Koordinationsprozess mit dem Flugplatz Zürich. Entsprechend darf keine Genehmigung erfolgen. Die Standortgemeinden stellen daher die folgenden Anträge:

1. Von einer Genehmigung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form sei abzusehen.

2. Eventualiter sei auf die Festlegung, wonach das Betriebsreglement betreffend die zulässigen oder ausgeschlossenen Verkehrsarten gemäss Zweckbestimmung Präzisierungen vornehmen darf, zu verzichten.
3. Eventualiter seien die Betriebszeiten gemäss den Forderungen der Standortgemeinden wie bisher auf die Werktage von 7:30 bis 12:00 Uhr und von 13:30 bis 17:00 Uhr zu beschränken (Ausnahme: Ju-Air und Flüge im staatlichen Auftrag)
4. Eventualiter sei die Anzahl der Flugbewegungen auf maximal 20'000 Flüge pro Jahr verbindlich festzulegen.
5. Eventualiter sei die Sicherheit des Betriebs des Flugplatzes jederzeit zu gewährleisten.

C. Lärmbelastung

1. Umweltrecht

Durch die Umnutzung entsteht aus lärmrechtlicher Sicht eine neue ortsfeste Anlage. Diese hat nicht nur die Planungswerte einzuhalten, sondern die Lärmimmissionen sind grundsätzlich von vornherein soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich ist. Bis anhin sind solche Massnahmen nicht ausgewiesen. Entsprechend ist das Gebiet mit Lärmbelastung soweit zu redimensionieren, bis sämtliche technischen und betrieblichen Massnahmen zur Lärmreduktion ausgewiesenermassen ausgeschöpft wurden.

Hinzu kommt, dass Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken zu beurteilen sind (Art. 8 USG). Die umweltrechtlich zwingend vorzunehmende ganzheitliche Betrachtungsweise verlangt, dass die (umweltbezogenen) Auswirkungen des Flugplatzes Dübendorf nicht isoliert, sondern unter Einbezug des räumlich und funktional verbundenen Flughafens Zürich ermittelt und beurteilt werden. Diesbezügliche Nachweise fehlen.

Schliesslich gilt auch bei der Festlegung des "Gebiets mit Lärmauswirkungen" weiterhin die Bindung an das Vorsorgeprinzip des USG. Das bedeutet, dass voraussehbare Belastungen möglichst frühzeitig zu begrenzen sind und unnötiger Lärm zu unterlassen ist. Insbesondere angesichts der bereits bestehenden Beeinträchtigung der Anwohner - insbesondere durch den Flughafen Zürich und dem Verkehrslärm - darf kein statisches "Gebiet mit Lärmauswirkungen" festgelegt werden, sondern ist – analog zum Flughafen Genf – eine stetige Abnahme der Lärmbelastung, welche als "Ziel-Wert" vorgegeben wird und durch lärmreduzierte Flugzeuge erreicht werden soll, vorzusehen.

2. Interessen der Anwohnenden

Dem dicht besiedelten Glattal, welches bereits anderen intensiven Lärmquellen durch Verkehrsbelastungen (Autobahn, Flughafen Zürich etc.) ausgesetzt ist, sind keine weiteren Lärmquellen zuzumuten. Die Lärmemissionen durch Flugzeuge sollen demnach so gering wie möglich gehalten werden und das Überfliegen von stark besiedelten Gebieten ist abzulehnen. Die Standortgemeinden fordern deshalb, dass für den zulässigen Geschäftsreiseverkehr nur Business Jets der Lärmkategorie 3 und höher erlaubt werden und dass jegliche Arten von schweren Flugzeugtypen vom Flugplatz Dübendorf auszuschliessen sind (Ausnahme Parabelflüge sowie Flüge im Zusammenhang mit der reinen Funktion Werkflugplatz sowie während und im Zusammenhang mit dem WEF).

Auch der Kantonale Richtplan vom 18. September 2015 verlangt, dass das Ausmass der bestehenden Lärmemissionen als auch 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 aber nicht definiert ist, nach welchen Kriterien die Verbesserung zu beurteilen ist, ist nach den bisherigen Erfahrungen im Prozess zu befürchten, dass in der abschliessenden Beurteilung die aviatischen Interessen wie bisher am höchsten gewichtet werden und somit der Veränderung der Kurve zugestimmt wird. Die Standortgemeinden weisen jedoch darauf hin, dass kein öffentliches Interesse besteht, welches eine Abweichung der Lärmkurve bzw. eine Überschreitung der Planungswerte rechtfertigen würde. Die Standortgemeinden 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, 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 der durch Fluglärm stark belästigt und gestörten Personen darstellt, seit Jahren ansteigt und der gesetzlich vorgesehene Richtwert von 47'000 Personen gemäss den aktuellsten Berechnungen mit 65'507 Personen massiv überschritten wird (Bericht Zürcher-Fluglärm-Index ZFI im Jahr 2017). Die Belastung 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.

Schliesslich sind Siedlungsgebiete vor unnötigen, schädlichen oder lästigen Lärmimmissionen möglichst zu verschonen (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG). Im Grundsatz ist daher das Überfliegen von stark besiedeltem Gebiet – wie vorliegend – abzulehnen.

Demnach ist ausgewiesen, dass die Anwohnenden ein erhebliches und zu beachtendes Interesse daran haben, keine neuen/zusätzlichen Flugbewegungen und keinen weiteren Fluglärm hinnehmen zu müssen. Ein öffentliches Interesse, das die Interessen der Anwohnenden übersteigt, ist unter Berücksichtigung der Zweckbestimmung des Flugplatzes Dübendorf nicht auszumachen. Denn sämtliche Verkehrsarten (Geschäftsreiseverkehr sowie Werkflüge, die Leicht- und Sportaviatik, Helikopterflüge) umfassen nur einen kleinen Teil der Aviatik und betreffen zudem teilweise ausschliesslich die Freizeitgestaltung. Ein öffentliches Interesse an solchen Nutzungen besteht nicht. Zusätzlicher Lärm ist den Anwohnenden daher unter keinem Titel zuzumuten. Das Objektblatt und damit das Gebiet mit Lärmbelastung sind anzupassen bzw. deutlich zu redimensionieren, und es sind jegliche Arten von Flugzeugtypen mit höherer Lärmkategorie in den Festlegungen auszuschliessen.

3. Würdigung

Der Entwurf zum SIL-Objektblatt kann betreffend Lärmbelastung in der vorliegenden Form nicht genehmigt werden. Der Bevölkerung und den Standortgemeinden ist zusätzlicher Lärm unter keinem Titel zuzumuten. Im Gegenteil ist eine Abnahme der Lärmbelastung angezeigt und vorzusehen. Das SIL-Objektblatt zum Flugplatz Dübendorf darf daher in der vorliegenden Form nicht genehmigt werden und wir stellen die folgenden Anträge:

1. Von einer Genehmigung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form sei abzusehen.
2. Eventualiter sei das Gebiet mit Lärmbelastung deutlich zu redimensionieren.
3. Eventualiter seien nur Business Jets der Lärmkategorie 3 und höher zuzulassen.
4. Eventualiter seien leisere Flugzeuge nicht zugunsten von zusätzlichen Bewegungen zu nutzen, sondern haben der Lärmreduktion zugunsten der Bevölkerung zu dienen.
5. Eventualiter seien lärmoptimierte Flugrouten verbindlich vorzuschreiben und zu sichern, z.B. durch GPS-Verfahren.
6. Eventualiter sei als Ziel-Wert eine reduzierte Lärmkurve festzulegen, welche durch lärmreduzierende Flugzeuge bis 2030 erreicht werden soll.
7. Eventualiter seien jegliche schweren Flugzeugtypen vom Flugplatz Dübendorf auszuschliessen (Ausnahme Parabelflüge sowie Flüge im Zusammenhang mit der reinen Funktion Werkflugplatz und Flüge im Zusammenhang mit dem WEF).
8. Eventualiter muss der Richtwert für den ZFI eingehalten werden.
9. Eventualiter soll insbesondere am Morgen und am Abend nicht über stark besiedeltes Gebiet geflogen werden.

D. 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 liegt

bereits vor. Von einer Höhenbeschränkung aufgrund des Sicherheitszonenplans des Flughafens Zürich sind bereits einige Gemeinden betroffen. Eine weitergehende Höhenbeschränkung aufgrund des Betriebs auf dem Flugplatz Dübendorf ist daher nicht mehr zumutbar und insbesondere auch unverhältnismässig. Eine weitergehende Höhenbeschränkung aufgrund des Betriebs auf dem Flugplatz Dübendorf wird nicht akzeptiert, da sämtliche diesbezügliche kommunalen Planungsgrundlagen (Bau- und Zonenordnung, Gestaltungspläne, Sonderbauvorschriften) bereits Jahre bzw. sogar Jahrzehnte vor der aktuellen Planung der FDAG rechtskräftig waren und deshalb Bestandesschutz haben. Allfällige Kostenfolgen durch Entschädigung bestehender Eigentumsrechte gehen vollumfänglich zulasten des Bundes oder der FDAG. Das SIL-Objektblatt zum Flugplatz Dübendorf darf daher in der vorliegenden Form nicht genehmigt werden und wir stellen die folgenden Anträge:

1. Von einer Genehmigung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form sei abzusehen.
2. Eventualiter seien Höhenbeschränkungen, welche über die Festlegungen des Sicherheitszonenplans des Flughafens Zürich hinausgehen, auszuschliessen.

E. 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 Volllast 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 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.

1. Von einer Genehmigung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form sei abzusehen.
2. Eventualiter sei die Start- und Landestelle der Helikopter nördlich der Piste nur für das Militär und die Kantonspolizei (KAPO) erlaubt.
3. Eine maximal nutzbare Pistenlänge von 1826 m wird begrüsst. Eventualiter sei eine Pistenverlängerung auf maximal 2176 m für die Starts von schweren Flugzeugen auf Einzelflüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark, dem WEF und für Werkflüge zu beschränken.
4. Eventualiter seien die REGA und die historischen Flüge (z.B. Ju-Air) im Sinne der Bestandessgarantie am bisherigen Standort zu stationieren.

F. Flugplatzperimeter

Der Flächenverbrauch für Bauten und damit auch für die Luftfahrtinfrastruktur ist möglichst zu begrenzen. Der vorgesehene Perimeter ist zu grosszügig bemessen und damit unverhältnismässig, insbesondere wenn ihm die zulässige Zweckbestimmung des Flugplatzes Dübendorf zugrunde gelegt wird (vgl. III/A).

In den Ausschreibungsunterlagen, welche der Rahmenvereinbarung zwischen dem Bund und der FDAG zugrunde lagen, 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. Entsprechend sind geplante Bauflächen für ihren zulässigen Zweck zu gross dimensioniert und es wird der Anschein erweckt, dass die FDAG zu einem späteren Zeitpunkt (von den Standortgemeinden nicht erwünschte) Nebenbetriebe erstellen will. Die Standortgemeinden haben bereits im 2. Koordinationsgespräch (Teil 1) festgestellt,

dass die FDAG versucht, überall Erweiterungen auszuhandeln. Dies geschieht nicht nur bei den Betriebszeiten, sondern auch beim Perimeter, und zusätzlich soll auch der Bauinstallationsplatz ausserhalb des Perimeters eingerichtet werden. Diesen Bemühungen ist klar entgegenzuwirken. 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. Wenn der Bauflächenbedarf abnimmt, kann der Chrebschüsselbach auch direkter geführt werden, was u.a. die Gefälleverhältnisse verbessert.

Im Norden des Flugplatzareals ist eine neue private Helikopterbasis vorgesehen. Diese Helikopterbasis befindet sich ausserhalb des geltenden militärischen Flugplatzperimeters. Die Standortgemeinden lehnen eine weitere Belastung durch Helikopterflüge im nördlichen Teil des Areals ab und somit auch eine Ausdehnung des Perimeters. Grundsätzlich sind alle Infrastrukturen, aber auch vorübergehende Installationen im Perimeter zu integrieren, wobei der Perimeter gemäss Ausschreibung festzulegen und um die Helikopterbasis zu verkleinern ist.

Die Aussagen in den Erläuterungen zur Pistenbefeuerng (Seite 11, SIL-Objektblatt) 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 zum heutigen Zeitpunkt offenbar nicht einmal der bestehende Flugplatzperimeter garantiert ist, sondern noch geändert bzw. erweitert werden kann. Damit entsteht eine weitere wichtige Unbekannte.

Zusammengefasst ist der Flugplatzperimeter gemäss dem Entwurf zum SIL-Objektblatt unverhältnismässig gross und kann in der vorliegenden Form nicht genehmigt werden. Entsprechend stellen die Standortgemeinden die folgenden Anträge:

1. Von einer Genehmigung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form sei abzusehen.
2. Eventualiter sei ein Flächenbedarfsnachweis für den Flugbetrieb zu erstellen.
3. Eventualiter seien die Baubereiche auf den effektiven Bedarf für rein aviatische Nutzungen zu verkleinern.
4. Eventualiter seien die Vorgaben gemäss Ausschreibungsunterlagen des Bundes vom 12. Dezember 2013 auch in Bezug auf die Pistenlänge und Pistenbefeuerng einzuhalten.
5. Eventualiter sei der Flugplatzperimeter um die Helikopterbasis im Norden des Flugplatzareals zu verkleinern.
6. Eventualiter sei die Belastung durch private Helikopter im Norden des Areals abzulehnen.

G. Erschliessung

Die Erschliessung des Flugplatzperimeters soll von Süden ab der Kantonsstrasse her erfolgen. Vorgesehen sind hierfür zwei Standorte, wobei bei Bedarf auch "beide realisiert werden" können. Eine Erschliessung über die Kantonsstrasse über zwei Standorte ist klar abzulehnen. Es liegt auf der Hand, dass zusätzliche und unnötige Erschliessungen auf die Kantonsstrasse die Verkehrssicherheit und auch den Verkehrsfluss, insbesondere auf bereits ausgelasteten Verkehrsstrassen, beeinträchtigen. Entsprechend ist auf eine Erschliessung über zwei Standorte zu verzichten.

Unklar ist, wie die Helikopterbasis an den Verkehr angeschlossen werden soll. Die Festlegungen halten bloss fest, es erfolge ein Anschluss über das "bestehende Strassennetz". Denkbar ist daher eine Erschliessung über den Chüeweg. Eine solche Erschliessung ist klar abzulehnen und in der Festlegung auszuschliessen. Die Erschliessung über den Chüeweg tangiert sowohl den Dorfkern von Wangen Brüttisellen, der als Begegnungszone ausgestaltet ist, als auch das umliegende, bereits überlastete Strassennetz zu stark. Im Übrigen ist auch nicht ersichtlich, wieso die Erschliessung der Helikopterbasis nicht über die Erschliessung auf der südlichen Seite des Flugplatzperimeters erfolgen kann.

Eine Rad- und Fussgängerbindung ab Bahnhof Dübendorf wird begrüsst. Zusätzlich hierzu sind die Festlegungen jedoch insofern zu ergänzen, als auch eine gute Erschliessung des Flugplatzes mit dem öffentlichen Verkehr zu fordern ist. Gleichzeitig darf jedoch eine bestehende Verbindung des

öffentlichen Verkehrs nicht insofern abgeändert werden, als die neue Variante Nachteile für die Bevölkerung der Standortgemeinden hat. Schliesslich gilt es festzuhalten, dass die Finanzierung der Erschliessung ausschliesslich Sache der Flugplatzhalterin ist.

Der vorgesehene Betrieb auf dem Flugplatz Dübendorf gemäss Konzept der FDAG führt zu zusätzlichem Verkehr, welchen die Standortgemeinden aufnehmen müssen. Die Feinerschliessung der Hochbauten resp. die Zufahrten zu den Parkplätzen soll auf der Achse entlang des Flugplatzperimeters sichergestellt werden. 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 dem motorisierten Individualverkehr zu schützen (Miteinbezug A53-Anschluss Wangen usw.). Ferner sind Parkplätze für den Betrieb des Flugplatzes 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.

Zusammengefasst ist die Erschliessung gemäss dem Entwurf zum SIL-Objektblatt in Bezug auf die Helikopterbasis noch unklar oder gar unzulässig und in Bezug auf den restlichen Perimeter zu redimensionieren. In der vorliegenden Form kann er nicht genehmigt werden. Entsprechend stellen die Standortgemeinden die folgenden Anträge:

1. Von einer Genehmigung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form sei abzusehen.
2. Eventualiter sei die Erschliessung des Perimeters (inklusive Helikopterbasis) nur über einen Standort vorzunehmen.
3. Eventualiter sei auf die Erschliessung der Helikopterbasis aus nördlicher Richtung zu verzichten.
4. Eventualiter sei der Bedarf an Parkplätzen auf das Minimum zu reduzieren.
5. Eventualiter sei in einem Mobilitätskonzept aufzuzeigen, wie die minimale Anzahl Parkplätze weiter reduziert werden könne.
6. Eventualiter seien die Parkplätze in Sammelgaragen anzuordnen.
7. Eventualiter sei festzuhalten, dass die Erschliessung einschliesslich deren Finanzierung ausschliesslich Sache der Flugplatzhalterin sei.
8. Eventualiter sei der Zugang vom Gelände des Air Force Centers zur Piste zu gewährleisten.

H. Gewässerschutz

1. Allgemeines

Mit eingedolten Fliessgewässern ist zwingend gemäss dem Gewässerschutzgesetz zu verfahren. Eine Einschränkung hierzu im Objektblatt ("soweit dies möglich ist") widerspricht dem Bundesrecht und ist ersatzlos zu streichen.

2. Chrebschüsselibach, Dürrbach

2.1 Allgemeines

Im Flugfeldperimeter befinden sich gemäss kantonaler Revitalisierungsplanung zwei mehrheitlich eingedolte Gewässer; der Chrebschüsseli- und der Dürrbach. Gemäss Art 38a GSchG haben die Kantone die Gewässer zu revitalisieren. Darunter verstanden wird die Wiederherstellung der natürlichen Funktionen eines verbauten, korrigierten, überdeckten oder eingedolten oberirdischen Gewässers mit baulichen Massnahme (Art. 4 lit. m GSchG). Dabei haben die Kantone den Nutzen für die Natur und die Landschaft sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen, die sich aus der Revitalisierung ergeben, zu berücksichtigen (Art. 38a Abs. 1 GSchG). Vorliegend hat der Kanton Zürich bereits eine Bewertung vorgenommen. Die Revitalisierungsnutzung des Chrebschüsselibachs wird als mittel und diejenige für den Dürrbach als gering qualifiziert. Gemäss den Festlegungen im SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf sind sowohl die Wasserbauprojekte als auch die Festlegung des Gewässerraums Bestandteil der Umnutzung und deshalb vom Bund zu genehmigen. Sowohl beim Chrebschüsselibach als auch beim Dürrbach handelt es sich um ein kommunales Gewässer, deshalb ist die Gemeinde für die Revitalisierung verantwortlich und hat daher auch das Wasserbauprojekt auszulösen.

2.2 Chrebschüsselibach

Die Erläuterungen zum SIL-Objektblatt sehen eine Offenlegung und Revitalisierung des Chrebschüsselibachs vom "Bachzulauf südlich der Kantonsstrasse" bis zum "Anschlusspunkt bei der Flugpiste gemäss dem kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark" und damit im ganzen Flugplatzperimeter vor. Dies ist angesichts des grossen Interesses am Gewässerschutz sicher richtig. Angesichts dieses Interesses und den raumwirksamen Auswirkungen einer solchen Revitalisierung ist jedoch die Revitalisierung nicht nur in den Erläuterungen festzuhalten, sondern direkt in den Festlegungen zu verankern. Dies gilt umso mehr als die bereits beanstandeten Ausführungen in den Festlegungen, wonach Revitalisierungen "soweit möglich" vorzunehmen sind, insofern im Widerspruch zu den Erläuterungen stehen.

Darüber hinaus verlangen die Standortgemeinden, dass die Offenlegung des Chrebschüsselibachs gesamtheitlich über den gesamten Abschnitt betrachtet wird, um eine optimale Linienführung zu gewährleisten und um der Gewässerdynamik Rechnung tragen zu können. Der revitalisierte Bach soll ein hohes ökologisches Potential 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. Die Stadt Dübendorf ist ausserdem nicht gewillt, sich finanziell an der Offenlegung des Baches zu beteiligen. Der Bund ist mit seiner Planung Auslöser des Vorhabens und hat daher auch die vollen Kosten zu übernehmen. Zudem wird eine Verschiebung des revitalisierten Baches aus dem FDAG-Perimeter heraus in den Bereich des Innovationparks (Problemverlagerung) abgelehnt.

2.3 Dürrbach

Eine Revitalisierung des Dürrbachs ist nicht vorgesehen. Offenbar sind dieser aus topografischen sowie hydrologischen Gründen enge Grenzen gesetzt. Das mag zutreffen. Beantwortet werden kann die Frage jedoch nicht, denn es liegt noch kein Variantenstudium vor, welches aufzeigt, dass keine andere Möglichkeit als die Wiedereindolung besteht. Zudem ist fraglich, ob eine solche Wiedereindolung gewässerschutzrechtlich überhaupt zulässig ist.

Unabhängig von einer Revitalisierung des Dürrbachs gilt es aber festzuhalten, dass der Flugplatzperimeter den Gewässerraum des eingedolten Dürrbachs beeinträchtigt. Das ist nur in Ausnahmefällen zulässig (Standortgebundenheit, öffentliches Interesse). Vorliegend werden jedoch keine solchen Gründe geltend gemacht und sind keine ersichtlich. Entsprechend ist der Gewässerraum des Dürrbachs freizuhalten und ist bei der Festlegung des Perimeters der Gewässerraum als raumwirksame Massnahme als nicht überbaubares Gebiet auszuweisen.

3. Grundwasserschutzbereiche

3.1 Allgemeines

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. Weiter muss angenommen werden, dass Pisten, Vorplätze, Sickerleitungen und Regenabwasserleitungen direkt bzw. indirekt in den Chrebschüsselibach, den Pohlgraben und den Dürrbach entwässern. Es soll im Rahmen des SIL-Verfahrens eine umfassende Bestandesaufnahme des Entwässerungssystems erfolgen. Darauf basierend ist ein detailliertes Entwässerungskonzept zu erarbeiten, um eine gesetzeskonforme Entwässerung der Gesamtanlage zu gewährleisten.

3.2 Gewässerschutzzonen

Das geplante Flugfeld tangiert gemäss der kantonalen Gewässerschutzkarte die Grundwasserschutzzonen S1-3. Die Zone S1 umfasst die unmittelbare Umgebung einer Grundwasserfassung beziehungsweise einer Anlage zur Grundwasseranreicherung. In ihr sind nur bauliche Eingriffe und andere Tätigkeiten zulässig, welche der Trinkwassernutzung dienen (Anhang 4 der Gewässerschutzverordnung [GSchV] vom 28. Oktober 1998, Ziff. 223). Bauliche Eingriffe für das Flugfeld sind in der Zone S1 damit nicht zulässig. Eine Interessenabwägung hierfür ist nicht vorgesehen.

In der Zone S 2 sind neben den Voraussetzungen für die Zone S3 bestimmte Eingriffe nicht zulässig (Anhang 4 der GSchV, Ziff. 222). So ist denn das Erstellen von Anlagen nur ausnahmsweise gestattet und dies nur, wenn eine Gefährdung der Trinkwassernutzung ausgeschlossen werden kann (lit. a). Grabungen, welche die schützende Überdeckung (Boden und Deckschicht) nachteilig verändern (lit b.), die Versickerung von Abwasser (lit. c) sowie andere Tätigkeiten, welche die Trinkwassernutzung gefährden, sind unzulässig.

In der Zone S 3 sind ebenfalls zahlreiche Eingriffe unzulässig. Der Schutzzumfang ist allerdings deutlich geringer als in den Zonen S 1 und S 2. Vorliegend relevant sein könnte aber, dass industrielle und gewerbliche Betriebe, von denen eine Gefahr für das Grundwasser ausgeht, in der Zone S 3 unzulässig sind (vgl. Anhang 4 der GschV, Ziff. 221).

Trotz dieser Einschränkungen finden sich in den Festlegungen keinerlei Ausführungen hierzu. Einzig die Erläuterungen behandeln die Schutzzonen der Grundwasserfassungen. Gemäss diesen ist jedoch bloss vorgesehen, dass das "anfallende Meteorwasser gefasst und abgeleitet wird". Inwiefern sich dies mit den Erfordernissen der Gewässerschutzverordnung verträgt, welche insbesondere in der Zone S1 bauliche Eingriffe untersagt, ist nicht nachvollziehbar. Eine rechtsgenügeliche Abstimmung mit dem Interesse am Grundwasserschutz erfolgte entsprechend nicht. Im Gegenteil umfasst der Flugplatzperimeter auch die Zonen S1 bis S3. Eine Genehmigung des SIL-Objektblatts darf damit nicht erfolgen.

4. Würdigung

Der Entwurf zum SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf trägt den Anforderungen des Gewässerschutzes ungenügend Rechnung. Er kann entsprechend nicht genehmigt werden und die Standortgemeinden stellen folgende Anträge:

1. Von einer Genehmigung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form sei abzusehen.
2. Eventualiter seien die Wasserbauprojekte für kommunale Gewässer (Chrebschüsselibach bzw. Dürrbach) durch die Standortgemeinde auszulösen und durch den Kanton zu bewilligen.
3. Eventualiter sei die Einschränkung im Objektblatt ("soweit dies möglich ist") ersatzlos zu streichen.
4. Eventualiter sei die Flugplatzhalterin anzuhalten, die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips zu treffen und über die Einhaltung der Vorschriften zu wachen.
5. Eventualiter seien die raumwirksamen Auswirkungen des Chrebschüsselibachs in den Festlegungen zu verankern.
6. Eventualiter seien die Revitalisierungsmassnahmen mit dem Innovationspark abzustimmen.
7. Eventualiter sei ein Variantenstudium betreffend die Revitalisierung des Dürrbachs vorzunehmen und der Entwurf des SIL-Objektblatts entsprechend anzupassen.
8. Eventualiter sei der Gewässerraum des Dürrbachs als raumwirksame Auswirkung in den Festlegungen zu verankern.
9. Eventualiter sei auf eine Beeinträchtigung des Gewässerraums des Dürrbachs zu verzichten.
10. Eventualiter sei im Rahmen des SIL-Verfahrens eine umfassende Bestandesaufnahme des Entwässerungssystems vorzunehmen und basierend hierauf sei ein detailliertes Entwässerungskonzept zu erarbeiten.
11. Eventualiter seien die konkreten Massnahmen zur Entwässerung und zum Grundwasser im SIL-Objektblatt festzulegen.
12. Eventualiter sei eine Abstimmung mit den Interessen am Grundwasserschutz vorzunehmen.

13. Eventualiter seien die raumwirksamen Auswirkungen der Gewässerschutzzonen in den Festlegungen zu verankern.
14. Eventualiter sei die Infrastruktur und der Flugbetrieb 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.
15. Eventualiter sei im Raum der Grundwasserschutzzonen Stiegenhof und Widacher und den angrenzenden Gebieten sowohl bzgl. der Infrastruktur und dem Betrieb den erhöhten Anforderungen des Gewässerschutzes, aufgrund der zwei wichtigen Trinkwasserfassungen, besonders Rechnung zu tragen. Insbesondere seien die vorgeschlagenen Sanierungsmassnahmen und Empfehlungen der Berichte von BAFU, Kanton Zürich und der geologischen Gutachten der Dr. Heinrich Jäckli AG vollumfänglich zu berücksichtigen.
16. Eventualiter sei im Rahmen der beantragten Präzisierungen und Ergänzungen gemäss vorstehender Ziffer (15) ein besonderes Augenmerk einerseits auf die angestrebten Neubauten sowie andererseits auf den fachgerechten Rückbau der nicht mehr 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 Schutzzonen.

I. Natur- und Landschaftsschutz, Landwirtschaft

1. Allgemeines

Naturwerte sind gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben zu schützen und zu unterhalten; sie dürfen nur ausnahmsweise, wenn sich die Beeinträchtigung durch technische Eingriffe und unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden lässt, angetastet werden. Die Relativierung in den Festsetzungen zum Objektblatt, wonach die Naturwerte bloss "soweit wie möglich zu erhalten" sind, ist daher ersatzlos zu streichen.

2. Naturschutz

Das geplante Flugfeld tangiert einen Trockenstandort.

Die Gemeinde Volketswil hat ihre kommunale Schutzverordnung über den Natur- und Landschaftsschutz im Jahr 2013 überarbeitet und neu erlassen und dabei die Magerwiesen beidseitig der Flugpiste auf ihrem Gemeindegebiet unter der Nr. 707 ins kommunale Naturschutzinventar und in die kommunale Schutzverordnung aufgenommen. Gleiches unternahm die Gemeinde Dübendorf im Jahr 2016. Der Bund, in Vertretung des VBS, akzeptierte dies jedoch nicht und legte die Frage dem Baurekursgericht zum Entscheid vor. Dieses hob die Unterschutzstellung in Bezug auf den Flugfeldperimeter auf.

Zumindest teilweise ist damit ein kommunales Schutzobjekt von den Plänen betreffend der zivilaviatischen Nutzung betroffen. Zusätzlich dazu gilt es zu beachten, dass im Verfahren vor Baurekursgericht von Seiten des Bundes eingeräumt wurde, dass die fragliche Trockenwiese als schützenswerter Lebensraum nach Art. 18 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966 zu qualifizieren ist. Ein solcher ist zu schützen bzw. darf darin nur eingegriffen werden, wenn das Schutzinteresse die übrigen betroffenen Interessen überwiegt. Dennoch wird in den Festlegungen und auch in den dazugehörigen Erläuterungen keine Interessenabwägung vorgenommen. Eine solche ist jedoch bereits gestützt auf das Bundesgesetz zwingend vorzunehmen. Eine Genehmigung des Entwurfs des SIL-Objektblatts darf daher nicht erfolgen.

3. Ökologische Aufwertung

Grundsätzlich sollen von der Luffahrt nicht genutzte Flächen auf dem Flughafenareal unter Vorbehalt der Anforderungen der Luffahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet bzw. bewirtschaftet werden. Die Massnahmen dazu sind zu prüfen und in einem weiteren Schritt in Absprache mit den Gemeinden sowie den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton festzulegen.

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 gemäss UVB (Pöyry 2015) ausserhalb des Innovationsparks zu realisieren sind, ist eine Koordination der verschiedenen Projekte sowie mit den übrigen Flächen auf

dem Flugplatzareal zwingend erforderlich. In diesem Sinn ist auch der vorgeschlagene Massnahmenplan gemäss Anhang K des SIL-Schlussberichts zu den Koordinationsgesprächen vom 13. April 2018 bei der Festlegung der konkreten ökologischen Massnahmen zu berücksichtigen.

4. 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 Sachplan FFF abgeschlossen ist. Auf eine Genehmigung ist derzeit daher zu verzichten.

5. "Fil Vert"

Der "Fil Vert" sieht vor, die verschiedenen Erholungsräume im Glattal, u.a. das Flugplatzareal, weiterzuentwickeln und an den Langsamverkehr anzubinden. Daher soll der "Fil Vert" soweit als möglich unmittelbar am Rand des Flugplatzes geführt werden, damit ein Bezug dieses Naherholungsringweges zum Flugplatzgeschehen besteht. Sofern der heutige Zaun des Perimeters ausserhalb des SIL-Perimeters liegt, ist den Zielsetzungen des "Fil Vert" Achtung zu verschaffen bzw. sind sie prioritär zu behandeln.

6. Würdigung

Der Entwurf zum SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf trägt den Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie den Interessen der Landwirtschaft ungenügend Rechnung. Er kann entsprechend nicht genehmigt werden und die Standortgemeinden stellen folgende Anträge:

1. Von einer Genehmigung des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form sei abzusehen.
2. Eventualiter sei die Einschränkung im Objektblatt ("soweit möglich zu erhalten") ersatzlos zu streichen.
3. Eventualiter sei eine Interessenbewertung und –abwägung betreffend den geschützten Trockenstandort vorzunehmen und das SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf in diesem Sinn zu überarbeiten.
4. Eventualiter sei das Verfahren betreffend das SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf zu sistieren, bis die Überarbeitung des Sachplans FFF abgeschlossen ist, und gestützt darauf sei dann das SIL-Objektblatt zu überarbeiten.
5. Eventualiter sei nachzuweisen, dass für die Umsetzung des "Fil Vert /Erholungsringes" gemäss regionalem Richtplan genügend Raum zur Verfügung steht.
6. Eventualiter sei die sehr hohe ökologische Bedeutung des Areals zu beschreiben und die Zielwerte gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept (Anhang K SIL-Schlussbericht) für die ökologisch wertvollen Flächen im Flugplatzareal im SIL-Objektblatt in den Festsetzungen zu verankern.

IV. Konzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen"

1. Allgemeines

Das Gemeindekonzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen" sieht eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes vor, aber keine Auslagerung der Businessaviatik und der Kleinfliegerei von Kloten nach Dübendorf. Dies mit dem Ziel, dass die Entwicklung der Flugbewegungen für die Bevölkerung tragbar bleibt, in dem keine übermässig starke Belastung durch Immissionen und Fluglärm entsteht. Angesichts dessen und trotz der im Folgenden zu nennenden Gründe ist für die Standortgemeinden sowie die Bevölkerung, die dem Konzept mit klarer Mehrheit zugestimmt hat, unverständlich, wieso bis anhin das genannte Konzept nicht genügend als valable Alternative in Betracht gezogen wurde.

2. Bedeutung Business-Flüge gering

Wie bereits erwähnt (vgl. III/A/2.2) sind in der Schweiz lediglich etwas über 200 Geschäftsflugzeuge immatrikuliert, stagniert die Anzahl der immatrikulierten Business-Jets und ist die Wertschöpfung mit (geschätzten) rund 2,5% verschwindend klein. Dem Geschäftsreiseverkehr kann daher insbesondere auch aus volkswirtschaftlichen Gründen kein grosses Interesse zugebilligt werden.

3. Betriebswirtschaftliche Risiken

Ein Vergleich des Konzepts der FDAG mit dem Konzept der Gemeinden zeigt, dass mit dem Konzept der Gemeinden ein geringeres betriebswirtschaftliches Risiko besteht. Generell gilt, je mehr Werkflugplatzaktivitäten (Unterhalt) aufgebaut werden, desto sicherer auch die betriebswirtschaftliche Situation. Ein reiner Business-Airport mit Fokus auf Handling ist hingegen erst ab 50'000 bis 80'000 Bewegungen rentabel. Das Konzept der FDAG sieht aber nur 28'000 Flugbewegungen vor. Es stellt sich somit die Frage, wie die FDAG den Flugplatz rentabel betreiben möchte. Auch ein Vergleich mit Flugplätzen in Europa zeigt, dass ein selbsttragender bewegungsintensiver Business-Airport, wie es das Konzept der FDAG vorsieht, in Europa einzigartig ist, da solche Konzepte bis anhin betriebswirtschaftlich gescheitert sind (z.B. Mönchengladbach). Aus diesem Grund ist das Risiko der FDAG relativ hoch. Dies gilt jedoch nicht nur bezüglich Konkursrisiko, sondern auch bezüglich Investitionsicherheit und Sicherheit der Arbeitsplätze.

4. Arbeitsplätze

Auch ein volkswirtschaftlicher Vergleich zeigt deutlich, dass ein Businessmodell, welches Maintenance, Refurbishment und Completion³ anbietet, in der Region mehr und vor allem sichere Arbeitsplätze schaffen kann. Der Partner der Gemeinden, die Nomad Technics AG, will genau dies anbieten. Das Maintenance Business ist in der Schweiz dank des Qualitätsausweises konkurrenzfähig und hat Potenzial. Mit diesem Businessmodell können in der Region bis zu 350 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Konzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen" hat zudem den Vorteil, dass es durch die regionale öffentliche Hand und auch durch die Bevölkerung gestützt wird.

Das Businessmodell der Jet Aviation, der Schlüsselspieler der FDAG, ist demgegenüber global aufgestellt. Dementsprechend ist zu erwarten, dass die Zulieferer (Fertigung, Maintenance), welche in der Region Arbeitsplätze schaffen würden, in Basel bleiben oder ausserhalb der Schweiz angesiedelt werden. Die Aktivität Fixed Based Operation (FBO)⁴, welche heute von der Jet Aviation in Zürich angeboten wird, ist zwar lukrativ (v.a. Parking und Wartung), der volkswirtschaftliche Nutzen für die Region Zürich ist jedoch geringer und vor allem auch unsicherer.

5. Synergien mit Innovationspark

Eine wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung kann der Flugplatz Dübendorf aufbauen, wenn Synergien mit dem Innovationspark entstehen. Das Gemeindekonzept bietet aufgrund der geringen Flugbewegungen Platz für Synergien mit dem Innovationspark und möchte diese auch explizit fördern.

Das Konzept der FDAG könnte zwar Synergien erzeugen, infolge der hohen Bedeutung der Flugbewegungen sind Synergien jedoch nur begrenzt möglich und es sind Nutzungskonflikte zu erwarten.

6. Entlastung Flughafen Zürich

Das Hauptargument des Bundes und des Regierungsrates des Kantons Zürich für den Business-Airport ist es, den Flughafen Zürich zu entlasten. Eine genauere Betrachtung zeigt jedoch, dass für die Kapazitäten des Flughafens Zürich die Rollwegumfahrung, die Pistenverlängerung und die Kapazität des Luftraumes entscheidend sind. Der Wegfall der Businessflüge von Zürich wird deshalb zu keiner Entlastung führen. Hingegen kann durch den Wegfall der Hangars der REGA und der ExecuJet, indem diese wie es im Gemeindekonzept vorgesehen ist, nach Dübendorf verlagert werden, die Rollwegumfahrung realisiert werden, wodurch ein Entlastungseffekt erzeugt wird. Beim Konzept der FDAG besteht das Risiko, dass Zürich die volkswirtschaftlich uninteressanten GA-Bewegungen auslagert und Dübendorf zu einem volkswirtschaftlich wenig attraktiven "Abstellfeld" wird.

7. Würdigung

Insgesamt überwiegen die Vorteile des Gemeindekonzepts deutlich.

Das Konzept der FDAG und mit ihm der Entwurf zum SIL-Objektblatt, der offensichtlich gestützt auf das Konzept der FDAG erarbeitet wurde, genügen hingegen nicht. Entsprechend beantragen die Standortgemeinden der Verfahrensleitung, im Rahmen des Verfahrens zur Erarbeitung des SIL-Objektblatts Flugplatz Dübendorf nun endlich das Konzept "Historischer Flugplatz mit Werkflügen" als valable Alternative in Betracht zu ziehen.

³ Unterhalt, Reparaturen und Fertigstellung von Flugzeugen sowie die Herstellung von einzelnen Elementen.

⁴ Gesamtpaket: Abfertigung, Fueling, Parking, Hangaring, Wartung

V. Schlusswort

Die Standortgemeinden beantragen, dass auf die Genehmigung des SIL-Objektblatts zum Flugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form verzichtet wird. Im Übrigen sind die Anträge zum SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf wortgetreu zu berücksichtigen. Widersprüche hierzu sind zwischen den Standortgemeinden und dem Bund zu diskutieren und anschliessend zu bereinigen.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT
WANGEN-BRÜTTISELLEN

Gemeindepräsidentin



Marlis Dürst

Gemeindeschreiber



Christoph Bless

Mitteilung an

- Stadtrat Dübendorf, Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
- Gemeinderat Volketswil, Zentralstrasse 21, 8604 Volketswil
- Gemeindepräsidentin
- Ressortvorsteher Hochbau und Planung
- Leiter Planung und Infrastruktur (Akten)

Versand 21. Mai 2019