



| Inhaltsverzeichnis   | Seite |
|--|-------|
| 1. Zweck und Inhalt des Grundlagen- und Positionspapiers .....     | 2     |
| 2. Flugplatz Dübendorf .....                                       | 2     |
| 2.1 Derzeitige Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf .....           | 2     |
| 2.2 Entwicklung 1910 - 2019.....                                   | 2     |
| 2.3 Entwicklung seit 2020 .....                                    | 5     |
| 2.4 Zeitplan für die Umsetzung der Gebietsentwicklung .....        | 7     |
| 2.5 Innovationspark Zürich .....                                   | 7     |
| 3. Haltung diverser Akteure zur aviatischen Nutzung .....          | 7     |
| 3.1 Haltung der Standortgemeinden.....                             | 7     |
| 3.2 Haltung des Kantons sowie weiterer Stellen .....               | 7     |
| 4 IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN .....                           | 8     |
| 4.1 Die IG ZFDN als Verein .....                                   | 8     |
| 4.2 Positionen und Zielsetzungen.....                              | 8     |
| 4.3 Aktivitäten der IG ZFDN .....                                  | 10    |
| 4.4 Verhältnis zu anderen Interessengruppen.....                   | 10    |
| 5 Haltung der IG ZFDN zu Entwicklungsschritten u. Entscheiden..... | 10    |
| 5.1 Periode 2016 – 2020 .....                                      | 10    |
| 5.2 Synthesebericht GEFD sowie Aviatik-Konzept.....                | 11    |
| 5.3 Zwischenbilanz aus Sicht des Vorstands der IG-ZFDN .....       | 11    |
| 6 Zusammenfassung.....   | 12    |

## **1. Zweck und Inhalt des Grundlagen- und Positionspapiers**

Am 2. Dezember 2015 wurde unter dem Namen "["IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN"](#)" (IG ZFDN oder Verein) ein Verein nach schweizerischem Recht gegründet.

Gegenstand des Vereins ist die bisherige und künftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf. Da seine Entwicklung wesentlichen Einfluss auf die Aktivitäten des Vereins hat, soll ihnen in Kapitel 4.3 entsprechend Raum gegeben werden. In diesem Dokument sollen die Grundlagen, der Zweck, die Zielsetzungen und die Positionen des Vereins aufgezeigt werden. Es richtet sich sowohl an seine Mitglieder als auch an alle am Thema Flugplatz Dübendorf Interessierten.

## **2. Flugplatz Dübendorf**

### **2.1 Derzeitige Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf**

Derzeit beherbergt der Militärflugplatz Dübendorf neben dem Militär (operative Führung der Luftwaffe, Helikopter Basis, Flächenflugzeuge) noch folgende Nutzer: Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) und Kantonspolizei (Helikopterbasis), Skyguide (militärische und zivile Flugsicherungsdienste) sowie das Air Force Center (u.a. das Flieger-Flab-Museum). Zudem belegt der Innovationspark (u.a. ETH Zürich) einen Teil der Hangars für ihre Forschungszwecke. Teile des Innovationsparks bzw. der Räumlichkeiten sind öffentlich zugänglich und werden auch für Veranstaltungen genutzt.

### **2.2 Entwicklung 1910 - 2019**

Der 1910 in Betrieb genommene Flugplatz Dübendorf wurde zunächst gemischt-aviatisch genutzt, d.h. sowohl militärisch wie auch zivil. Nachdem die Zivilaviatik mit der Swissair im Jahr 1948 auf den neuen zivilen Flugplatz in Kloten umgezogen war, wurde der Flugplatz Dübendorf zum reinen Militärflugplatz.

Die Entwicklung seit 2005 lässt sich in folgenden wesentlichen Schritten zusammenfassen.

#### **2005**

Im Rahmen eines neuen Stationierungskonzeptes der Schweizer Armee soll der Flugplatz per Ende 2010 geschlossen werden. Der Jetbetrieb wird Ende 2005 eingestellt. Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und die Kantonsregierung Zürich vereinbaren, dass in Dübendorf der Helikopter- und Flugflächenbetrieb bis 2010, optional bis 2014, weitergeführt wird.

#### **2008**

Der Regierungsrat des Kantons Zürich beauftragt die Baudirektion mit einer Testplanung für die Raumentwicklung des Flugplatzareals Dübendorf.

Der Chef des VBS, Bundesrat Samuel Schmid, bestätigt den Standortgemeinden schriftlich in einem Brief, dass «die Art der zivilen Nachnutzung des Flugplatzgeländes in die Planungs- und Entscheidungskompetenz des Kantons und der betroffenen Region fällt».

#### **2010**

Der Regierungsrat entscheidet sich, gestützt auf die Ergebnisse der rund zweijährigen Testplanung, gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf.

#### **2012**

Die vom VBS und dem Eidgenössischen Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in Auftrag gegebene Studie «Militärisch-zivil-aviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf» kommt zum Schluss, dass aus operationeller Sicht alle betrachteten Modelle (Kleinaviatik, Business Aviation/General Aviation mit Werkflügen,

Flugfeld mit Bundesbasis, nur Heliport) machbar sind. Jedoch ist bei allen Modellen kein rentabler Betrieb möglich; der zivile Flugplatzbetreiber müsste sogar durch den Bund unterstützt werden.

### **2013**

Der Bundesrat (BR) beauftragt das UVEK mit der Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens, um einen zivilen Betreiber des Flugplatzes zu finden. Der BR sieht ein ziviles Flugfeld für die Geschäftsfliegerei, Leichtaviatik und Werkfliegerei ohne Linien- oder regelmässigen Charterverkehr vor, das auch militärisch genutzt werden kann.

### **2014**

Der BR entscheidet, (1) den bisherigen Militärflugplatz Dübendorf künftig als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis zu nutzen, (2) auf einem Teil des Areals die Errichtung eines Innovationsparks durch den Kanton Zürich zu ermöglichen und (3) mit der Flugplatz Dübendorf AG die Vertragsverhandlungen über den Betrieb eines künftigen Flugfeldes mit Bundesbasis aufzunehmen.

### **2015**

Im August 2015 unterbreitet der Bund dem Kanton Zürich den Sachplan Militär (SPM) und den Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) zur Anhörung. In seiner Antwort äussert der Regierungsrat des Kantons Zürich grundsätzliche Bedenken gegenüber einem zivilen Flugfeld in dichtbesiedeltem Gebiet und in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Zürich und hält fest, dass auch in den Standortgemeinden der Rückhalt für eine weitere aviatische Nutzung fehlt (mit Ausnahme der Helikopterbasis für Armee, Kantonspolizei und Rega).

Auch die Bevölkerung in den betroffenen Gemeinden hat die Möglichkeit, schriftlich Stellung zu nehmen, wovon mehr als 3'600 Personen Gebrauch machen und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ihre Bedenken und Einwendungen unterbreiten.

### **2016**

Seit Frühjahr 2016 erarbeiten die drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen gemeinsam und proaktiv einen konstruktiven Gegenvorschlag zur weiteren Entwicklung des Areals als [«historischen Flugplatz mit Werkverkehr»](#) (Gemeindekonzept HFW). Die Pläne sehen folgende Kernelemente vor: die Standortgemeinden verzichten auf eine Streichung der Piste, sie wären Vertragspartner mit dem Bund und Inhaber des Betriebsreglements und unterbreiten dem Bund einen geeigneten Betreiber. Neben den Flügen der heutigen Nutzer sollen noch Werkflüge möglich sein, jedoch keine Businessaviatik. Die geplante Nutzung soll mit den Bedürfnissen des Innovationsparks sowie weiterer Partner wie des Air Force Center, der Rega und der Armee abgestimmt werden. Mit diesem Konzept würden die drei Anrainergemeinden nach eigenen Angaben die Kontrolle über die künftige Entwicklung behalten, was insbesondere in Bezug auf die Anzahl Flugbewegungen und Betriebszeiten von Bedeutung ist. Ein entsprechendes konkretes Angebot für obiges Projekt soll der Zürcher Kantonsregierung und dem Bund bis Ende 2016 zur Prüfung bzw. zum Entscheid unterbreitet werden.

Im Sommer 2016 wird der SPM und der Konzeptteil des SIL verabschiedet.

Am 31. August 2016 genehmigt der BR die Änderungen des SPM und des Konzeptteils des SIL. Ausserdem genehmigt der BR die Anpassung des Richtplans des Kantons Zürich. Mit diesen Anpassungen schafft der BR die Voraussetzungen sowohl für die Errichtung des Hubstandorts Dübendorf des Schweizerischen Innovationsparks als auch für die Umnutzung des Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld mit einer Bundesbasis. In den geänderten Sachplänen SPM und SIL ist nun festgehalten, dass das zivile Flugfeld in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr dienen und für Werkflüge sowie Sport- und Freizeitflüge offenstehen soll.

## **2017**

Der konstruktive Gegenvorschlag «Gemeindekonzept HFW» wird vom Bund, nicht zuletzt wegen fehlender Unterstützung seitens des Kantons, abgelehnt. Dennoch geben im Juni 2017 die drei Standortgemeinden bekannt, dass die Stimmbevölkerung in einer Volksabstimmung über das Gemeindekonzept HFW befinden soll. Am 26. November 2017 folgt ein klares dreifaches Ja zum «Historischen Flugplatz mit Werkflügen» (HFW). Dübendorf stimmt mit 58%, Volketswil mit 70% und Wangen-Brüttisellen mit 74% Ja-Stimmen klar zu.

## **2018**

Ende Januar unterzeichnen die drei Standortgemeinden einen interkommunalen Zusammenarbeitsvertrag. Kurz darauf erklärt das BAZL die SIL-Koordinationsgespräche als abgeschlossen. Im Juli wird zur Umsetzung des Gemeindekonzepts HFW die Werkflugplatz Dübendorf AG gegründet. Das Aktionariat setzt sich anfänglich aus der Stadt Dübendorf (52%), Nomad Technics AG (24%), dem Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (16%) und Junkers Flugzeugwerke AG (8%) zusammen. Die Gemeinden Volketswil und Brüttisellen beteiligen sich zunächst mit einem Darlehen und werden als Aktionäre beitreten, sobald die Zustimmung des Bundes zum HFW vorliegt.

Im August stürzt ein Flugzeug der Ju-Air am Piz Segnas ab. Für das «Gemeindekonzept HFW» ist dies ein herber Dämpfer, ist die Ju-Air doch eines der bekanntesten Aushängeschilder für den HFW. Als Folge davon werden die Flüge der Ju-52 vom BAZL eingestellt bzw. nur mit Auflagen genehmigt sowie die Flugzeuge der Ju Air von Dübendorf nach Altenrhein verlegt.

Im Sommer startet die Anhörung und öffentliche Mitwirkung zum revidierten Konzeptteil des SIL. Die IG ZFDN äussert sich mit einer detaillierten Stellungnahme dazu und organisiert für ihre Mitglieder Mustervorlagen, damit möglichst viele Briefe nach Bern geschickt werden. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den Standortgemeinden und der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG).

## **2019**

Im Februar und März findet die Anhörung und öffentliche Mitwirkung zum SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf statt. (Das Objektblatt legt den generellen Rahmen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf behördenverbindlich fest.) Die IG ZFDN beteiligt sich auch an dieser Vernehmlassung und die Standortgemeinden verteilen dazu wiederum Musterdokumente. Es treffen über 3'700 Stellungnahmen in Bern ein, welche sich mehrheitlich negativ zu den Plänen des Bundes äussern.

Am 11. Mai strömen fast 3'000 Gäste zum Air Force Center und folgen damit der Einladung der drei Anrainergemeinden zum Flugplatz Treff als Dankeschön für die Unterstützung des Gemeindekonzepts HFW.

Im November folgt dann durch den Bund bzw. das UVEK aufgrund einer neuen Ausgangslage der abrupte Marschhalt beim Umnutzungsverfahren. Es sind wichtige Fragen aufgetaucht, die bei der Planung des Projekts nicht berücksichtigt wurden. So löst der Flugbetrieb in Dübendorf aus Sicherheitsgründen grösseren Koordinationsbedarf mit dem Flughafen Zürich aus als ursprünglich angenommen. Zusätzlich würden private Grundstücke derart tief überflogen werden, dass Grundeigentümer allenfalls in ihren Rechten beschränkt werden müssten, was zu verfahrensrechtlichen Fragen führen würde.

## 2.3 Entwicklung seit 2020

### 2020

Im September wird eine Task Force gegründet, die im Rahmen einer Gesamtschau eine vertiefte Prüfung der zukünftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf vornehmen und dafür einen Synthesebericht erarbeiten soll. Die IG ZFDN wird als eine die Interessen der Bevölkerung vertretende Ansprechgruppe in den Prozess einbezogen. Aufgrund der stark veränderten Ausgangslage und der noch immer offenen Fragen stellt der Bund im Oktober 2020 das Sachplanverfahren SIL ein und beendet die Zusammenarbeit mit der Flugplatz Dübendorf AG. Der Bund hält aber an der Dreifachnutzung fest und wird sich am weiteren, vom Kanton Zürich geführten, Prozess für die künftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf beteiligen.

### 2021

Der **Synthesebericht Flight Plan** für die [Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf GEFD](#) ([Synthesebericht GEFD](#) oder Flight Plan) wird im August 2021 veröffentlicht. Er enthält die Ergebnisse eines intensiv geführten Dialogs der betroffenen Interessengruppen über die Gesamtbetrachtung des Flugplatzareals. Zur räumlichen Abstimmung haben die Partner ein gemeinsames Zielbild für den Zeithorizont 2050 erarbeitet. Das Areal sieht künftig folgende vier Teilgebiete vor:

- A Innovationspark**, in dem schwerpunktmässig in den Bereichen Mobilität, Robotik, Aviatik, Raumfahrt und Advanced Manufacturing & Materials geforscht wird.
- B** In diesem Teilgebiet ergänzen sich der **Innovationspark** sowie der **Forschungs- und Werkflugplatz** zu einem synergetisch begründeten Aviatikcluster.
- C** Nutzungen mit hohen Sicherheitsanforderungen – die Bundesbasis der **Luftwaffe** und das Flugsicherungszentrum (**Skyguide**) – werden Zugang zum Flugfeld haben.
- D** Im Teilgebiet **Flugfeld** mit den aviatischen Infrastrukturen soll der Naturschutz eine zentrale Rolle einnehmen.

Gestützt auf die Handlungsanweisungen des Syntheseberichts GEFD wurde auch ein **«Konzept Aviatik Flugplatz Dübendorf»** ([Aviatik-Konzept](#)) erarbeitet. Damit wird das Zielbild und das Nutzungskonzept vertieft sowie die Rahmenbedingungen für den Betrieb eines Forschungs-, Test- und Werkflugplatzes festgelegt. Aus Sicht der IG ZFDN sind folgende massgeblichen Eckpunkte relevant:

- a) Alle Interessengruppen halten an der Misch- bzw. Dreifachnutzung fest.
- b) Keine Business Aviatik resp. General Aviation, keine Sport- und Freizeitfliegerei, kein Linienverkehr. Der Flottenmix entspricht Flugzeugtypen gemäss dem Gemeindekonzept HFW. Es werden jedoch keine Flugzeugtypen explizit ausgeschlossen.
- c) Eine Fortsetzung der heutigen Konfiguration eines Militärflugplatzes mit häufiger ziviler Fortsetzung wird ausgeschlossen. In einem geringen Mass sollen jedoch Geschäftsreiseflüge und das Parkieren von Flugzeugen möglich sein (Bsp. WEF).
- d) Dübendorf soll ein Kompetenzzentrum des «Swiss Aerospace Cluster» werden. Mit dieser Auflage sollen nur Fluggeräte der jeweils aktuell lärmgünstigsten und emissionsärmsten Kategorien zugelassen werden und damit eine Vorreiterrolle in der Anwendung neuer Technologien einnehmen.
- e) Die Aviatik wird das Bindeglied der künftigen Nutzungen.
- f) Der Betrieb des Flugplatzes wird über die nächsten 30 Jahre gesichert und mit den Standortgemeinden abgestimmt.
- g) Beschränkung der Flugbewegungen auf 20'000 pro Jahr (verteilt auf die Flugzeugkategorien Helikopter, Klein- und Grossflächenflugzeuge)

- h) Beschränkung der Betriebszeiten auf die üblichen Geschäftszeiten (Mo–Fr. 07.30 bis 12.00 Uhr und 13.30 bis 17.00 Uhr.) Ausnahmen bestehen für Flüge im staatlichen Auftrag, Rettungsflüge und Flüge mit historischen Flugzeugen.
- i) Mit der Umnutzung gilt der Flugplatz Dübendorf lärmrechtlich als Neuanlage, womit grundsätzlich die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung LSV einzuhalten sind.
- j) Die Flugbetriebskonzepte auf dem Flugplatz Dübendorf müssen auf diejenigen des Flughafens Zürich abgestimmt werden.
- k) Die Wertschöpfung der Aviatik erfolgt primär am Boden und nicht in der Luft.

Das ganze Areal wird mit einem durchgängigen Flugplatzrundweg als Bestandteil des regionalen Konzepts «Fil Vert» für Erholung und Freizeit der Bevölkerung nutz- und damit erlebbar.

Um rasche Planungssicherheit zu erlangen, wird in einem nächsten Schritt das Planungsrecht auf verschiedenen Stufen geschaffen (z.B. Anpassung kantonaler Richtplan, SPM und SIL). Dadurch soll die Transformation des Militärflugplatzes in einen zivilen Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung unter der Leitung des Kantons Zürich erfolgen.

### 2022

Mitte November stellen der Kanton und die drei Standortgemeinden der Öffentlichkeit ein weiteres Ergebnis der Task Force und wichtiges Element bei der Umnutzung des Militärflugplatzes vor: das [Gesamtkonzept «Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft»](#), das in Zusammenarbeit mit diversen Interessengruppen, u.a. drei Umwelt- und Naturschutzorganisationen erarbeitet wurde. Es zeigt auf, wo und wie das Areal bis 2050 schrittweise für die Bevölkerung zugänglich gemacht, Frei- und Naherholungsräume geschaffen und den Natur- und Umweltaspekten Rechnung getragen werden soll. Beispiele dafür sind der Flugplatzrundweg, der Flugfeldpark, Säntispark und Fliegerpark sowie die ökologische Aufwertung der Wiesenlandschaft und Förderung der Biodiversität.

Auf entsprechende Anträge des Zürcher Regierungsrats sowie der Spezialkommission Innovationspark Zürich hat der Zürcher Kantonsrat am 28. November und 5. Dezember folgende drei Vorlagen bewilligt. (1) Verpflichtungskredit für den Innovationspark in Höhe von Fr. 97.45 Mio. (2) Planungskredit in Höhe von Fr. 8.2 Mio. für das Umsetzungsprojekt «Aviatik Flugplatz Dübendorf». (3) Richtplanteilrevision, mit der die planerischen Eckwerte für den Innovationspark sowie zum Flugbetrieb und zum Flugfeld festgelegt werden. Letztere sind auch Ausgangslage für das Sachplanverfahren Luftfahrt (SIL) des Bundes. Damit übernimmt der Kanton eine aktive Rolle für die aviatische Nutzung. Der Regierungsrat erhält den Auftrag und die Mittel, um ein Vorprojekt auszuarbeiten und die notwendigen Verfahren einzuleiten.

Aufgrund des auslaufenden Baurechtsvertrags zwischen dem Bund und dem Verein der Freunde der Luftwaffe (VFL) drohte dem Fliegermuseum und Air Force Center auf Ende 2022 das Aus. Mitte Dezember konnte gerade noch rechtzeitig zwischen der Armassuisse und dem VFL eine Einigung über die Rahmenbedingungen erreicht werden, die die Existenz und Weiterführung der beiden historischen Institutionen sicherstellen.

### 2023

Mit Beschluss vom 26. April 2023 hat der BR die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) dahingehend angepasst, als bei Militärflugplätzen künftig Such- Rettungs- und Polizeiflüge nicht mehr dem Kontingent von Bewegungen von zivilen Flügen angerechnet werden. Die angepasste VIL ermöglicht dadurch insbesondere am Standort Dübendorf weitere zivilaviatische Nutzungen bereits in der Übergangsphase der Gebietsentwicklung des Militärflugplatzes.

## **2.4 Zeitplan für die Umsetzung der Gebietsentwicklung**

Die Projektierungsphase bis zur Erreichung der Umsetzungsphase wird rund vier Jahre dauern. Diese Phase umfasst ein Vorprojekt mit Koordinationsgesprächen, die Durchführung der Sachplan- und Richtplanverfahren und der Revision des Richtplans sowie die Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen für die Umsetzungsvorlage an den Kantonsrat.

Erst nach positiver Entscheidung des Kantonsrats zur Umsetzungsvorlage (erwartet Mitte 2027) kann (a) mit einer öffentlichen Ausschreibung eine qualifizierte und vom BAZL anerkannte Betreibergesellschaft gesucht sowie (b) ein umfassendes Umnutzungsgesuch erstellt und nach Vorprüfung durch das BAZL öffentlich aufgelegt und den kantonalen sowie den Bundesstellen zur Anhörung unterbreitet werden. Nach einer ca. dreijährigen Umnutzungsphase wird mit der Inbetriebnahme in 2033/2034 gerechnet.

## **2.5 Innovationspark Zürich**

Der Innovationspark Zürich (IPZ) ist als Hubstandort Teil des nationalen Innovationsparks und soll am bisherigen Flughafenkopf des Militärflugplatzes Dübendorf entstehen. Der Bund hat hierzu eine Fläche von etwa 70 Hektar reserviert, die dem Kanton Zürich in mehreren Etappen zur Verfügung gestellt werden soll. Bis zum Jahr 2020 verlief der Prozess für den IPZ gesondert von der möglichen fliegerischen Umnutzung. Als ein Ergebnis des Syntheseberichts GEFD von 2021 (siehe Ziff. 2.3 / 2021) bildet er unter der Führerschaft des Kantons einen elementaren Bestandteil und ist nun immer zusammen mit der künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf zu betrachten.

Die IG ZFDN steht dem IPZ nach wie vor grundsätzlich neutral gegenüber und betrachtet diesen im Rahmen des Flight Plans als ein sinnvolles und wichtiges Element. Im Fokus der IG ZFDN steht jedoch die Aviatik, insb. die Verhinderung der Business Aviation resp. General Aviation, wofür sie ihre Ressourcen einsetzt. Sie äussert sich daher nicht weiter zum IPZ.

## **3. Haltung diverser Akteure zur aviatischen Nutzung**

### **3.1 Haltung der Standortgemeinden**

Bekanntlich lehnen die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen die kommerzielle zivil-aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf seit jeher klar ab und wehren sich seit dem BR-Entscheid vom September 2014 gegen ein ziviles Flugfeld in Dübendorf. Sie sehen insbesondere in einem Business-Airport durch die Auslagerung der Geschäftsfliegerei von Kloten nach Dübendorf eine reale Gefahr für die Lebensqualität und Entwicklung des Glatttals und sind daher entschlossen, dagegen vorzugehen. Daher haben sie auch ihr eigenes Aviatik-Konzept HFW erarbeitet. (s. Ziff. 2.2 / 2016)

### **3.2 Haltung des Kantons sowie weiterer Stellen**

Der Zürcher Regierungsrat hat sich in der Vergangenheit bereits mehrfach mit der künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf auseinandergesetzt und dabei auch die Positionen der Standortgemeinden berücksichtigt. Gegenüber der geplanten zivil-aviatischen Nutzung hatte er ebenfalls lange Zeit und wiederholt Vorbehalte angebracht bzw. sich klar gegen eine Ausweitung auf Business-Aviatik ausgesprochen. Der Betrieb einer Helikopterbasis für Armee, Kantonspolizei und Rega wurde jedoch immer unterstützt.

Vom Alternativvorschlag HFW der drei Standortgemeinden hat der Zürcher Regierungsrat Kenntnis genommen und wollte auf dieser Basis unter Einbezug aller betroffenen Interessenträger bis Ende 2016 eine neue Lagebeurteilung vornehmen.

Später liess der Regierungsrat jedoch seine Bedenken gegen die Geschäftsfliegerei fallen, um dann nach dem Marschhalt des Bundes 2019 und der Gesamtschau in 2020 die mit dem Synthesebericht GEFD erarbeiteten Dreifachlösung vollumfänglich zu unterstützen.

Gegen eine zivil-aviatische Nutzung (Ausnahme Helikopter) haben sich auch die Planungsregionen Glattal (ZPG) und Zürcher Oberland (RZO) aus Gründen einer nachhaltigen Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung ausgesprochen.

## **4 IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN**

### **4.1 Die IG ZFDN als Verein**

Am 2. Dezember 2015 wurde unter dem Namen «IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN» (IG ZFDN oder Verein) ein Verein nach schweizerischem Recht gegründet.

Auslöser für die Vereinsgründung war der Entscheid des Bundes im Jahr 2013, auf dem Flugplatz Dübendorf die Geschäftsfliegerei zu ermöglichen und für deren Betrieb die Flugplatz Dübendorf AG zu mandatieren. Dieses Projekt hätte eine Verlagerung eines Teils der zivilen Luftfahrt vom Flughafen Zürich nach Dübendorf bedeutet. Dagegen hat sich die IG ZFDN gewehrt.

Die IG ZFDN will denjenigen betroffenen Personen, die dieser vorgesehenen Zivilaviatik auf dem Flugplatz Dübendorf kritisch beziehungsweise ablehnend gegenüberstehen, eine Möglichkeit bieten, ihre Anliegen einzubringen und sich gemeinsam zu solidarisieren.

Deshalb wird eine möglichst breite Mitgliederbasis aus allen Gemeinden rund um den Flugplatz Dübendorf angestrebt. Für das Erreichen des Ziels sind neben Einzelpersonen auch Kollektivmitglieder willkommen, wie andere Vereine, Interessengemeinschaften und politische Parteien. Der Verein ist politisch und konfessionell neutral.

### **4.2 Positionen und Zielsetzungen**

Gemäss dem Vereinszweck hat der Vorstand sechs Kernforderungen (Positionen) definiert. Aufgrund der Entwicklungen seit 2016 (Gemeindekonzept HFW) sowie der aktuellen Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf) wurden die Positionen im Jahr 2022 nochmals überprüft. Die Kernforderungen 1–5 haben nach wie vor unverändert Gültigkeit, wobei der Erläuterungstext angepasst wurde. Die ursprüngliche Position 6 (Keine Subventionierung der Geschäfts- und Privatfliegerei) hat durch das neue Konzept an Bedeutung verloren und wurde daher aufgehoben.

#### **Position 1: Fluglärmbelastung**

***Das Glatttal ist eines der am dichtest besiedelten Gebiete in der Schweiz. Ein zweiter ziviler Flugplatz im Glatttal ist weder wirtschaftlich notwendig noch siedlungs- und umweltverträglich.***

Die an den Militärflugplatz Dübendorf angrenzenden Wohngebiete werden schon heute durch den Flugbetrieb des Flughafens Zürich belastet. Die Gemeinden und der Kanton beabsichtigen die Siedlungsgebiete zu vernetzen (z.B. GlattalbahnPLUS) und qualitativ zu verdichten. Die Region soll nicht noch zusätzlich bis in die Nachtstunden und am Wochenende mit zusätzlichem Fluglärm direkt vom Flugplatz Dübendorf beschallt werden.

#### **Position 2: Betriebszeiten**

***Die IG ist gegen eine Erweiterung der Betriebszeiten.***

Eine Ausweitung der Flugbetriebszeiten gegenüber heute bzw. dem Aviatik-Konzept der GEFD würde die jahrelangen Bemühungen der Glatttalregion für eine nachhaltige

---

Raumentwicklung torpedieren. Es ist immer die Vereinbarkeit mit der angestrebten räumlichen Entwicklung abzuwägen.

Flugbetrieb an den Wochenenden ist generell zu vermeiden, denn es wäre neben dem Naherholungsgebiet Pfäffikersee (durch Flugplatz Speck-Fehraltorf) nun auch noch das zweite wichtige Naherholungsgebiet Greifensee mit einem Fluglärnteppich belegt worden. Die Lebensqualität in der Region wäre übermässig beeinträchtigt.

### **Position 3: Flugbewegungen**

#### ***Die IG wehrt sich gegen eine übermässige Anzahl Flugbewegungen.***

Am Flugplatz Dübendorf fanden in den Jahren 2014 bis 2017 durchschnittlich 16'000 Flugbewegungen pro Jahr statt. Eine übermässige Steigerung der Flugbewegungen wäre nicht siedlungsverträglich. Wie im Gemeindekonzept HFW vorgesehen, darf die Anzahl Flugbewegungen auf maximal 20'000 erhöht werden. Das Limit an Bewegungen ist verbindlich festzulegen.

### **Position 4: Vierte Piste für Kloten**

#### ***Am Flugplatz in Dübendorf soll keine 4. Piste des Flugplatzes Zürich-Kloten eröffnet werden.***

Mit der Öffnung des Militärflugplatzes Dübendorf für die Zivilluftfahrt wäre dem Flughafen Zürich unmittelbar eine weitere Piste in dicht besiedeltem Gebiet zur Verfügung gestellt worden. Dies wäre aus raumplanerischer Sicht äusserst fragwürdig.

Mit dem Entscheid des Bundes resp. UVEK von November 2019 sowie mit dem Aviatik-Konzept im Rahmen des GEFD ist die Geschäfts- und Privatfliegerei auf dem Flugplatz Dübendorf grundsätzlich obsolet. Nichtsdestotrotz darf der Flugplatz Dübendorf in Zukunft nicht als Ausweich-Flughafen von Kloten – auch nicht teil oder zeitweise – benutzt werden, da damit die Positionen 1–3 unterlaufen würden.

### **Position 5: Sicherheit**

#### ***Auch mit dem künftigen Aviatik-Konzept gemäss GEFD stellt der Flugplatz Dübendorf in nächster Nähe zum Flughafen Zürich-Kloten ein wesentliches Sicherheitsrisiko dar. Die Komplexität im Zürcher Luftraum sollte aber auf keinen Fall weiter erhöht werden.***

Der Luftraum um den Flughafen Zürich-Kloten ist bedingt durch die geographische Lage und die Pistenkonstellation ein sehr komplexes System und wird zudem sehr dicht beflogen. Der Luftraum stellt sowohl an die Flugsicherung wie auch an die Piloten höchste Anforderungen.

Es wird in Dübendorf eine Piste betrieben, welche das Pistensystem von Kloten kreuzt. Dadurch entstehen sehr komplexe Abhängigkeiten, welche die Sicherheit im Flugbetrieb reduzieren. So sind unter anderem gewichtige Konflikte beim Instrumentenflugverfahren (IFR) offensichtlich.

Auch die Kleinfliegerei, welche mit Sichtflugverfahren operiert (Visual Flight Rules VFR) stellt ein wesentliches Sicherheitsrisiko dar. Es sind deshalb aus Sicherheitsgründen die Anzahl Flugbewegungen grundsätzlich so tief wie möglich zu halten und bestmöglich vom Flugbetrieb in Kloten zu entflechten.

### **4.3 Aktivitäten der IG ZFDN**

Der Verein sieht folgende Aktivitäten und Wirkungsfelder, sowohl in Bezug auf seine Mitglieder als auch für die Öffentlichkeit. Nachstehend eine nicht abschliessende Aufzählung:

- Wahrnehmung der Interessen der Vereinsmitglieder als Stimme der Bevölkerung
- Laufende Verfolgung der Entwicklung und der verschiedenen Verfahren (Sach- und Richtpläne, Bewilligungen von Betrieb, Reglementen, Bauten, etc.)
- Sammlung von relevanten Informationen und Wissen zum Flugplatz Dübendorf
- Regelmässige Information der Mitglieder über die laufende Entwicklung
- Organisation von Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung in den umliegenden Gemeinden
- Kontaktpflege zu und regelmässiger Austausch mit Politikern, anderen Organisationen, Verbänden und Institutionen
- Bei Bedarf Beizug von Experten und Expertinnen, die mit den einzelnen Fachbereichen der Thematik vertraut sind, wie Aviatik, Rechtsfragen, Finanzen, etc.
- Prüfung und kritisches Hinterfragen von Verfahren, Entscheiden und Unterlagen
- Erforderlichenfalls Ergreifen geeigneter Massnahmen und Schritte
- Stellungnahmen zu Entwicklung, Entscheiden und Ereignissen im Zusammenhang mit dem Thema Zivilaviatik in Dübendorf, z.B. im Rahmen von Anhörungen oder öffentlichen Mitwirkungen sowie mittels Medienmitteilungen, Leserbriefen u.a.

### **4.4 Verhältnis zu anderen Interessengruppen**

Die IG versteht sich als ergänzendes Element im Kreis der Akteure. Eine gute Vernetzung, eine allenfalls erforderliche Abstimmung sowie eine zielführende Zusammenarbeit mit anderen Interessengruppen mit gleicher oder ähnlicher Zielsetzung werden daher als wichtig, erforderlich und nützlich erachtet. Die IG ZFDN pflegt daher einen regelmässigen Austausch mit den drei Standortgemeinden, mit Vertretern aus der Politik sowie mit diversen Fluglärmorganisationen.

Aus diesem Grund ist die IG ZFDN der 2017 neu gegründeten Dachorganisation [KLUG – Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit](#) – als Mitglied beigetreten. Diese setzt sich für eine Reduktion der durch den Luftverkehr verursachten Emissionen von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm ein. Die Koalition bündelt dabei die gemeinsamen Interessen der in diesem Bereich tätigen Organisationen und Gruppierungen und agiert primär auf nationaler Ebene. Dadurch kann die IG ZFDN sowohl von umfangreichen Informationen profitieren als auch ihre eigenen Anliegen auf der nationalen Ebene einbringen.

## **5 Haltung der IG ZFDN zu Entwicklungsschritten u. Entscheiden**

### **5.1 Periode 2016 – 2020**

Seit ihrer Gründung hat die IG ZFDN die ursprünglich vorgesehene Ansiedlung der Geschäfts-, Klein- und Sportfliegerei auf dem Militärflugplatz Dübendorf bekämpft. Ihre kritische bis ablehnende Haltung zu allen Entscheiden des Bundes für eine Business Aviation resp. General Aviation sowie ihre Anliegen für vernünftige Lösungen hat sie dabei auf unterschiedliche Art und Weise zum Ausdruck gebracht. Massgebliche Aktivitäten waren umfangreiche und ausführlich begründete Stellungnahmen bei Anhörungen und öffentlichen Mitwirkungen zu Sachplanverfahren, eine schriftliche Botschaft an die damalige Vorsteherin des UVEK sowie im Dialog mit dem Kanton. Mit Blick auf eine

---

akzeptable Kompromisslösung hat die IG ZFDN seit 2016 das Gemeindekonzept HFW unterstützt.

## **5.2 Synthesebericht GEFD sowie Aviatik-Konzept**

Nach Veröffentlichung des Syntheseberichts im August 2021 und des darauffolgenden Aviatik-Konzepts hat der Vorstand eine vertiefte Analyse vorgenommen. Der Fokus lag dabei auf der künftigen aviatischen Nutzung und deren Bedeutung für die IG ZFDN.

Für den Vorstand ergeben sich daraus nachstehende Erkenntnisse und Folgerungen:

- Die Zielsetzungen der vorgesehenen Gebietsentwicklung und Dreifachnutzung werden grundsätzlich als sinnvoll und zufriedenstellend erachtet und daher begrüsst.
- Das Hauptziel des Vereins – die Verhinderung der Geschäfts-, Sport- und Privatfliegerei – ist erreicht.
- In den genannten Grundlagendokumenten sind wichtige Forderungen der IG ZFDN eingeflossen. Insbesondere entsprechen die Eckdaten des vorgesehenen Flugbetriebs den Forderungen der IG ZFDN und dem Gemeindekonzept HFW.
- Trotz ganzheitlicher und tlw. detaillierter Beschreibung der vorgesehenen aviatischen Nutzungen gibt es noch viele offenen Fragen und damit Abklärungs- und Präzisierungsbedarf.
- Der Synthesebericht liefert lediglich einen Leitgedanken bzw. eine Grundlage für das Aviatik-Konzept.
- Das Aviatik-Konzept wiederum ist derzeit nur ein Grundlagenbericht bzw. eine umfassende und transparente Gesamtübersicht über die vorgesehenen Rahmenbedingungen für den Innovationspark sowie den Forschungs-, Test- und Werkflugplatz.
- Der Synthesebericht GEFD und das Aviatik-Konzept enthalten derzeit nur Zielsetzungen und starke Absichtserklärungen.
- Die IG ZFDN begrüsst die Beschlüsse des Kantonsrats von Dezember 2022. Der Planungskredit ermöglicht die Detailplanung für das Umsetzungsprojekt «Aviatik Flugplatz Dübendorf». Mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans wird u.a. die Anzahl Flugbewegungen auf 20'000 «begrenzt» und nicht nur «ausgelegt». Damit bleibt kein Spielraum für Interpretationen oder Erhöhungen. Natürlich wären die von der SP geforderten 16'000 Flugbewegungen wünschenswert. Sie sind jedoch für die vorgesehene Aviatik als wichtiges Element der Umnutzung nicht realistisch. Dies gilt auch für die von einer KR-Minderheit geforderte vollständige Aufgabe der Piste. Zudem dient die Piste auch als Reserve für die Luftwaffe. Ohne WEF-Flüge hätte die IG ZFDN jedoch gut leben können. Leider wurde dieser Antrag verworfen.
- Mit den drei genannten Beschlüssen des KR erhält dieses Zukunftsprojekt auch eine erste Stufe von Verbindlichkeit zur Umsetzung.
- Die IG ZFDN begrüsst das im November vom Kanton und den Standortgemeinden vorgestellte Gesamtkonzept «Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft». Dieses zeigt klar auf, dass diesen Aspekten bei der Umnutzung Rechnung getragen wird, was auch der IG ZFDN ein grosses Anliegen ist.
- Erfreut ist die IG ZFDN auch über die Sicherstellung des Weiterbestehens des Air Force Center mit dem Fliegermuseum.

## **5.3 Zwischenbilanz aus Sicht des Vorstands der IG-ZFDN**

Die Gesamtentwicklung inkl. der Aviatik geht in die richtige Richtung, bis zum Ziel ist es aber noch ein langer und anspruchsvoller Weg. Das übergeordnete Ziel der IG ZFDN – eine für die Bevölkerung verträgliche Aviatik – ist noch nicht erreicht.

Deshalb ist das weitere Bestehen und Wirken der IG ZFDN wichtig und notwendig.

Neben den in Ziff. 4.3 erwähnten Aktivitäten wird der Vorstand im Lauf der weiteren Gebietsentwicklung insbesondere folgende Kernthemen im Bereich Aviatik weiterverfolgen und vertiefen:

**Rechtstatus:** Art des Objekts i.Z. mit einer Betriebskonzession, d.h. Flughafen oder ziviles Flugfeld

**Betriebskonzept:** vorgesehener vs. nicht zugelassener Flugverkehr bzw. bewilligte Ausnahmen i.Z. mit dem Erfordernis einer Betriebskonzession

**Flugbewegungen:** Art, Qualität, Häufigkeit, Dauer und Koordination aufgrund des künftigen Nutzungsmixes

**Lärmthematik:** Flottenmix, An- und Abflugverfahren, Verteilung während des Jahres sowie innerhalb der Woche, Schwebeflüge, Standläufe, Pistenlänge, Reglementierung und Messung des Lärms

**Flugverfahren, Flugsicherung:** Sichtflug mit beschränktem Instrumentenflug vs. Instrumentenflug

**Flugraum** über dem Siedlungsgebiet: Koordination mit dem Flughafen Zürich

**Flugbetrieb während der Übergangszeit** bis zur Inbetriebnahme des neuen Regimes.

## **6 Zusammenfassung**

Mit dem heutigen Stand werden sowohl der Status Quo von 2016 als auch die wichtigsten Eckpunkte des 2017 vom Stimmvolk bewilligten Konzepts der drei Standortgemeinden bestätigt. Beides hat die IG ZFDN nicht in Frage gestellt, insofern ist sie mit der bisherigen Entwicklung betreffend die Aviatik zufrieden.

Allerdings ist das weitere Bestehen und Wirken der IG ZFDN solange notwendig und wichtig, bis eine für den Verein zufriedenstellende Umsetzung der Aviatik auf dem Flugplatz Dübendorf erreicht ist.

**Die IG ZFDN wird sich daher weiterhin für eine für die Bevölkerung verträgliche Aviatik auf dem Flugplatz Dübendorf einsetzen.**

---

Dieses Positionspapier kann aufgrund der laufenden Entwicklung betreffend den Flugplatz Dübendorf jederzeit entsprechend angepasst werden.

April 2023

Der Vorstand

---