

IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN
c/o Oliver Müller
Sagirain 4
8605 Guteswil

Einschreiben (R)
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

9. März 2019

Stellungnahme im Rahmen des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens betreffend Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) – Entwurf Objektblatt Dübendorf

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL hat am 18. Februar 2019 das SIL-Objektblatt (SIL-OB) für das künftige zivile Flugfeld Dübendorf öffentlich aufgelegt. Der Verein IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN (nachstehend „IG“ oder „Verein“) nimmt nachstehend zu diesem Objektblatt Stellung.

Nach einer Einleitung (Teil A) zur grundsätzlichen Haltung des Vereins folgen generelle und spezifische Ausführungen zum Entwurf des Objektblatts Flugplatz Dübendorf (Teil B), weitere Themen (Teil C) sowie Zusammenfassung und Fazit (Teil D).

A. Einleitung

Der Verein IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN vertritt Mitglieder in den Gemeinden rund um den Militärflugplatz Dübendorf, insbesondere in der Stadt Dübendorf sowie den Gemeinden Volketswil und Wangen-Brüttisellen.

Die IG und ihre Mitglieder lehnen die vom Bund im Jahre 2014 beschlossene künftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf mit dem Ziel einer Ansiedlung der General Aviation ab, namentlich der Geschäftsfliegerei in Dübendorf. Diese Haltung haben wir bereits in unserer Stellungnahme vom 1. September 2018 ans BAZL zum SIL-Konzeptteil um Ausdruck gebracht. Aufgrund des vorliegenden Entwurfs des SIL-Objektblattes für den Flugplatz Dübendorf sehen wir uns in dieser Haltung bestätigt und bestärkt. Sie wird in den in diesem Dokument dargelegten Ausführungen, Erwägungen und Begründungen anhand des SIL-Objektblattes näher erläutert.

Aufgrund der wesentlich geringeren negativen Auswirkungen auf Bevölkerung und Umwelt unterstützt die IG das Alternativkonzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» (HFW) der drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen. Zudem hat die Bevölkerung dieser drei Gemeinden das Konzept in einer Volksabstimmung am 26. November 2017 mit grossen Mehrheiten bewilligt. Es generiert eine hohe Wertschöpfung am Boden mit einer geringeren Anzahl Flugbewegungen, stellt einen vernünftigen, finanziell abgesicherten Kompromiss dar und trägt somit auch den Interessen der Bevölkerung nach weniger Lärmbelastung Rechnung. Das Hauptziel des Bundes, die Sicherung der grössten strategischen Landreserve des Bundes für kommende Generationen zu erhalten, wird dadurch ebenfalls erreicht. Es ist für uns daher nicht nachvollziehbar, warum dieses Konzept im bisherigen Prozess für die Gestaltung der künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf keine angemessene Berücksichtigung gefunden hat. (Siehe hierzu die Ausführungen im Schlussbericht zu den Koordinationsgesprächen.)

IG Zivlflugplatz Dübendorf NEIN

Die Revision des SIL-Objektblattes Dübendorf ist für die Region und unseren Verein von hoher Relevanz und Bedeutung, wodurch sich auch der Grund und die Legitimation für eine Stellungnahme im Rahmen der Anhörung und öffentlichen Mitwirkung ergeben.

Bevor wir uns nachstehend in unserer Stellungnahme sachlich und konkret zum Inhalt äussern, ist es uns wichtig Folgendes an den Anfang zu stellen:

Die Komplexität der Vorlage mit den zahlreichen konditionalen Formulierungen und Optionen sowie den vielfachen Auswirkungen macht es in unseren Augen für den einfachen Bürger, die einfache Bürgerin nicht einfach, sich ein klares Bild des Vorhabens von Bund und Flugplatz Dübendorf AG („FDAG“) zu machen. Wir wollen verhindern, dass die finale Ausgestaltung des Flugbetriebes in Dübendorf der Diskretion von Verwaltung, Behörden und FDAG überlassen wird.

Ferner erachten wir es unverständlich und befremdend, dass im vorliegenden Entwurf keine einzige Forderung der Region berücksichtigt wurde. Die Anliegen der Gemeinden und ihrer Bevölkerung scheinen das BAZL nicht zu interessieren. Wir hoffen, dass sie zumindest im UVEK Gehör finden.

Das vorliegende Konzept ist für die Bevölkerung des Glattals nicht akzeptabel, weshalb wir es weiterhin ablehnen und bekämpfen werden. Wir erwarten, dass das BAZL, das UVEK und der Bundesrat stattdessen das Gemeindekonzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» weiterverfolgt.

B. Stellungnahme zum Entwurf Objektblatt Flugplatz Dübendorf vom 18.01.2019

1. Allgemeine Bemerkungen

Ungleichbehandlung der Interessen im Koordinationsprozess

In den dem Anhörungs- und Mitwirkungsprozess vorausgehenden Koordinationsgesprächen wurde die Haltung sowohl der drei Standortgemeinden als auch der Zürcher Planungsgruppe Glattal zur künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf unzweideutig dargelegt (s. Ziffer 9.2. des Schlussberichts zum SIL-Koordinationsprozess). Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum (a) lediglich die Haltung und Wünsche der FDAG berücksichtigt wurden, (b) die Haltung und Argumente der die regionalen Perspektive und Interessen vertretenden Beteiligten sowie das Konzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» in der Ausgestaltung des Objektblattes jedoch keine angemessene Berücksichtigung gefunden haben. Der Bund ist unserer Ansicht nach seiner Pflicht zur Koordination nicht nachgekommen.

Vage Formulierungen und unzureichende Verbindlichkeit

Selbstverständlich ist uns bewusst, dass gewisse Details erst in der Phase der Umnutzung festgelegt werden können. Wie allerdings bereits beim SIL-Konzeptteil im Herbst 2018 enthält dieses Objektblatt sehr viele vage Bestimmungen und reine Absichtserklärungen, und es bedient sich dabei Formulierungen wie „kann, soll, möglichst, etc.“. Ferner wird bei vielen Punkten auf die Festlegung in der Umnutzungsphase verwiesen. (An den spezifisch betroffenen Stellen des Objektblattes wird nochmals darauf hingewiesen.) Damit hat die Bevölkerung beim Konzept des Bundes und der FDAG heute wenig Klarheit, was sie bezüglich Auswirkungen der künftigen zivilen Nutzung zu erwarten hat. Dies schafft gegenüber den betroffenen Anspruchsgruppen kein Vertrauen, was eines der zu kritisierenden Merkmale des SIL-Objektblattes ist.

Die vorliegende Fassung des SIL_OB enthält ferner keine bzw. nur minimale Definitionen von verbindlichen Vorgaben und Auflagen zur Einhaltung berechtigter Normen sowie keine Sanktionierung deren Nichteinhaltung.

2. Ausführungen zu den einzelnen Teilen des Objektblattes

Ausgangslage

Stand der Planung, Koordination

Für seinen Beschluss vom 03.09.2014 für eine Umnutzung des Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld mit einer Bundesbasis der Luftwaffe argumentiert der Bundesrat mit (a) der Erhaltung des Areals für

künftige Generationen und (b) der Entlastung des Flughafens Zürich durch Verlagerung der Geschäftsreiseverkehrs nach Dübendorf. Während das Argument (a) nicht weiter ausgeführt wird – wohl weil es mindestens für die nächsten 30 Jahre nicht anderweitig genutzt werden kann – mangelt es – wie schon im SIL-Konzeptteil – nicht an prioritär zu behandelnden Rechtfertigungen für die Geschäftsflierei.

Der ganze Prozess dieser vorgesehenen Umnutzung erscheint uns aus verfahrensmässiger sowie inhaltlicher Sicht fraglich. Logisch und verfahrenstechnisch korrekt wäre wohl gewesen, zuerst das Objektblatt festzulegen und auf Basis dessen Rahmenbedingungen und Grundlagen die Ausschreibung für die künftige Betreiberin durchzuführen. Stattdessen wurde 2014 zuerst der Zuschlag an die FDAG ohne ein angepasstes Objektblatt erteilt und ein entsprechendes Rahmenabkommen abgeschlossen. Befremdend wirkt deshalb, dass gewisse Eckpunkte, wie insb. die massiv ausgedehnten Betriebszeiten, bereits 2014 festgelegt wurden, während andere ebenfalls wichtigen Punkte offen blieben und auch im Objektblatt selbst noch offen bleiben mit Verweis auf das spätere Umnutzungsverfahren. Es entsteht der starke Eindruck, dass deshalb im jetzigen Zeitpunkt nur noch das Objektblatt auf die Bedingungen des Rahmenvertrags mit der Betreiberin ausgerichtet wird. Diese Vermutung wird auch dadurch gestützt, dass die Anliegen der Standortgemeinden und der Zürcher Planungsgruppe im Koordinationsprozess keine Beachtung und Berücksichtigung gefunden haben.

Anträge:

1. Am 03.09.2014 hat der Bundesrat entschieden mit der FDAG Vertragsverhandlungen über den Betrieb eines künftigen Flugfeldes mit Bundesbasis aufzunehmen. Er hat der FDAG den Zuschlag für den Betrieb noch nicht erteilt. Dies ist im Kapitel „Stand der Planung, Koordination“ auf Seite 2 zu korrigieren.
2. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat mit Beschluss vom 11.01.2017 die vorgesehen Öffnung des Flugplatzes für den zivilen Verkehr nicht unterstützt. Er hat lediglich eine Neubeurteilung seiner Position aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen vorgenommen und die Bundeskompetenz in Fragen der Zivillaviatik anerkannt. Dies ist ein wesentlicher Unterschied und soll gegen Ende des Kapitels „Stand der Planung, Koordination“ auf Seite 3 angepasst werden.

Festlegungen

Zweckbestimmung

Im Objektblatt (Seite 4) wird der Flugplatz Dübendorf als ein „privates“ Flugfeld bezeichnet. Dabei dürfte es sich wohl um ein Versehen handeln, denn wir gehen davon aus, dass der im Eigentum des Bundes stehende Flugplatz durch die Umnutzung nicht zur privaten Nutzung und schon gar nicht zum Privateigentum (der FDAG?) wird.

Gemäss Objektblatt (Seite 9) sind insg. 4 000 Helikopterflüge (ohne Militär) vorgesehen, wovon 2 700 auf die Blaulichtorganisationen entfallen. Bei den restlichen 1 300 Helikopterflügen für „weitere Zwecke“ ohne permanente Stationierung dürften die Arbeits- und Werkflüge nur einen beschränkten Umfang einnehmen. Daher stellt sich die Frage, wer die restlichen Flüge verursacht. Geschäftsreiseflüge (wie im SIL-OB erwähnt) sollten wohl kaum mit Helikoptern erfolgen. Wir interpretieren diese Formulierung dahingehend, dass zusätzliche private Helikopterflüge mit einer nicht unbeachtlichen Anzahl Flugbewegungen angeworben werden sollen, was für uns inakzeptabel ist.

Gemäss Erläuterungen (Seite 7) ist die Zweckbestimmung so ausgelegt, dass u.a. ein wirtschaftlicher Betrieb des Flugplatzes und eine Entlastung des Flughafens Zürich in den Sparten der Geschäftsluftfahrt und der Leichtaviatik möglich sind. Wir bezweifeln insbesondere den Wirtschaftlichkeitsaspekt aus folgenden Gründen: (1) die angenommene Anzahl der wohl ertragskräftigen Geschäftsreiseflüge von 13 000 beträgt nicht einmal die Hälfte aller Flüge, (2) die Leichtaviatik mit nur 2 500 Flugbewegungen dürfte keinen grossen Gewinnbeitrag leisten, (3) und das Militär mit 7 600 Flügen leistet zulasten der Steuerzahler hoffentlich keine höheren Abgaben an die FDAG als die eigenen Selbstkosten. Es ist allgemein nachgewiesen, dass Business Airports mit Fokus auf Handling erst ab 50 000 bis 80 000 Flugbewegungen betriebswirtschaftlich rentabel sind. D.h. der betriebswirtschaftliche Erfolg des Konzepts der FDAG ist äusserst fraglich und müsste erst einmal nachgewiesen werden. Leider ist der Öffentlichkeit der Business Plan der FDAG nicht zugänglich, um entsprechende Überprüfungen vornehmen zu

IG Zivlflugplatz Dübendorf NEIN

können. Bei einem Vergleich des Konzepts der FDAG mit dem der Standortgemeinden weist letzteres bei wesentlich höherer Transparenz ein wesentlich geringeres betriebswirtschaftliches Risiko und damit auch geringeres Risiko für den Bund aus.

Weiter fällt auf, dass von der Gesamtzahl Flugbewegungen 10 700 oder 37% auf Grossflugzeuge mit einem Gewicht über 8.6 t entfallen sollen. Dies damit in Dübendorf de facto alle Flugbewegungen eines internationalen Flughafens abgewickelt werden können, auch wenn es sich „nur“ um Geschäftsreiseflüge handelt. Das ist nicht akzeptabel, Dübendorf darf zu keinem zweiten Zürich-Kloten werden.

Die IG befürwortet allerdings die Synergien von Flügen im Zusammenhang mit dem Innovationspark bzw. den von den Hochschulen im Rahmen der Forschung durchgeführten Flugbewegungen. Dazu zählen aus unserer Sicht innovative Flugforschung, der sinnvolle Einsatz von Drohnen oder Werkflüge. Solche Projekte können jedoch aufgrund der höheren Flexibilität (d.h. Unabhängigkeit von der permanenten Geschäftsfliegerei) unserer Auffassung nach mit dem Konzept HFW wesentlich besser erreicht werden als mit dem der FDAG.

Unbehagen und Unsicherheit löst ferner aus, dass (i) die Verkehrsarten im Betriebsreglement weiter präzisiert werden können, (ii) die Betriebszeiten weiter differenziert werden können und (iii) man bereits von Ausnahmen an Wochenenden spricht. Aus der Erfahrung mit dem Flughafen Zürich-Kloten wissen wir, dass die Bevölkerung im dannzumaligen Zeitpunkt keine Möglichkeiten mehr hat, solche Ausnahmen zu verhindern, sondern sie nolens volens hinnehmen muss, da sie vom BAZL sowieso genehmigt werden.

Für uns ist auch nicht erkennbar, warum neben der Geschäftsfliegerei auch die Sport- und Kleinfliegerei nach Dübendorf kommen soll. Sie ist nicht von öffentlichem Interesse, sondern rein privater Natur und ist auch nicht nötig zur Entlastung des Flughafens Zürich, da in der Schweiz genügend Kapazitäten für die Kleinfliegerei vorhanden sind. Es kann nicht sein, dass das Hobby einer relativ kleinen Klientel den berechtigten Interessen der betroffenen Bevölkerung übergeordnet wird.

Anträge:

3. Das zivile Flugfeld soll in erster Linie dem Militär, der historischen Fliegerei, Werkflügen der ansässigen Unternehmungen, Rettungsflügen und Flügen im staatlichen Auftrag dienen (inkl. WEF).
4. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden, die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung des Fluglärms führen.
5. Geschäftsfliegerei, Linien- und Charterflugverkehr, Freizeit-, Klein- und Sportfliegerei mit Flächenflugzeugen und Helikopterflüge für private Zwecke sowie Schulungs- und Taxiflüge als auch Frachtflüge (inkl. Express Fracht wie DHL und Fedex etc.) sind auf dem Flugplatz Dübendorf auszuschliessen (ausgenommen Flüge im staatlichen Auftrag (inkl. WEF) und im Zusammenhang mit dem Innovationspark).

Rahmenbedingungen zum Betrieb

Grundsätzlich sind die Betriebszeiten für einen neuen zivilen Flugplatz in dichtest besiedeltem Gebiet viel zu grosszügig gewählt und sollen stark eingeschränkt werden. Die Aussagen zu den Betriebszeiten sind zudem verwirrend: einerseits sind sie bereits für die ganze Woche klar festgelegt, andererseits werden die detaillierten Zeiten noch im Betriebsreglement geregelt. Ausserdem wird bereits heute festgehalten, dass Ausnahmeregelungen (namentlich für Geschäftsreiseflüge) an den Wochenenden getroffen werden können. Allerdings werden diese nicht weiter kommentiert. Beide Aspekte stellen kein transparentes und faires Verhalten gegenüber der Bevölkerung dar. Sie weiss damit nicht, was diesbezüglich zu erwarten ist. Aufgrund dieser Formulierungen ist davon auszugehen, dass in Dübendorf letztlich ebenfalls regelmässige Überschreitungen der Betriebszeiten und damit eine permanente Verletzung der Nachtruhe wie am Flughafen Zürich-Kloten zur Usanz und vom BAZL in Kauf genommen werden.

Anträge:

6. Die Anzahl der Flugbewegungen ist zu begrenzen und verbindlich auf maximal 20'000 Flüge pro Jahr festzulegen.

7. Die Betriebszeiten sind gemäss den Forderungen der Standortgemeinden wie heute auf die Werktage (7:30 – 12:00 und 13:30 bis 17:00 Uhr) zu beschränken (Ausnahme: Ju-Air und Flüge im staatlichen Auftrag, inkl. WEF)
8. Der Flugbetrieb ist auf die festgesetzten Betriebszeiten zu beschränken. Es sind ausser Fluggenehmigungen für Such- und Rettungsflüge keine Ausnahmeregelungen zuzulassen.
9. Die Start- und Landestelle der Helikopter nördlich der Piste sind nur für das Militär und die Kantonspolizei erlaubt.
10. Die Rega und die historischen Flüge (z.B. Ju-Air) sollen im Sinne der Bestandsgarantie am bisherigen Standort stationiert bleiben. Der Zugang vom Air Force Center zur Piste muss weiterhin gewährleistet bleiben
11. Der Begriff „zivile Einsatzflüge“ soll klar definiert oder ganz gestrichen werden.

Lärmbelastung

Der gültige Sachplan Militär (31.08.2016) legt fest, dass das Gebiet mit Lärmauswirkungen die mögliche Entwicklung des militärischen und zivilen Flugbetriebs begrenzt. Wir stellen jedoch fest, dass die neu berechneten Lärmkurven der FDAG die Kurven aus dem SPM im Osten massiv überschreiten. Die Vorgabe des SPM ist somit nicht eingehalten. Die Anzahl Starts und Landungen oder der Anteil der schweren Maschinen sind deshalb massiv zu reduzieren, um die zwingenden Vorgaben des SPM einzuhalten.

Den Ausführungen (Seiten 5 und 8) ist zu entnehmen, dass (a) die zulässigen Lärmimmissionen erst bei der Umnutzung festgelegt, (b) die Gebiete mit Lärmkurven und Hindernisbegrenzung auf Annahmen beruhen und (c) die Linienführung dieser Routen sowie die An- und Abflugverfahren erst im Betriebsreglement abschliessend geprüft und verbindlich festgelegt werden. Damit wird die Bevölkerung heute im Unklaren gelassen, wie hoch die Lärmbelastung sein kann bzw. darf. Die Bevölkerung muss daher im Zeitpunkt der Festlegung die Möglichkeit haben, dazu Stellung zu nehmen.

Gemäss Erläuterungen beruht das Gebiet mit Lärmbelastung auf der Fluglärmrechnung der FDAG. Diese Berechnungen sind im Schlussbericht Anhang B.2 nur kurz und schlecht nachvollziehbar dokumentiert. Auch wenn diese Berechnung nach der gemäss LSV vorgeschriebenen Methode erfolgt ist, ist es u.E. befremdend und nicht vertrauensbildend, dass die designierte Betreiberin selbst für ihr eigenes Konzept diese Berechnung durchführt. Wir hätten eine Berechnung einer neutralen Partei bzw. eine unabhängige Zweitmeinung erwartet und verlangen diese für die definitive Berechnung im Umnutzungsverfahren.

Neueste wissenschaftliche Studien (z.B. SIRENE, SALPADIA) zeigen, dass schon eine Lärmbelastung unter den heute geltenden Grenzwerten für die Bevölkerung gesundheitsschädlich ist. Es sind deshalb aus unserer Sicht bei neuen Anlagen alle möglichen Schritte zu unternehmen, um die Lärmbelastung so tief wie möglich zu halten. Es sollen deshalb gegenüber der LSV reduzierte Lärmgrenzwerte festgelegt werden.

Die Lärmbelastung ist zudem mit einem Monitoring zu überwachen um die Berechnungen zu validieren.

Der Bevölkerung im dicht besiedelten Glattal, welche bereits anderen intensiven Lärmquellen durch Verkehrsbelastungen (Autobahn, Flughafen Zürich-Kloten, Flugplatz Speck-Fehraltorf etc.) ausgesetzt sind, sind keine weiteren Lärmquellen zuzumuten. Die Lärmemissionen durch Flugzeuge sollen demnach so gering wie möglich gehalten werden.

Anträge:

12. Die gemäss LSV zulässigen Lärmimmissionen sind zwingend einzuhalten, und es sind keine Erleichterungen zu gewähren.
13. Die Berechnung der Fluglärmbelastung bzw. der Lärmbelastungskurven für Dübendorf hat im Umnutzungsverfahren vor den erforderlichen Bewilligungen durch eine unabhängige, nicht befangene und allgemein anerkannte professionelle Drittpartei bzw. Zweitmeinung zu erfolgen.
14. Als Ziel-Wert soll eine in ihrer Form reduzierte Lärmkurve verbindlich festgelegt werden, welche durch lärmreduzierende Flugzeuge bis beispielsweise 2030 erreicht werden soll.

15. Jegliche schweren Flugzeugtypen sind vom Flugplatz Dübendorf auszuschliessen (Ausnahme: Flüge im Zusammenhang mit der reinen Funktion Werkflugplatz).
16. Es sind nur Business Jets der Lärmkategorie 3 und leiser zuzulassen.
17. Leisere Flugzeuge dürfen nicht zugunsten von zusätzlichen Bewegungen genutzt werden, sondern müssen zu weniger Lärm für die Bevölkerung führen.

Rahmenbedingungen zur Infrastruktur und zum Flugplatzperimeter

Nachdem die Nutzungsarten des Flugplatzes Dübendorf bereits im jetzigen Stadium des SIL-Objektblatts bekannt sind, sollte auch die erforderliche nutzbare Pistenlänge bestimmt werden können. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum die für den Start und die Landung von Flächenflugzeugen nutzbare Pistenlänge erst mit der Umnutzung festgelegt wird. Auch in diesem Punkt wird die Bevölkerung im Ungewissen gelassen. Wir befürchten, dass – was in den Festlegungen (Seite 6) auch bereits so angedeutet wird –, bis und mit der Umnutzung eine Verlängerung der Piste angestrebt wird, damit sämtliche Flächenflugzeuge in Dübendorf abgefertigt werden können.

Der Bund hat die ursprünglich verfügbare Pistenlänge von 2355 m in seinen Planungsvorgaben auf eine nutzbare Länge von 1800 m reduziert (Nutzungskonzept für die Ausschreibung vom Dezember 2013).

Die FDAG will nun für Flugzeuge, die nicht rechtzeitig bremsen können, eine zusätzliche Sicherheitsfläche freihalten als auch für Starts von schweren Flugzeugen die Piste bis auf 2176 m verlängern. Begründet wird dies damit, dass alle gängigen Flugzeugtypen der Geschäftsluftfahrt möglichst mit Volllast nach allen Destinationen abfliegen können. Diese Pistenverlängerung speziell für schwere Flugzeuge lehnen wir entschieden ab.

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

Was die Überlagerung der Grundnutzung gemäss der Nutzungsplanung der Gemeinden durch den Flugplatzperimeter angeht (Seite 11), ist die Priorisierung der Flugplatzanlagen innerhalb des Perimeters noch einigermassen nachzuvollziehen. Wenn aber alle anderen Bauten und Anlagen sich den Flugplatzanlagen unterzuordnen haben, stellt dies u.E. einen wesentlichen Eingriff in die Souveränität der Gemeinden und damit deren Bewohner dar.

Die FDAG plant eine Helikopterbasis im Norden des Flugplatzareals ausserhalb des geltenden militärischen Flugplatzperimeters. Wir lehnen eine Ausdehnung des Perimeters ab.

Anträge:

18. Es ist ein Flächenbedarfsnachweis für den Flugbetrieb zu erstellen und es sind die Baubereiche auf den effektiven Bedarf für rein aviatische Nutzungen zurückzunehmen.
19. Der Flugplatzperimeter ist betreffend die Pistenlänge und Pistenbefeuerung gemäss Ausschreibungsunterlagen des Bundes vom 12.12.2013 einzuhalten, jedoch um die Helikopterbasis zu verkleinern.
20. Die Pistenlänge ist vorbehaltlos von heute 2 355 m auf 1 826 m zu reduzieren. Es dürfen weder zusätzliche Sicherheitsflächen für Landungen noch Pistenverlängerungen für Starts schwerer Flugzeuge geschaffen werden. D.h. insbesondere, dass Flugzeuge, die nach der Landung nicht rechtzeitig bremsen können, in Dübendorf nicht landen dürfen.
21. Der Heliport im nördlichen Areal ist abzulehnen. Weiter ist auch die Nutzung durch private Helikopter und die dadurch entstehende Belastung abzulehnen (Ausnahme: allfällige Flüge während und im Zusammenhang mit dem WEF). Die Rega hat Bestandsgarantie und soll beim heutigen Standort bleiben.

Verkehrerschliessung

Der vorgesehene Betrieb auf dem Flugplatz Dübendorf gemäss Konzept der FDAG führt zu zusätzlichem Verkehr, welchen die umliegenden Gemeinden aufnehmen müssen. Die Feinerschliessung der Hochbauten resp. die Zufahrten zu den Parkplätzen sollen auf der Achse entlang des Flugplatzperimeters sichergestellt werden. Für die Erschliessung sind zwei Zufahrten vorgesehen. Dies bedeutet, dass die Gemeinden neben dem zusätzlichen Fluglärm auch einen Grossteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu tragen haben. Gefordert werden deshalb Massnahmen, um die Bevölkerung um den Flugplatz vor MIV zu schützen. Auch die zusätzlich geplante nordseitige Strassenerschliessung in Wangen ist abzulehnen.

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

Anträge:

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

Gewässerschutz

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

Chrebsschüsselibach, Dürrbach

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

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

Grundwasser

Das Areal des Flugplatzes Dübendorf liegt im Gewässerschutzbereich Au und die beiden rechtskräftig festgesetzten Grundwasserfassungen Stiegenhof und Widacher (Grundwasserschutzzonen S1 – S3) liegen innerhalb des Flugplatzperimeters. Aus diesen zwei Grundwasserfassungen werden ca. 1 000 000 m³ Wasser pro Jahr gefördert. Somit stellen diese Gebiete die wesentlichste Grundwasserquelle dar und können als unverzichtbarer Teil der Trinkwasserversorgung nicht aufgehoben werden. Aufgrund

IG Zwillugplatz Dübendorf NEIN

der bevorstehenden Zunahme der Flugbewegungen ist von einem gleichzeitig höheren Gefährdungspotential für den Grundwasserstrom auszugehen. Es ist somit zentral, dass die Beeinträchtigung der Trinkwasserfassung durch den intensiven Betrieb und die damit einhergehende Erhöhung der Schadstoffimmissionen verhindert wird. Es sind deshalb zusätzliche und weitergehende Gewässerschutzmassnahmen erforderlich. Alle planerischen und baulichen Massnahmen müssen auf die spezifischen Gegebenheiten der Schutzzone und deren Schutzziele abgestimmt und mit den zuständigen Stellen koordiniert werden.

Entwässerung

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

Anträge:

26. Die Linienführung des offen gelegten Chrebsschüsselibachs ist in Absprache mit der Stiftung Innovationspark zu optimieren.
27. Die Infrastruktur und der Flugbetrieb sind so zu gestalten, dass die Vorgaben des Schutz-zonen-reglements (Baudirektion des Kantons Zürichs, Verfügung Nr. 315 vom 2.11.2005) zum Schutz der Grundwasserschutz-zonen Stiegenhof und Widacher) vollumfänglich eingehalten werden.
28. Im Raum der Grundwasserschutz-zonen Stiegenhof und Widacher und den angrenzenden Ge-bieten ist sowohl bzgl. der Infrastruktur als auch dem Betrieb den erhöhten Anforderungen des Gewässerschutzes, aufgrund der zwei wichtigen Trinkwasserfassungen, besonders Rechnung zu tragen. Insbesondere sind die vorgeschlagenen Sanierungsmassnahmen und Empfeh-lungen der Berichte von BAFU, Kanton Zürich und der geologischen Gutachten der Dr. Heinrich Jäckli AG vollumfänglich zu berücksichtigen.
29. Im Rahmen der beantragten Präzisierungen und Ergänzungen gemäss vorstehender Ziffer ist ein besonderes Augenmerk einerseits auf die angestrebten Neubauten sowie andererseits auf den fachgerechten Rückbau der nichtmehr benötigten Anlagen zu legen. Dies sind namentlich der Pistenabschnitt in der Schutzzone, die bestehende Dürrbachdohle im Falle einer Offenle-gung des Dürrbachs und sämtliche Entwässerungen und Leitungen in und zu den Schutz-zonen.
30. Es ist eine umfassende Bestandsaufnahme des Entwässerungssystems vorzunehmen. Darauf basierend ist ein detailliertes Entwässerungskonzept zu erarbeiten, um eine gesetzeskonforme Entwässerung der Gesamtanlage zu gewährleisten.
31. Der nördliche Rollweg ist im Bereich der Zone S1 um die Trinkwasserfassung Widacher rückzu-bauen.
32. Die konkreten Massnahmen zur Entwässerung und zum Grundwasser sind im SIL-Objektblatt festzulegen. Allerspätestens sind sie im Umnutzungsverfahren umfassend und detailliert zu erarbeiten und nicht erst nachlaufend zu regeln wie in den Erläuterungen auf Seite 12 erwähnt.

Natur- und Landschaftsschutz, Landwirtschaft

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

Ökologische Aufwertung

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

Landwirtschaft

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

Landschaft

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

Anträge:

33. Die Umweltvorschriften sind einzuhalten. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.
34. Die sehr hohe ökologische Bedeutung des Areals ist zu beschreiben und die Zielwerte gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept (Anhang K SIL-Schlussbericht) für die ökologisch wertvollen Flächen im Flugplatzareal sind im SIL-Objektblatt in den Festsetzungen zu verankern.
35. Es ist nachzuweisen, dass genügend Raum besteht für den „Fil Vert / Erholungsring“ gemäss regionalem Richtplan (Text, Kap. 4.4: Themenkarte Fuss- und Veloverkehr).
36. Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt ist mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen abzustimmen.

C. Weitere Themen

Neben den im Objektblatt explizit angesprochenen Themen bestehen jedoch noch weitere die Bevölkerung betreffende Belastungen und Risiken. Diese Aspekte gehen in der allgemeinen Diskussion um die zukünftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf leider oft unter, haben jedoch aufgrund der ohnehin schon hohen Belastungen in den drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttlingen eine nicht unerhebliche Bedeutung. Diese Belastungen umfassen den bestehenden Flugbetrieb in Dübendorf, Auswirkungen der Südanflüge nach Zürich-Kloten, geplanter Südstart Straight, hohes Verkehrsaufkommen auf der Strasse (Autobahnanschlüsse sowie hoch frequentierter Durchgangsverkehr in den Gemeinden etc.).

Sicherheit

Die Sicherheit über den Anrainergemeinden ist ein gewichtiger Faktor. Der Luftraum um den Flughafen Zürich-Kloten ist durch die geographische Lage und die Pistenkonstellation ein sehr komplexes System und wird zudem sehr dicht befliegen. Die in Dübendorf geplante zusätzliche Piste würde das Pistensystem von Kloten kreuzen. Dadurch entstehen sehr komplexe Abhängigkeiten. Auch die Kleinfliegerei, welche mit Sichtflugverfahren operiert, stellt ein wesentliches Sicherheitsrisiko dar. Es ist nicht einzu sehen, 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.

IG Zivlflugplatz Dübendorf NEIN

Ein weiterer ziviler Flugplatz mit hohen Flugbewegungszahlen in nächster Nähe zum bestehenden Flughafen Zürich-Kloten stellt daher ein wesentliches Sicherheitsrisiko dar. Die Komplexität im Zürcher Luftraum sollte nicht für die Business- und Privatfliegerei weiter erhöht werden.

Betriebliche Abhängigkeiten zwischen dem Flugplatz Dübendorf und Zürich-Kloten sind nur sehr grob im Schlussbericht zum SIL-Koordinationsprozess, Anhang B1 zusammengefasst. Jegliche Aussagen zu Sicherheitsrisiken und Details zur nötigen Koordination fehlen. Es ist nicht akzeptabel, dass festgesetzt werden kann, einen neuen zivilen Flugplatz in nächster Nähe zu einem Landesflughafen zu errichten, ohne dass Details zu den Auswirkungen auf die Sicherheit sowie zur Erhöhung der Komplexität im Raum Zürich bekannt sind.

Anträge

37. Es soll eine umfassende Bewertung der Flugverfahren und der nötigen Koordination zwischen dem Flughafen Zürich-Kloten und dem Flugplatz Dübendorf stattfinden und in einem Bericht dargelegt werden. Dieser Bericht soll von einer unabhängigen Stelle bezüglich sicherheitsrelevanter Aspekte überprüft und öffentlich gemacht werden.
38. Vor Inbetriebnahme des zivilen Flugbetriebs ist durch eine unabhängige Instanz nachzuweisen, dass die Sicherheit im Luftraum über dem Gebiet des Flugplatzes Dübendorf jederzeit gewährleistet ist.
39. Die Sport- und Kleinfliegerei ist auf dem Flugplatz Dübendorf auch aus Sicherheitsgründen auszuschliessen.

Betriebs- und volkswirtschaftlicher Nutzen

Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein ziviler Flughafen mit fast komplett neuer Infrastruktur für mehr als 200 Mio. Franken erstellt werden soll, nur wenige Kilometer entfernt von Kloten. Es sind diverse andere Flughäfen (Basel, Mollis, Birrfeld, Bern etc.) mit bestehender Infrastruktur und freien Kapazitäten vorhanden. Es ist zudem erwiesen, dass Airports nur für die General Aviation nicht rentabel betrieben werden können. Nach dem Wegfall seines Hauptkunden (Skyworks Airlines) entstehen bspw. beim Regionalflughafen der Hauptstadt Bern freie ungenutzte Kapazitäten. Der Flughafen Bern bietet sich daher ideal für die Geschäftsfliegerei an, zumal er sich bereits anfangs 2018 daran interessiert gezeigt hat. Das würde auch die Situation des Flugplatzes Bern sowohl aus Auslastungs- als auch aus wirtschaftlichen Gründen verbessern.

Dübendorf als bester Standort nicht ausreichend belegt

Dübendorf wurde in keinem Bericht bzw. keiner Studie je als der geeignetste Flugplatz ausgewiesen, um Teile der auf dem Flughafen Zürich operierenden General und Business Aviation aufzunehmen. Weder im Bericht „*Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf, operationelle Machbarkeit, betriebs- und volkswirtschaftliche Auswirkungen*“ (Ecoplan/aviena/Bächtold&Moor, Schlussbericht vom 23.07.2012) noch im Bericht „*Standorte für die General und Business Aviation: Alternativen zum Flughafen Zürich, künftige Eignung der vorhandenen Flugplätze*“ (Ecoplan/aviena/Bächtold&Moor, Schlussbericht vom 17.01.2013) wurde je ein geeigneter Vergleich von Dübendorf mit den anderen 24 in Frage kommenden Alternativstandorten verfasst. Dübendorf wurde vom BAZL ohne eine öffentlich einsehbare Grundlage als der beste Standort bestimmt.

Im Schlussbericht zum SIL-Koordinationsprozess wird auf Seite 14 lapidar darauf verwiesen, dass eine erste Abwägung im SIL-Konzeptteil vorgenommen worden ist. Ferner, dass die abschliessende Interessenabwägung dann mit dem SIL-Objektblatt vorgenommen wird und anschliessend mit allfälligen Gerichtsverfahren überprüft werden kann. Wir können im SIL-OB diese Interessenabwägung nicht erkennen. Dieses Vorgehen ist höchst befremdend, und zeigt nochmals deutlich, dass die Standortwahl für ein neues ziviles Flugfeld in Dübendorf nicht ausreichend begründet ist. Es ist deshalb nochmals ein umfassender und nachvollziehbarer Vergleich zu erstellen.

Anträge:

40. Es ist ein umfassender und nachvollziehbarer Vergleich zu erstellen, welcher den geeignetsten Flugplatz ausweist, um Teile der auf dem Flughafen Zürich operierenden General und Business Aviation aufzunehmen. Bis dahin sollen jegliche Planungsarbeiten in Dübendorf eingestellt werden.

Unzureichende Interessenabwägung

Die Luftverkehrsnachfrage ist für den Bund seit 2014 der treibende Faktor und Luftverkehr wird als oberste Priorität und Maxime zulasten der gesamtheitlichen Interessenabwägung definiert. Durch die Rechtfertigung des „öffentlichen Interesses“ dieser Branche werden andere wichtige Interessen und Bedürfnisse dem Luftverkehr untergeordnet. Wir kritisieren daher die fehlende bzw. ungenügend Berücksichtigung und Abwägung sowie tiefere Gewichtung der Interessen weiterer wichtiger Anspruchsgruppen. Hierzu zählen der Schutz der Bevölkerung vor Lärmbelastung und Gesundheitsschädigung, Schutz der Umwelt und Natur vor ökologischen Belastungen sowie Aspekte der Nachhaltigkeit. Ausserdem werden die durch den rasant zunehmenden Flugverkehr entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten (z.B. erhebliche Lärm- und Umweltbelastungen) ausgeblendet, die nicht von der Luftfahrtindustrie und deren Verursachern und Nutzern getragen, sondern der Allgemeinheit auferlegt werden und von dieser zu bezahlen sind.

Seit Bekanntgabe des Entscheids für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld wird sowohl von Seiten des Bundes als auch des Kantons beteuert, bei der Umsetzung die Interessen der Bevölkerung sowie anderer Interessengruppen wahrzunehmen. Den entsprechenden Versprechungen sind bisher leider keine handfesten Taten bzw. Entscheide gefolgt. Beim Glattal handelt es sich um eines der am dichtesten besiedelten Gebiete der Schweiz mit etwa 160 000 Einwohnern. Deren Anliegen und Bedenken zum geplanten Vorhaben sollten in der Gestaltung des künftigen Flugplatzes Dübendorf daher eine angemessene Beachtung finden, die wir jedoch klar vermissen. Das deutlichste Beispiel ist die de facto Ignorierung der die Bevölkerung vertretenden Gemeinden und deren Alternativkonzept Historischer Flugplatz mit Werkflügen.

Im SIL-Koordinationsprozess fehlte die Evaluation und Prüfung von Varianten oder Alternativen in fast allen Themenbereichen. Damit ist leider die gemäss Raumplanungsrecht erforderliche Interessenabwägung (ermitteln, beurteilen, berücksichtigen, darlegen) nicht gegeben.

Antrag:

41. Der bisherige SIL-Prozess ist den gesetzlichen Bestimmungen nicht gerecht geworden. Der Bund hat seine Koordinationspflicht nicht erfüllt. Es wurden fast ausschliesslich die aviatischen Bedürfnisse berücksichtigt. Der gesamte SIL-Koordinationsprozess ist deshalb neu aufzugleisen, und es ist eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen.

D. Schlusswort, Zusammenfassung und Fazit

Zusammenfassend halten wir fest, dass es für eine vernünftige, für alle massgeblichen Anspruchsgruppen akzeptable Lösung für die Regelung der künftigen Luftfahrinfrastruktur in erster Linie eine ganzheitliche und objektive Abwägung sowie einen fairen Ausgleich aller Interessen braucht. Die nachhaltige Entwicklung ist für den Bund ein Verfassungsauftrag. Es sollen die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltrelevanten Aspekte gleichermassen berücksichtigt werden. Im momentan vorliegenden Entwurf zum SIL-Objektblatt ist dies leider noch nicht der Fall, da den Interessen der Luftfahrtindustrie und der FDAG im speziellen zu hohes Gewicht beigemessen wird.

Das Objektblatt ist in der vorliegenden Entwurfsversion klar abzulehnen.

Die Vertröstung auf spätere Prüfungen und Verfahren zu einer ganzen Reihe wichtiger Punkte auf die Umnutzung sowie die mehrmalige Andeutung im Objektblatt, dass gewisse Anforderungen wohl nicht erfüllt werden können, untergräbt das Vertrauen der betroffenen Bevölkerung.

Die Entwicklung und die zusätzlichen Belastungen des Flugplatzes müssen für die Bevölkerung tragbar bleiben. Ein unkontrolliertes Wachstum und unkontrollierter Betrieb des Flugplatzes Dübendorf würden die Lebensqualität massiv einschränken und mit der geplanten Siedlungsentwicklung gemäss Richtplan im Widerspruch stehen.

Bereits heute ist klar, dass sich die IG bzw. die betroffene Bevölkerung bei den entsprechenden Verfahren im Rahmen der Umnutzung mit den ihr zur Verfügung stehenden Rechtsmitteln für ihre Anliegen und für die Verhinderung des vom Bund und der FDAG vorgesehenen Konzepts wehren wird.

IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN

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

Freundliche Grüsse

IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN



Oliver Müller
Präsident



Burkhard Huber
Vizepräsident