

10. Feierabendgespräch

«Militärflugplatz Dübendorf: Aviatik-Konzepte»

Ergebnis des 10. Feierabendgesprächs des Vereins IDEA Flugplatz Dübendorf vom 15. Juni 2023

Kurzbericht

Der Verein IDEA Flugplatz Dübendorf hat am 15. Juni 2023 das 10. öffentliche Feierabendgespräch im Restaurant Hecht in Dübendorf durchgeführt. Thema: «Militärflugplatz Dübendorf: Aviatik-Konzepte». Das Gespräch fand wieder in Form eines Seminars statt. Es haben 16 Personen teilgenommen. Der vorliegende Kurbericht fasst die Ergebnisse des Anlasses zusammen.

A Einleitende Bemerkungen

Der Vereinspräsident, Cla Semadeni, leitete den Anlass mit Hinweisen zu aktuellen Meldungen und Entwicklungen ein. Der erste Hinweis betraf die Medienmitteilung des Bundesrates vom 26. April 2023 zur Anpassung der der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt. Ihr und den Erläuterungen können folgende Aussagen entnommen werden:

- Von militärisch zu zivil: Der Flugplatz in Dübendorf befindet sich in einer Umnutzungsphase.
- Mit der Revision können sich schon während der Übergangsphase aviatische Betriebe ansiedeln und den Flugplatz nutzen.
- Such-, Rettungs- und Polizeiflüge (sowie Flüge des Zolls) werden nicht mehr dem Kontingent von zivilen Flügen angerechnet.
- Zumindest ein Teil des freiwerdenden Kontingents von 1000 Flugbewegungen kann die Firma Nomad Technics in Anspruch nehmen. Dies soll gemäss den Beschlüssen der GS UVEK und VBS explizit möglich werden. Offenes Tor für Businessjets.
- Diese Sonderregelung soll die politisch erwünschte Entwicklung in Dübendorf ermöglichen.

Der zweite Hinweis betraf sein Schreiben an den Bundesrat vom 30. April 2023. Es hat folgenden Inhalt:

„Der Unterzeichnende nimmt die Anpassung der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) zum Anlass, um den Bundesrat daran zu erinnern, dass bei der geplanten Transformation des Militärflugplatzes Dübendorf in zivile Nutzungen gefälschte Dokumente im Spiel sind. Der Synthesebericht zur zivilen Umnutzung, der offenbar auslösender Moment der Verordnungsanpassung ist, ist eine solche Fälschung“. Das Schreiben bezweckt:

- Den Sachverhalt bewusst machen und dokumentieren.
- Auf den Sachverhalt der staatlichen Bevorteilung und Begünstigung der Firma Nomad Technics aufmerksam machen.
- Darauf aufmerksam machen, dass auf Fälschung beruhende Dokumente und Beschlüsse nichtig sind.
- Darauf aufmerksam machen, dass Nichtigkeit der Fälschungen bei den anstehenden Entscheiden des Bundesrates ein Thema sein muss.

Der dritte Hinweis betraf die Mitteilung von armasuisse betreffend seine Gesuche um Aktenzugang nach BGÖ (Bundesgesetz über das Öffentlichkeitsprinzip). Sie lautet: «Wir haben von der VWD ZH die Autorisation erhalten, die folgenden Dokumente zugänglich zu machen (per Einsichtnahme vor Ort):

1. BRB vom 03.09.2014 zum MFpl DUB mit ÄK und Begleitdokumente
2. Musterbaurechtsvertrag vom 10.12.2018
3. Rahmenvertrag vom 10.12.2018
4. Rahmenvereinbarung vom 10.12.2018
5. Obligatorischer BR-VBS ZH vom 23./26.01.2017
6. Machbarkeitsstudie armasuisse 2017

Für den Generalmietvertrag der armasuisse mit der Arealentwicklungsgesellschaft IPZ AG vom 15./21.12.2020 hat die **IPZ AG** auf Anfrage hin die **Erlaubnis** zur Einsichtnahme **nicht erteilt**».

Mit dem vierten Hinweis informierte Cla Semadeni, dass er als Genossenschafter in die Genossenschaft Wasserversorgung Dübendorf WVD aufgenommen worden ist.

Ausgangsthesen und Zielsetzung

Nach diesen Hinweisen kam Cla Semadeni auf die Ausgangsthesen zu sprechen, die seinen Ausführungen zugrunde liegen:

- Der Kantonsrat hat am 28. November 2022 einen Verpflichtungskredit von CHF 8.2. Mio. für die „Planung der Umsetzung des Konzeptes „Aviatik Flugplatz Dübendorf“ erteilt.
- Das Konzept „Aviatik Flugplatz Dübendorf“ vom 21. März 2022 ist unter der Projektleitung des Amtes für Mobilität entstanden.
- Das neue Konzept weicht vom Sachplan Militär SPM, wie er vom Bundesrat am 31. August 2016 beschlossen worden ist, in wesentlichen Teilen ab.
- Das neue Konzept gründet auf den Synthesebericht „Flight Plan“ und stellt einen aviatischen Neuansatz dar.
- Das neue Konzept steht auch in Widerspruch zu Grundsatzentscheiden des Bundesrates, wie etwa
 - Flugplatz statt Flugfeld
 - Betriebskonzession statt Betriebsreglement
 - Immissionsgrenzwerte statt Planungswerte.
- Das Gemeindekonzept ist das einzige Aviatik-Konzept, das die Zustimmung der Stimmbürgerschaft der Standortgemeinden hat. Das kantonale Konzept ist nicht kompatibel mit dem Gemeindekonzept.
- Es zeichnet sich ab, dass das Gemeindekonzept mit der Firma Nomad Technics zum Einfallstor für der Businessjet-Betrieb wird.

Cla Semadeni nannte in seinen einführenden Bemerkungen folgende Tagungsziele:

- Die Teilnehmenden kennen die bisher angedachten Aviatik-Konzepte auf dem Militärflugplatz Dübendorf.
- Sie kennen die Vorgeschichte und die Spannungsfelder zwischen den „Militaristen“, den „Reservisten“, den „Naturisten“, den „Verdichtern“, den „Klotener“ und den „IPZler“.
- Sie kennen die wesentlichen Unterschiede zwischen den sechs Konzepttypen
 - Konzept gemäss Sachplan Militär
 - Konzept Bundesbasis
 - Konzept Forum Flugplatz Dübendorf
 - Gemeindekonzept
 - Konzept der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG)
 - Konzept des Kantons Zürich.
- Die Teilnehmenden kennen den immer noch behördenverbindlichen Sachplan Militär SPM und die wesentlichen Festlegungen im Objektblatt (Text und Karte).
- Sie kennen die beschlossenen, aber vom Bundesrat noch nicht genehmigten Festlegung im Kantonalen Richtplan (Beschluss Kantonsrat Zürich vom 5. Dezember 2022).

- Sie sind in der Lage einzuschätzen, ob das „Gemeindekonzept“ gegenüber dem „kantonalen Konzept“ bestehen kann oder nicht.
- Sie kennen die Umsetzungsschritte des Planungskredites von CHF 8.2 Mio. bis zur neuen Vorlage an den Kantonsrat ZH.
- Sie kennen die Mitwirkungsmöglichkeiten (inkl. Referendum).

B. Einführungsreferat

Der Referent Cla Semadeni ging in seinem Referat auf folgende Punkte ein:

1. Zur Geschichte der Aviatik seit 1990
2. Vorstellen der sechs Aviatik-Konzepte
 1. Sachplan Militär SPM, Objektblatt 1916
 2. Bundesbasis, Stand Plangenehmigungsverfahren
 3. Konzeptgeschichte des Forums Flugplatz Dübendorf
 4. Gemeindekonzept (Initiative und Gegenvorschlag)
 5. Das Konzept FDAG (Flugplatz Dübendorf AG)
 6. Das Aviatik-Konzept des Kantons Zürich gemäss Beschluss des Kantonsrates
3. Zusammenfassung

1

Zur Geschichte der Aviatik seit 1990

1.1

Aviatik in den 90iger Jahren

- In den 90iger Jahren beginnt man über die Zukunft der Aviatik auf dem Militärflugplatz Dübendorf zu spekulieren und zu disputieren.
- Kanton und Gemeinden sehen in der militärischen Aviatik keine Zukunft. Sie sehen das Areal als langfristige strategische Landreserve für „Sondernutzungen“.
- Der Bund ist in der Defensive und auf dem „aviatischen“ Rückzug. Das Stationierungskonzept sieht in Dübendorf keinen Luftwaffenstützpunkt mehr vor.
- Es macht sich immer mehr ein Graben auf zwischen Bund einerseits und Kanton und Standortgemeinden andererseits.

1.2

Aviatik um 2000

- Anfangs 2000 spricht sich der Regierungsrat des Kantons Zürich gegen eine weitere Nutzung des Areales des Militärflugplatzes Dübendorf aus. Einzig eine Teilnutzung als Helikopterbasis für Armee und REGA soll weiterhin möglich bleiben.
- Die Region und die Gemeinden unterstützen diese kantonale Haltung.
- Der Bund entscheidet jedoch anders. Er kommuniziert, dass er an einer weiteren fliegerischen Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf festhält und dass Offerten für mögliche zivile Flugplatzbetreiber eingeholt werden. Die Idee einer privaten Flugplatzbetreiberin ist geboren.
- Kanton, Region und Standortgemeinden setzen sich für eine integrale Planung (Testplanung?) des Areales und seiner Aviatik ein. Sie geben damit Gegensteuer.

1.3

Aviatik 2000 bis 2010

- Bund, Kanton und Gemeinden entscheiden sich für eine Testplanung unter der Leitung von Prof. Bernd Scholl mit Entwicklungsszenarien mit und ohne Piste:
Ergebnis: Vorzug ohne Piste.
- Der Regierungsrat will „die Entwicklung des Flugplatzareales in der Zukunft nach den Ergebnissen der Testplanung, ohne aviatische Nutzung, weiterverfolgen“. (RRB Nr. 751/2010)
- Der Bund teilt mit:
 - 6.12.2014: Aufgabe Luftwaffenstützpunkt mit Kampffjets.
 - Juli 2005 (Stationierungskonzept): Militärflugplatz Dübendorf wird mittelfristig nicht mehr benötigt.
 - 9. Mai 2008: Militärflugplatz Dübendorf wird bis 2014 als Helikopter- und Lufttransportbasis dienen; Option darüber hinaus bleibt bestehen.
 - 8. Mai 2009: endgültiger Verzicht auf Wiederaufnahme Kampffjetbetrieb.

1.4

Aviatik um 2010

- Abschluss der Testplanung.
- Der Regierungsrat legt aufgrund der Testplanung seine Haltung zur künftigen Nutzung des Militärflugplatzes im RRB Nr. 751/2010 fest. Er spricht sich klar gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareales aus. Einzig eine weitere Teilnutzung als Helikopterbasis für die Armee und die REGA soll möglich bleiben. Das Areal soll als „strategische Landreserve für Nutzungen mit grösserem Flächenbedarf und von kantonaler und nationaler Bedeutung, namentlich für die Ansiedlung eines nationalen Innovationsparks, freigehalten werden“. Diese Haltung wurde in der Richtplanvorlage vom 28. März 2012 (Vorlage 4882) bestätigt.
- Das Forschungs- und Innovationsförderungsgesetz FIGG tritt auf den Plan.
- Die Flughafen Dübendorf AD (FDAG) macht sich an die Arbeit.
- Der Bundesrat entscheidet, „vorderhand an einer fliegerischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf festzuhalten“.
- Medienmitteilung vom 28.02.2013: Der Regierungsrat reagiert mit Unverständnis auf die neuen Pläne des Bundes. Er beklagt sich, dass er zu diesem Entscheid nicht angehört und damit vor vollendete Tatsachen gestellt worden ist. Zudem stellt er fest, dass der Entscheid namentlich vor dem Hintergrund der laufenden Diskussionen zum Flughafen Kloten nicht nachvollziehbar ist. Er meint, dass „eine über Jahrzehnte anhaltende Planungs- und Rechtsunsicherheit kontraproduktiv wäre und zahlreiche, aus Sicht der Gemeinden und des Kantons bedeutsame Entwicklungen hemmen oder gar verhindern würde.“
- **Regierung ist dezidiert gegen die zivil- und militäraviatische Nutzung.**

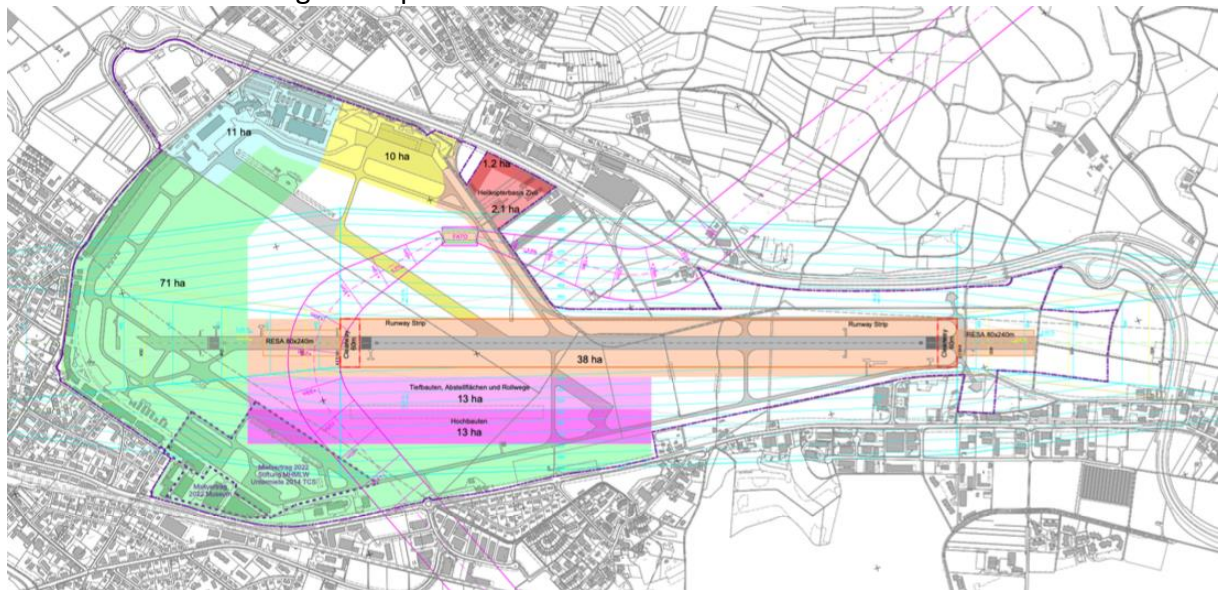
1.5

Aviatik um 2015

- Kehrtwende des Regierungsrates.
- Das Dreifachnutzungskonzept des Bundes mit Bundesbasis, ziviles Flugfeld und Innovationspark wird forciert.
- Der Bund arbeitet am Sachplan Militär SPM, um den Switzerland Innovation Park, Hubstandort Dübendorf, zu ermöglichen.

- Der ausserkorene zivile Flugplatzbetreiber FDAG arbeite am Vorprojekt und am Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL).
- Die Standortgemeinden arbeiten an einem aviatischen Gemeindekonzept.
- Die Stiftung „Switzerland Innovation Park Zürich “ tritt auf den Plan.
- Unter der Federführung der Volkswirtschaftsdirektion ZH wird die städtebauliche Studie zum Innovationspark Zürich, Hubstandort Dübendorf, die in Form eines Masterplanes ergehen wird, finalisiert (70ha).
- Die Baudirektion ZH legt die Teilrevision des kantonalen Richtplanes “Innovationspark Zürich, Hubstandort Dübendorf“, im Mittwirkungsverfahren öffentlich auf.
- Mitwirkungsschreiben Cla Semadeni.

Bild 1: Dreifachnutzungskonzept



2

Aviatic-Konzepte

Der Referent fokussierte seine Erläuterungen in der Folge auf die Charakteristiken folgender Aviatic-Konzepte:

- 2.1 **Sachplan Militär SPM**
- 2.2 **Bundesbasis**
- 2.3 **Forum Flugplatz Dübendorf**
- 2.4 **Gemeindekonzept**
- 2.5 **Flugplatz Dübendorf AG (FDAG-Konzept)**
- 2.6 **Kanton Zürich**

2.1

Sachplan Militär SPM

1. Der Sachplan Militär (SPM) mit dem Objektblatt des Militärflugplatzes Dübendorf ist am 31. August 2016 vom Bundesrat erlassen worden.
2. Der SPM ist behördenverbindlich.
3. In der Karte sind dargestellt
 - Flugplatzperimeter (Festsetzung)

- Fläche Innovationspark (Festsetzung)
 - Perimeter Militärflugplatz und Waffen- und Schiessplatz Dübendorf
 - Gemeindegrenzen.
4. Der SPM beschreibt den Hauptzweck heute und legt zwei Varianten für den künftigen Hauptzweck fest:
- Variante militärisch
 - Variante zivile Umnutzung (Neuanlage) mit militärischer Mitbenutzung.

Bild 2: Sachplan Militär SPM, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf

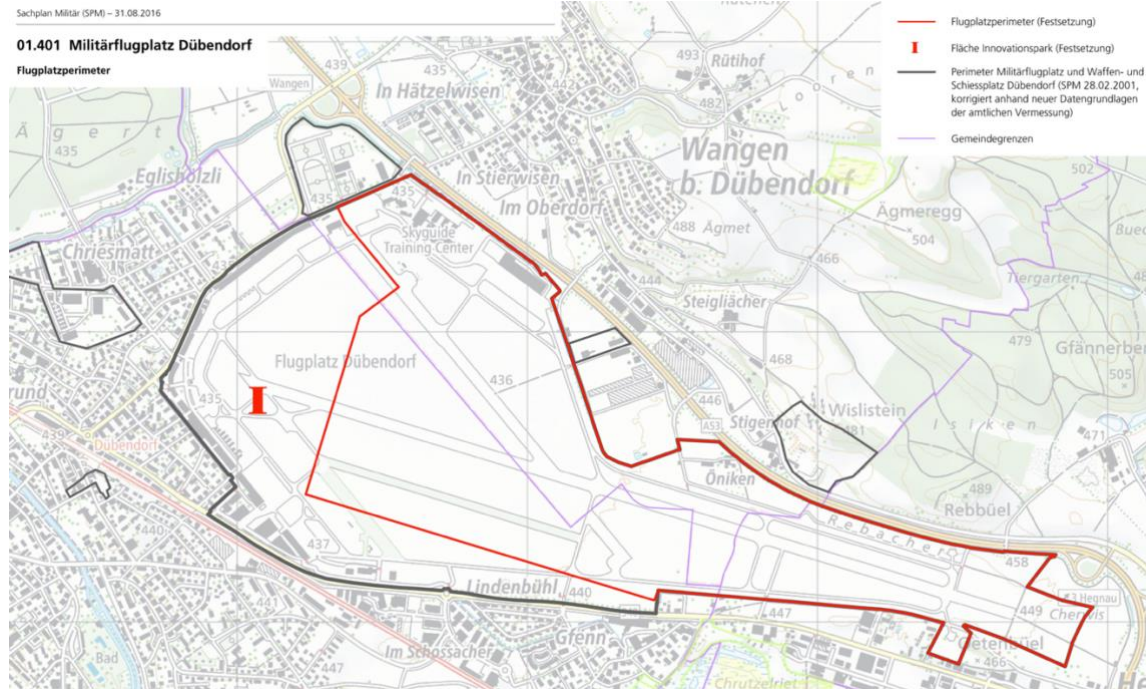


Bild 3: Festlegungen im Objektblatt Sachplan Militär SPM

a) Zweck, Betrieb (Festsetzung)

Auf dem heutigen Flugplatzareal Dübendorf betreibt die Luftwaffe künftig eine Helikopterbasis mit ziviler Mitbenutzung. Die Helikopterbasis wird ganzjährig betrieben.

Findet eine Umnutzung in ein ziviles Flugfeld mit Helikopter- und Flächenflugbetrieb statt, wird der Flugplatz in eine zivile Leitung übergehen und durch die Luftwaffe mitbenutzt. Die militärische Helikopterbasis bleibt unter militärischer Leitung, die flugbetriebliche Verantwortung obliegt der zivilen Flugplatzleitung.

Bis zum Abschluss dieser Umnutzung (oder zur Einrichtung einer militärischen Helikopterbasis ohne Flächenflugbetrieb) wird der Flugplatz von der Luftwaffe für Schulungs-, Trainings- und Einsatzflüge sowie den Lufttransportdienst ganzjährig im bisherigen Rahmen weiterbetrieben.

b) Perimeter, Infrastruktur (Festsetzung)

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das militärisch beanspruchte Areal (vgl. Karte). Er gilt, bis die zukünftige fliegerische Nutzung des Flugplatzes definitiv geregelt ist.

Das VBS bezeichnet, in Koordination mit den Planungsarbeiten zur künftigen zivilaviatischen Nutzung, die für den künftigen militärischen Betrieb benötigten Flächen und Anlagenteile.

Die Fläche Innovationspark umfasst das Areal, das von der Armee noch genutzt wird, bis die dort bestehenden militärischen Nutzungen an ihren definitiven Standort verlegt sind (vgl. Karte). Diese Verlegung erfolgt in Etappen und wird vom VBS mit dem Kanton Zürich und der Träger-schaft des Innovationsparks koordiniert.

Fazit – Stand heute: Aviatik-Konzept **Sachplan Militär**

1. Das Konzept „Sachplan Militär“ ist vom Bundesrat am 31. August 2016 festgelegt worden.
2. Die Festlegungen des Bundesrates gelten als räumlich abgestimmt und sind behördenverbindlich. Ein Beschluss zur Revision Sachplanfestlegungen existiert bisher nicht.
3. Die Festlegungen sind allseits anerkannt und muss(t)en in den laufenden Planungsverfahren berücksichtigt werden.
4. Der sogenannte „Synthesebericht“ mit dem „räumlichen Zielbild“ und den laufenden Umsetzungsvorlagen auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden stehen in Widerspruch zum Sachplan.

2.2

Bundesbasis

1. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens des Projektes „Neubau Bundesbasis“ hat die Luftwaffe auch den Entwurf eines Betriebsreglements öffentlich aufgelegt.
2. Das Verfahren ist wegen zahlreicher Beschwerden noch im Anfangsstadium anhängig.
3. Das Reglement regelt den Flugbetrieb der Bundesbasis sowie den Übergangsbetrieb auf dem Militärflugplatz Dübendorf bis zur Klärung der Zukunft der Piste. Das Reglement tritt mit der Plangenehmigung des Projektes „Neubau Bundesbasis“ in Kraft.
4. Flugplatzhalter ist die Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS
5. Die Flugplatzleitung obliegt der Luftwaffe (Kommando Operationen Luftwaffe)
6. Für die zivile Mitbenützung folgender Benützerkategorien gelten spezielle Regelungen (wie heute):
 - Verein Freunde der Luftwaffe
 - REGA
 - Kapo
 - Partner Innovationspark (Forschungsflüge)
7. Flugbetriebszeiten:
 - ordentlichen Flugbetriebszeiten für Flächenflugzeuge und Helikopter:
Montag – Freitag: 0730 – 1200 und 1315 - 1700 (Lokalzeit)
 - Nachtflüge für Propellerflugzeuge und Helikopter :
Montag und Dienstag (Oktober bis März): 1700 – 2200 Lokalzeit
Dienstag, Reserve Donnerstag (April bis September, ohne Juni /Juli: 2230 – 2300 Lokalzeit
 - Fortbildungsdienst der Truppe (FDT)
Montag bis Freitag: 0730 – 2200 Lokalzeit
 - Beschriebene Ausnahmefälle können vom Chef Flugplatz bewilligt werden
 - An allgemeinen und kantonalen Feiertagen bleibt der Flugplatz geschlossen

Fazit – Stand heute: Aviatik-Konzept **Bundesbasis**

1. Das Konzept „Bundesbasis“ entspricht der Sachplanvariante „militärische Nutzung“.
2. Das Konzept hat Übergangscharakter.
3. Das Konzept entspricht der heutigen Benützungsverhältnisse.

4. Die Auswirkungen der am 26. April 2023 teilrevidierten Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, Inkrafttreten 1. Juni 2023, sind unklar, da mit der Teilrevision des Bundesrates auch Flüge der Firma Nomads Technics AG zugelassen werden sollen.
5. Die neue Regelung besagt, dass die „Such-, Rettungs- und Polizeiflüge sowie solche des Zolls nicht dem Kontingent von zivilen Flügen angerechnet werden“.

2.3

Forum Flugplatz Dübendorf

Unter Federführung des Forums Flugplatz Dübendorf etabliert sich um die Jahrtausendwende eine "Taskforce Flugplatz Dübendorf", die zwei alternative Aviatik-Konzepte erarbeitete:

- a. zuerst ein alternatives Stationierungskonzept für die Schweizer Luftwaffe,
- b. dann einen militärisch-zivilen Mischbetrieb.

a. Alternatives Stationierungskonzept

1. Die Taskforce Flugplatz Dübendorf publiziert am 7. Januar 2005 ein „**Alternatives Stationierungskonzept für die Schweizer Luftwaffe**“.
2. Gemäss diesem alternativen Stationierungskonzept soll Dübendorf als ein Hauptstandorte der Schweizer Luftwaffe weiterbetrieben werden.
3. Darin wird beantragt, das vom VBS präsentierte Stationierungskonzept zwecks Überarbeitung zurückzuweisen.
4. Mit Schreiben vom 26. Februar 2004 gelangt das Forum Flugplatz Dübendorf an Bundesrat Samuel Schmid, Chef VBS, mit dem Ersuchen, den Abzug der Schweizer Luftwaffe auszusetzen, um keine negativen unumkehrbaren Präjudizien zu schaffen.

b. Militärisch-ziviler Mischbetrieb

5. Parallel zum alternativen Stationierungskonzept entwickelte die Taskforce Flugplatz Dübendorf unter der Leitung des Forums Flugplatz Dübendorf (zusammen mit der AVIVA Sektion Zürich) ein Mischbetriebskonzept.
6. Das Mischbetriebskonzept beinhaltete die Studie „Optimierung des volkswirtschaftlichen Gesamtnutzes des heutigen Flugplatzes Dübendorf“ (eGovern AG), in der die Ergebnisse der einzelnen Testplanungen mit Hilfe des Entscheidungsfindungs-Instrumentes „*decisionMakers*“ verglichen und ausgewertet wurden. Das Konzept des militärisch-zivilen Mischnutzungsbetriebs erwies sich dabei als erfolgsversprechendste Variante.
7. An diesem Mischbetriebskonzept mit 12'000 Flugbewegungen hält das Forum Flugplatz Dübendorf bis heute fest.
8. Gemäss Forum Flugplatz Dübendorf lässt sich das Mischbetriebskonzept wirtschaftlich rechnen, weil keine wesentlichen Infrastrukturbauten (ausser Ausbau der Hallen 1-3) neu anfallen würden.

Fazit – Stand heute: Aviatik-Konzept **Forum Flugplatz Dübendorf**

1. Das Konzept „Forum Flugplatz Dübendorf“ hat keine Zustimmung gefunden: weder beim Bund noch beim Kanton und den Standortgemeinden.
2. Der Verein erachtet das Konzept nach wie vor als fachlich abgestützt und machbar.
3. Website: www.forum-flugplatz.ch

2.4

Gemeindekonzept

Die drei Standortgemeinden des Militärflugplatzes Dübendorf entwickelten gemeinsam das Konzept „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“ als Alternative und Kompromisslösung zum vom Bundesrat ausgewählten FDAG-Konzept.

1. Das Stimmvolk der Standortgemeinden des Militärflugplatzes Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen haben am 27. November 2017 mit grosser Mehrheit dem Konzept „Historischer Flugplatz mit Werkflügen HFW“ zugestimmt.
2. Die Abstimmungsvorlagen (Aviatic) umfasste
 - die Volksinitiative „Keine Zivillaviatik in Dübendorf“
 - Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Keine Zivillaviatik in Dübendorf“
 - Kreditvorlage „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“
3. Das Konzept „HFW“ ist sachplankonform.
4. Der „Flight Plan“ (Synthesebericht mit räumlichem Zielbild“ und dessen vorgesehene Umsetzungsmassnahmen auf Stufe Kanton, Region und Standortgemeinden sowie das „kantonale Konzept“ stehen im Widerspruch zum Konzept „HFW“.
5. Das Konzept „HFW“ ist als Kompromissvorschlag und als Alternative zum FDAG-Konzept erarbeitet worden.

Bild 3: Abstimmungsvorlagen

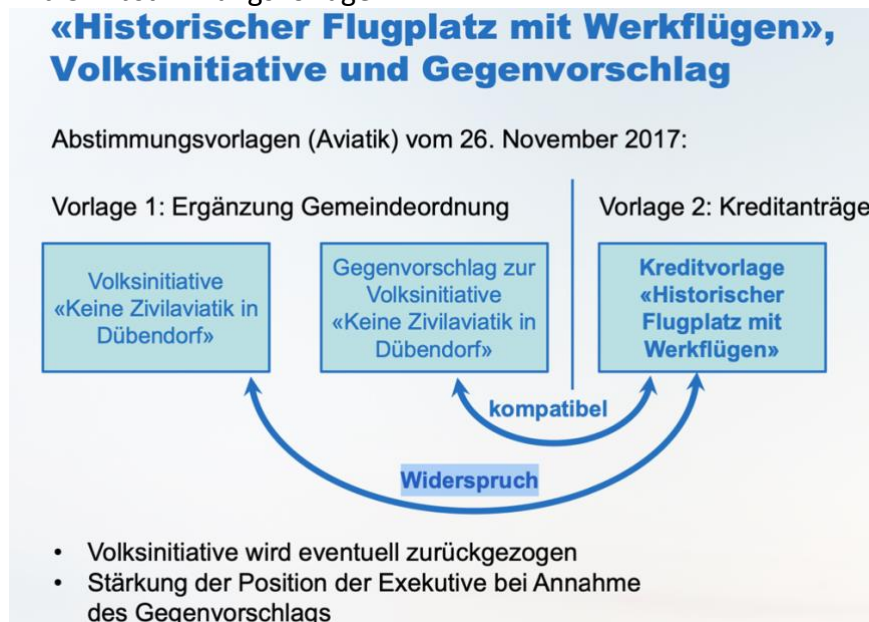


Bild 4: Volksinitiative und Gegenvorschlag

Volksinitiative «Keine Zivillaviatik in Dübendorf»

«Die Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf wird wie folgt ergänzt:

Art. 1b (neu) Keine Zivillaviatik

- 1 Die **Gemeinde setzt sich aktiv** mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln und auf allen Ebenen **gegen einen zivil genutzten Flugplatz** auf dem Gemeindegebiet Dübendorf ein.
- 2 **Ausgenommen** bleiben per 01.01.2015 **bestehende fliegerische Nutzungen**, namentlich der Rega und Ju-Air.»

Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Keine Zivillaviatik in Dübendorf»

«Die Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf wird wie folgt ergänzt:

Art. 1b (neu) **Beschränkung der Aviatic**

- 1 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**.
- 2 **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.
- 3 Ausgenommen bleiben per 01.01.2015 bestehende fliegerische Nutzungen, namentlich der Rega und Ju-Air.»

Bild 5: Hauptziele Gemeindekonzept

Konzept der Gemeinden

Hauptziele des Konzepts (I):

- **Mitspracherecht** für die Region aufrecht erhalten
- tragbare Entwicklung der **Flugbewegungen** sicherstellen – **Betriebszeiten** eingrenzen
- Weiterentwicklung der **heutigen Nutzungen**
- Entwicklung **stufenweise** umsetzen
- Werkflugplatz mit **Arbeitsplätzen statt** zusätzlicher **Passagierflüge**

Konzept der Gemeinden

Hauptziele des Konzepts (II):

- **Attraktive Wohnlagen** mit entsprechenden Investitionen in der Region bewahren
- Die heutigen Standorte für **Helikopterflüge** können weiterhin dezentral betrieben werden
- Maximale Nutzung der **Synergien** zwischen Luftwaffe, Innovationspark und Flugplatzbetreiber
- Handlungsspielräume für **zukünftige Generationen** erhalten

Bild 6: Organisation und Flugbetriebszeiten Gemeindekonzept

Konzept der Gemeinden

Organisation

- Standortgemeinden gründen eine **gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft** (als Betreiber und juristische Person)
- **Mehrheit** des Aktienkapitals (mind. 51%) **verbleibt bei den drei Gemeinden**
- Anfangsphase: Übernahme **100% des Aktienkapitals**
- Operativer Betrieb: Crew aus **erfahrenen** und heute auf dem Areal tätigen **Fachkräften** (Ju-Air, TopMotion); verantwortlich für: betriebliche Abwicklung, die Zusammenarbeit mit Luftwaffe und Skyguide sowie Akquisition von neuen Betrieben

Konzept der Gemeinden

Flugbetriebszeiten

- Werkflüge: Montag bis Freitag 7.30 bis 12 Uhr; 13.30 bis 17 Uhr
- Ausnahmeregelung JU-Air: Status quo erhalten: Montag bis Freitag 7.30 bis 12 Uhr; 13.30 bis 19 Uhr; Samstag und Sonntag nach Voranmeldung
- Ausnahmen: Flüge in staatlichem Auftrag und Rettungsflüge

Bild 7: Vergleich Gemeindekonzept – Konzept FDAG – Heute

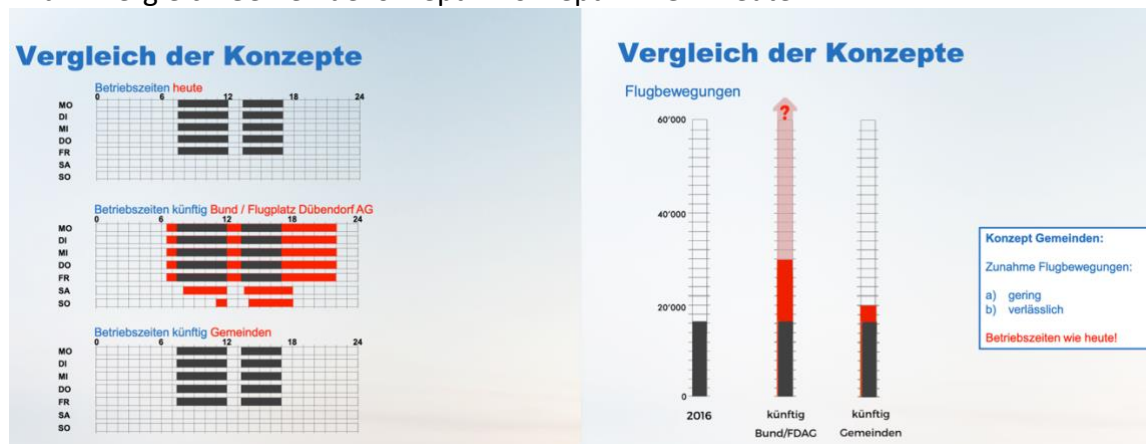
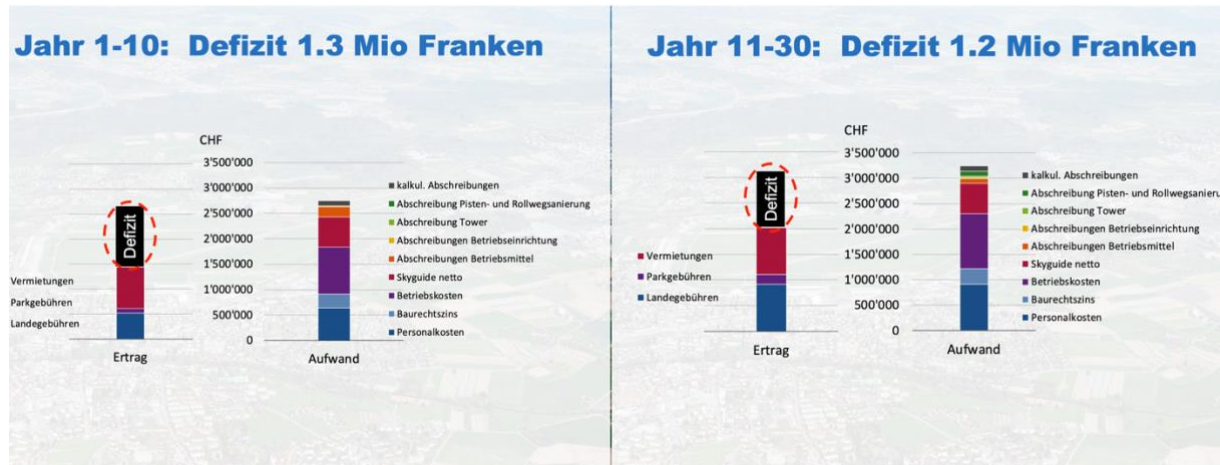


Bild 8: Abstimmungsplakat und historische Anbindung (1932)



Bild 10: Jahreskosten - Defizite



Fazit – Stand heute: Aviatik-Konzept **Gemeindekonzept**

1. Zur Realisierung des Konzeptes ist am 12. Juli 2018 die gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft „WFD Werkflugplatz Dübendorf AG“ auf der Basis eines interkommunalen Vertrages zwischen den Standortgemeinden gegründet worden.
2. Der Verwaltungsrat hat sich konstituiert. Zu Beginn wurde er von Stadtrat Martin Bäumle, Finanzvorstand Dübendorf, präsiert. Aktueller Verwaltungsratspräsident ist Heinz Robert Köhli, Nomad Technics AG.
3. Bis zu einer Zustimmung des Bundes sind die drei Gemeinden übereingekommen, dass die Stadt Dübendorf in dieser Phase den formellen Lead übernehmen soll. Die Gemeinden Volketswil und Wangen-Brüttisellen sind mit Darlehen an die AG eingebunden.
4. Da die Stadt Dübendorf den „Flight Plan“ unterzeichnet hat und da zurzeit der Kantonsratsbeschluss zur Aviatik in Umsetzung ist, sind der AG die Hände gebunden, gemäss Businessplan zu handeln.
5. Das Konzept erfüllt die Kriterien: demokratisch, innovativ und stadtverträglich. Es gilt jedoch als Einfallstor für den Businessjet-Betrieb.
6. Website: www.historischer-flugplatz.ch

2.5

FDAG-Konzept

Das „FDAG-Konzept“ ist vom Bundesrat gestoppt worden. Mit der privaten Flugfeldbetreiberin ist eine Ablösungsvereinbarung getroffen worden. Die planerischen Aktivitäten sind eingestellt worden.

Bild 11: Pistenkonfiguration zivil-aviatische Nutzung

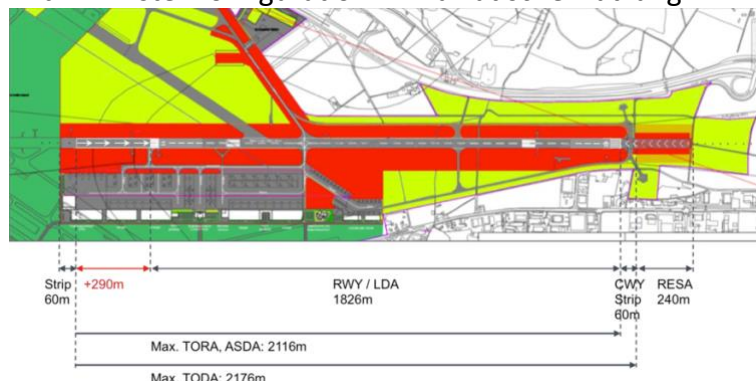


Bild 12: Prognose Flugbewegungen

Die FDAG geht zum Prognosezeitpunkt 2030 von 28'600 Flugbewegungen aus.

Die weiterhin am Flugplatz Dübendorf stationierten und im öffentlichen Interesse operierenden Blaulichtorganisationen respektive die Luftwaffe werden zusammen rund einen Drittel der Flugbewegungen ausmachen (10'300).

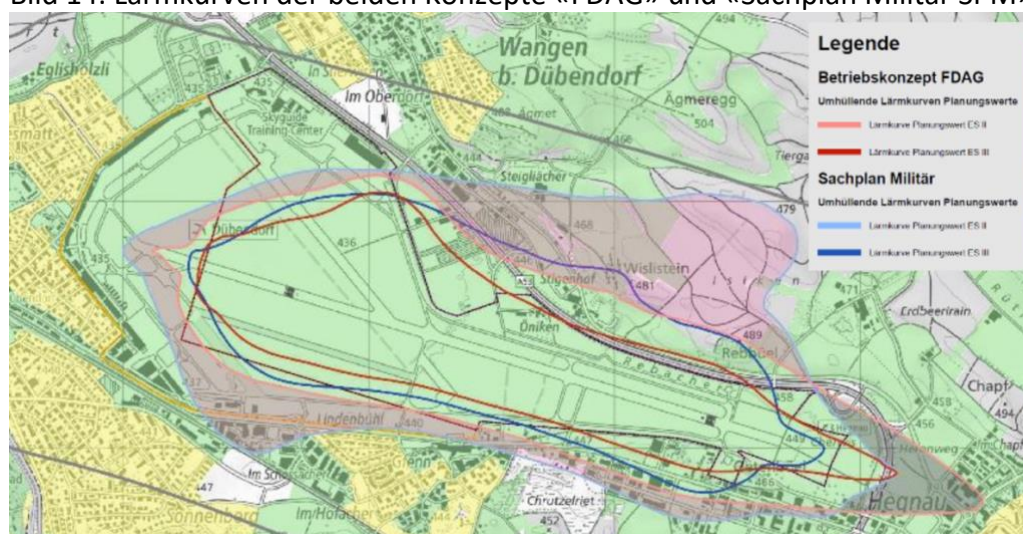
Luftwaffe	Helikopter gross	2'500	AS 332 M1, AS 532 UL
	Helikopter klein	3'600	EC 635
	Flächenflugzeuge Turboprop, LTDB	800	PC-6 / PC-7 Beech 350C Super King Air DHC-6-300 Twin Otter
	Flächenflugzeuge Business Jet	700	Challenger CL-604, Falcon 900EX, PC-24
Rega	Heli Basis 1	2'100	EC 145
Kapo	Heli Basis	600	AS 350 B3

Der zivile Heli-Mix von **1'300** Flugbewegungen ergibt sich hauptsächlich aus Rega-Helikoptern (EC 635, Agusta Westland), die zu Unterhaltszwecken nach Dübendorf fliegen, sowie zivilen Zu- und Wegbringerflügen für Geschäftsreisende (Bsp. Agusta AW139, A109SP, A109E; MBB BK117 C-2; Eurocopter EX155B1, 135P1, 145)

Bild 13: Flugzeugsparten

Kategorie	VFR	IFR
Heli Mix ZIV	70%	30%
Heli MIL (K/G)	70%	30%
Heli REGA/Kapo	100% ab FATO Nord	—
LA MFGZ	100%*	—
Turbopropeller	50%	50%
Jet (K/G)	—	100%
JU-Air	100%	—

Bild 14: Lärmkurven der beiden Konzepte «FDAG» und «Sachplan Militär SPM»



Fazit – Stand heute: keine Relevanz mehr.

2.6

Konzept Kanton Zürich

Das Amt für Mobilität des Kantons Zürich hat am 21. März 2021 eine Broschüre für ein «Konzept Aviatik Flugplatz Dübendorf» publiziert. Dieses Aviatik-Konzept «Kanton Zürich» bildet die Grundlage des Planungskredites von CHF 8.2 Mio., der vom Kantonsrat Zürich beschlossen worden ist:

1. Die Arbeiten zur Umsetzung des Planungskredites sind anfangs 2023 angelaufen.
2. Das Konzept entspricht nicht dem behördenverbindlichen Sachplan Militär (SPM) vom 31. August 2016.
3. Das Konzept setzt voraus, dass der Sachplan Militär (SPM) angepasst wird und neu ein Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für eine Neuanlage eines Flugplatzes, statt des bisher geplanten Flugfeldes, festgesetzt wird. Die neuen Festsetzungen betreffen sowohl den Konzeptteil als auch das Objektblatt.
4. Das Konzept bewirkt einen raumplanungsrechtlichen Neuanfang der „Weiterentwicklung des Areales des Militärflugplatzes statt“ im Sinne der Sachplanvariante „zivile Umnutzung (Neuanlage) mit militärischer Mitbenutzung“ statt der Sachplanvariante „militärisch“.
5. Das Konzept sieht ein internationale ausgerichtetes „Forschungs-, Test- und Werkflugplatz der Luft- und Raumfahrt“ vor.

Bild 15: Übersichtsplan Aviatik

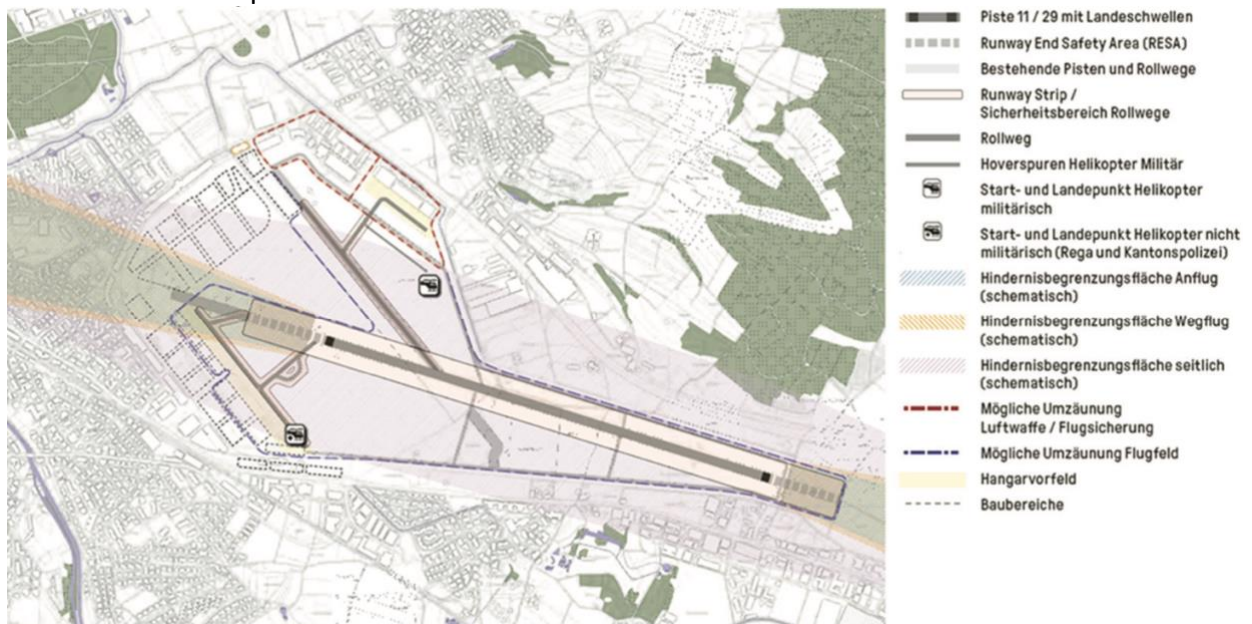


Bild 16: Masterplan Tiefbau

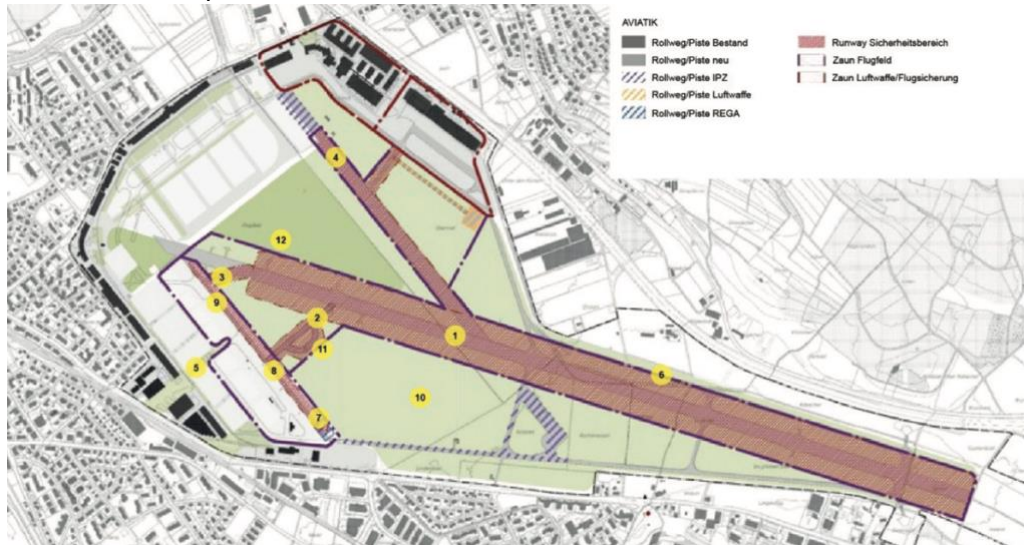


Bild 17: Visualisierung



Bild 18: Visualisierung «Hochbauten, Anlagen und Nutzungen»

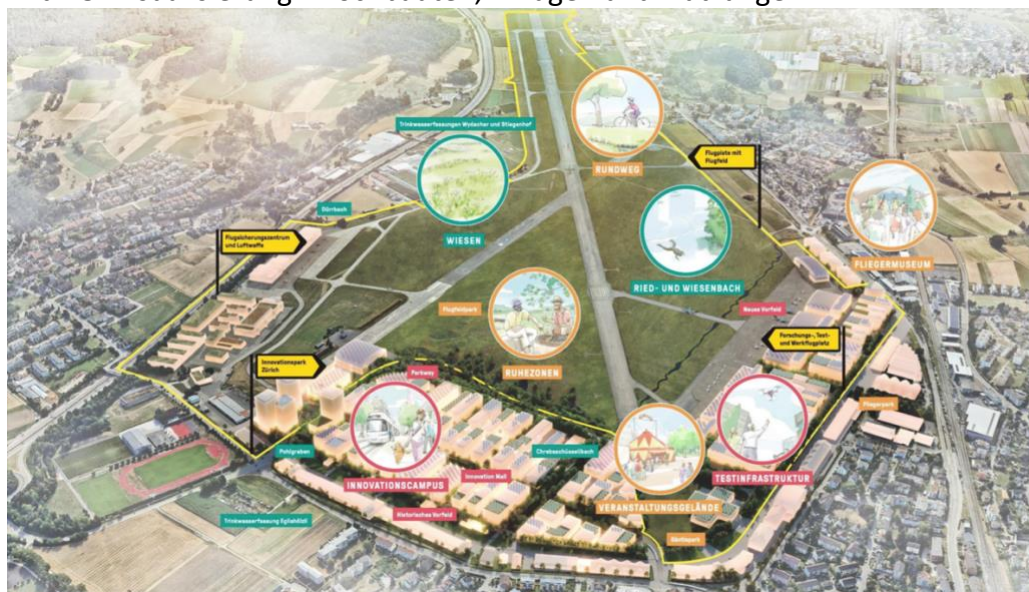


Bild 19: Gesamtnutzungskonzept «Lebensraum»

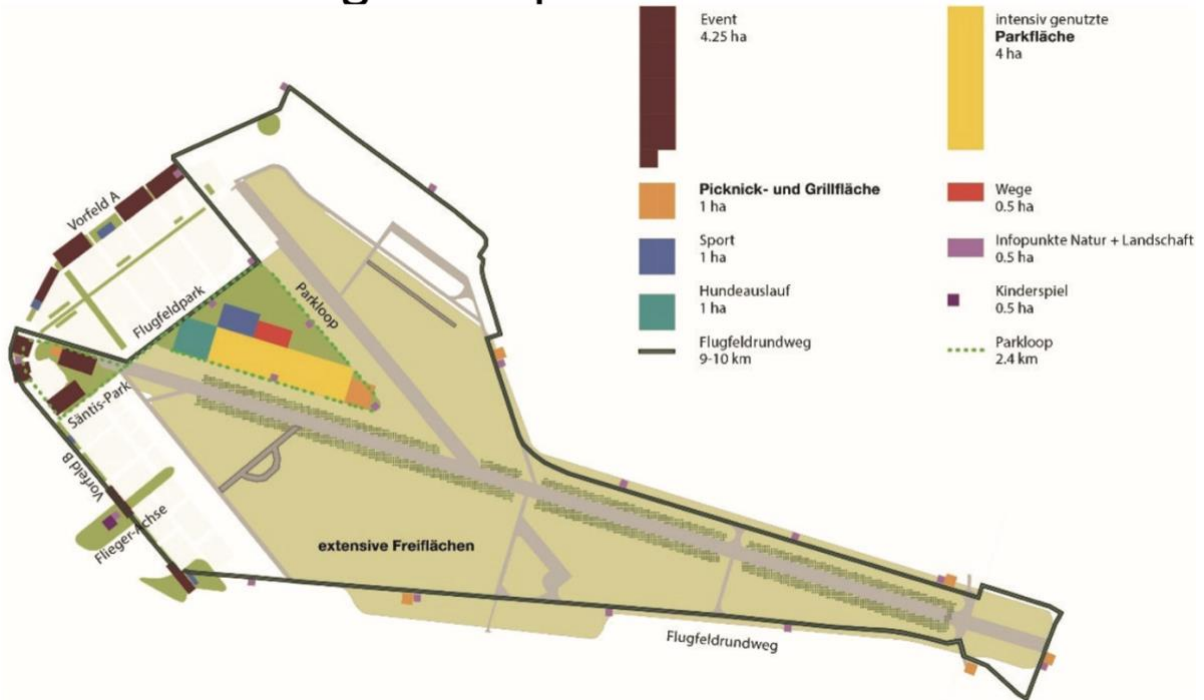
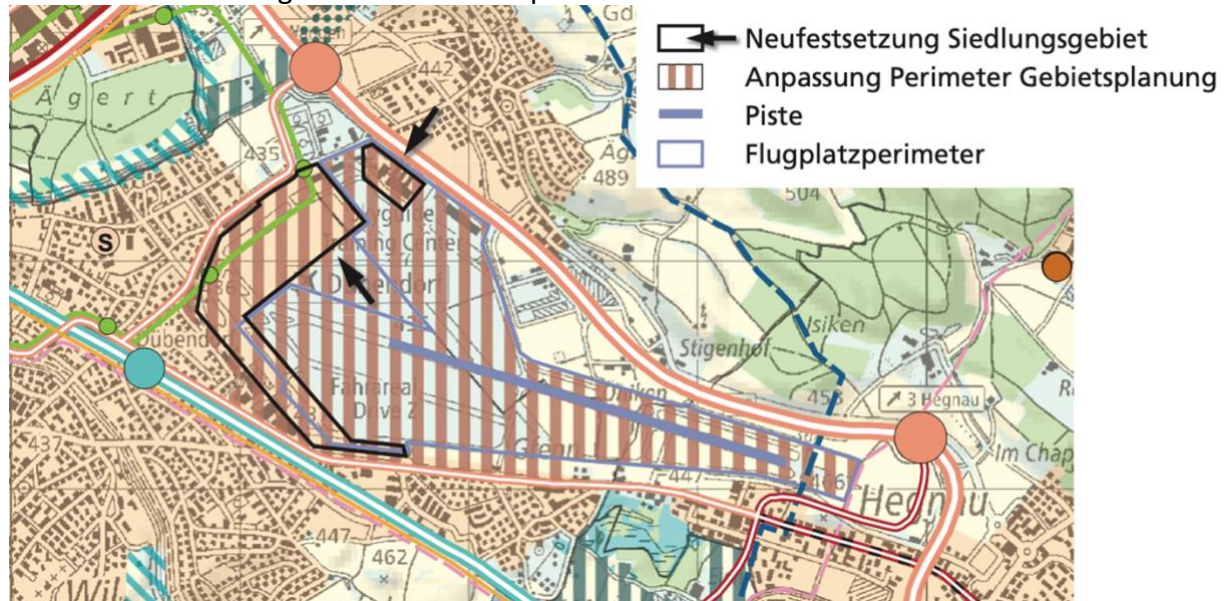


Bild 20: Karteneintrag «kantonaler Richtplan»



Der Referent erläuterte diese Bilder und ging noch auf die folgenden Themen des Aviatik-Konzeptes des Kantons Zürich ein:

Überflüge und Lärm

1. Das Konzept sieht militärische und zivile Flugbewegungen vor. Dabei bestehen klare Vorstellungen über den Mixt der Flugzeugtypen.
2. Der Süden (des Flughafens Kloten) erhält 11'000 neue zivile Überflüge.
3. Das bisherige Konzept „Flugfeld“ (ohne Betriebskonzession) wird durch das Konzept „Flugplatz“ mit Betriebskonzession (Überflugrechte und Luftraumvereinigung) abgelöst.
4. Das Konzept gilt – auch umweltrechtlich - als Neubauprojekt statt als Umbauprojekt.

5. Das Konzept setzt Erleichterungen bei der Erfüllung der Lärmgrenzwerte: es sollen nur die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und nicht die gesetzlichen Planungswerte.
6. Das neue Betriebsreglement setzt eine konzessionierte Flugplatzbetreiberin als Antragstellerin voraus.
7. Das Amt für Mobilität Kanton Zürich ist seit anfangs Jahr daran, nach „Drehbuch“ vorzugehen und die erforderlichen Abklärungen zu treffen.

Kantonales Vorgehen

1. Die Arbeiten zur Umsetzung des „kantonalen Konzeptes“ und des Planungskredites sind anfangs 2023 aufgenommen worden.
2. Das Vorgehen ist im Konzeptpapier „Aviatik Flugplatz Dübendorf“ minutiös beschrieben. Dies gilt auch für Arbeiten am Vorprojekt und an den raumplanerischen und umweltrechtlichen Abklärungen.
3. Die Machbarkeit des „kantonalen Konzeptes“ als Ganzes steht noch nicht fest.
4. Erschwerend wirkt der Koordinationsbedarf mit den räumlichen Interessen und Aufgaben der Flughafen Zürich AG (FZAG)
5. Erschwerend wirkt sich aus auch, dass der Nachweis, dass die Transformation und Innovation in einen zivilen Flugplatz nachhaltig ist und vom Stimmbürger der Standortgemeinden als raumverträglich beurteilt und akzeptiert wird, sehr schwierig sein wird. Ein neuer ziviler Flugplatz im Agglomerationsraum Zürich – und das noch in der Nähe des Flughafens Kloten – ist in Sachen Klimaneutralität (Klimastrategie) kaum vermittelbar.

Fazit – Stand heute: Es wird auf Staatskosten eine Neuanlage eines Zivilflugplatzes projiziert. Die Planungsergebnisse müssen nochmals dem Kantonsrat Zürich zur Beschlussfassung unterbreitet werden. Es darf davon ausgegangen werden, dass es darüber eine Volksabstimmung geben wird.

3

Zusammenfassung

Der Referent fasste seine Ausführungen und Erkenntnisse wie folgt zusammen:

1. Zurzeit ist offen, welches Aviatik-Konzept umgesetzt wird.
2. Die Weiterführung des militärischen Flugbetriebes durch die Luftwaffe ist gewährleistet.
3. Der militärische Flugbetrieb durch die Luftwaffe ist durch den Sachplan Militär (SPM) als Variante abgedeckt. Eine zivile Mitbenutzung für Forschungs-, Test- und andere Bundesaufgaben (Zoll, Vermessung etc.) ist mit Zustimmung der Luftwaffe möglich.
4. Hat schon die aviatische FDAG-Variante als Flugfeld keine allgemeine Zustimmung erhalten, so wird es umso schwieriger eine Neuanlage eines Flugplatzes zu realisieren.
5. Solange bezüglich der künftigen Fliegerei Unklarheit herrscht, wird es schwierig sein, die IPZ-Idee umzusetzen.
6. Der Kampf gegen die „Vierte Piste“ geht weiter.
7. Fazit: Alles ist offen, was mit dem Areal des Militärflugplatzes Dübendorf künftig geschehen soll, ausser die Aufrechthaltung des militärischen Aviatik-Betriebes.

Diese zusammenfassenden Punkte ergänzte der Referent noch mit folgenden zwei Spezialerkennnissen betreffend der laufenden Gebietsentwicklung des Militärflugplatzes Dübendorf:

Widerspruch zum Sachplan Militär SPM

Die Gebietsentwicklungsplanung des Militärflugplatzes Dübendorf, die in den aktuellen Vorlagen des Kantonsrates und den Beschlüssen des Regierungsrates als bestehende Gebietsplanung dokumentiert ist, steht im Widerspruch zum behördenverbindlichen Objektblatt des Sachplanes Militär SPM vom 31.8.2022. Dies gilt auch für das Gesamtkonzept „Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft“. Zudem ist die Sachplanung Infrastruktur der Luftfahrt durch den Bundesrat ausgesetzt worden. Zurzeit existiert kein behördenverbindliches Objektblatt, auch nicht im Entwurfsstadium. Wie kann man dann von einer bestehenden Gebietsentwicklungsplanung in der kantonalen Richtplanung sprechen, deren raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Diese Abstimmung inkl. die notwendigen Interessensabwägungen sind jedoch Voraussetzung, um der Raumplanungsgesetzgebung zu entsprechen und als Festsetzungen Behördenverbindlichkeit zu erreichen. Nach Lehre und Rechtsprechung ist diese Voraussetzung vorliegend nicht erfüllt. Dies ist ein Sachverhalt, der einer vorbehaltlosen Genehmigung der Teilrevision des kantonalen Richtplanes entgegensteht. Das ist ein Politikskandal.

Umsetzung Koordinationsgebot

Die Gebietsentwicklungsplanung des Militärflugplatzes Dübendorf, die in den aktuellen Vorlagen des Kantonsrates und den Beschlüssen des Regierungsrates als bestehende Gebietsplanung dokumentiert ist, steht im Widerspruch zum behördenverbindlichen Objektblatt des Sachplanes Militär SPM vom 31.8.2022. Dies gilt auch für das Gesamtkonzept „Freiraum, Natur & Umwelt, Landschaft“. Zudem ist die Sachplanung Infrastruktur der Luftfahrt durch den Bundesrat ausgesetzt worden. Zurzeit existiert kein behördenverbindliches Objektblatt, auch nicht im Entwurfsstadium. Wie kann man dann von einer bestehenden Gebietsentwicklungsplanung in der kantonalen Richtplanung sprechen, deren raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Diese Abstimmung inkl. die notwendigen Interessensabwägungen sind jedoch Voraussetzung, um der Raumplanungsgesetzgebung zu entsprechen und als Festsetzungen Behördenverbindlichkeit zu erreichen. Nach Lehre und Rechtsprechung ist diese Voraussetzung vorliegend nicht erfüllt. Dies ist ein Sachverhalt, der einer vorbehaltlosen Genehmigung der Teilrevision des kantonalen Richtplanes entgegensteht. Schauen wir, was der Bundesrat macht.

C. Gespräche im Plenum

Der erste Votant lanciert die Plenumsdiskussion mit den Worten: «Ich spüre, dass sehr viel Unklarheiten bestehen, dass keine richtige Koordination stattfindet und dass alle für ihre «Aviatik-Idee» kämpfen» Er schliesst daraus, dass Bund, Kanton, Region und Standortgemeinden nicht richtig miteinander reden. Dabei stellt sich, so ein anderer Votant, die Frage, was die Firma HRS in der Aviatik-Frage einerseits und in der Gebietsentwicklung des Gesamtareales eine Rolle spielt. Jedenfalls sei, so der Tenor der Anwesenden, festzustellen, dass mehr oder weniger vor Ort sich nur Studierende der ETH-Zürich und der

UNI-Zürich aufhalten würden. Was diese genau täten, woran diese genau forschen würden und was diese zur Stärkung der Innovationskraft unserer Wirtschaft auf internationaler Ebene beitragen, sei nicht erkennbar. Es mache den Anschein, dass die Tätigkeiten sich auf die Ausbildung der Studierenden und deren Marktfähigkeit beschränken würden. Die Idee, des «Switzerland Innovation Park Zürich, Hubstandort Dübendorf», die dem Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und Innovation (FIFG) zugrunde liege, sei aber eine andere. Es dürfe angenommen werden, dass das FIFG keine Neuanlage eines zivilen Flugplatzes bzw. eines zivilen Flugbetriebes anstelle eines militärischen Betriebes als förderungswürdig anerkennen würde.

Eine längere Diskussion ergab sich aus der Thematik, dass neu anstelle eines Flugfeldes, das keiner Konzession bedürfe, ein konzessionierter Flugplatz geplant sei. «Braucht es eine Betriebskonzession nur für Linienflüge?», war die Frage, die im Raum unbeantwortet stehen blieb.

Ein Votant hatte den Eindruck, dass die Ausführungen des Referenten zu negativ ausgefallen seien. Es sei zu wenig bedacht worden, dass die jetzige Aviatik-Situation dem Umstand geschuldet sei, dass man auf der Suche nach einer aviatischen Kompromisslösung sei, die allgemeine Akzeptanz finden könne. Dieser Interpretation schloss sich der Referent an. Er meinte: «Gesucht sei, eine «demokratische, innovative und stadtverträgliche» Aviatik-Lösung».

D. Zusammenfassung

Das 10. Feierabendgespräch hat aufgezeigt, dass die künftige aviatische Nutzung des Militärflugplatzes noch «völlig» offen ist. Ob die staatliche Projektierung (Vorprojekt) und Planung (Entwurf Sachplanung, Festsetzung Richt- und Nutzungsplanung) von Erfolg gekrönt sein wird, hängt vom Aviatik-Konzept des Kantons Zürich, das in Ausarbeitung ist, und dessen demokratische Abstützung auf kantonaler und kommunaler Ebene ab. Zu hoffen ist, dass diese Kompromiss-Lösung auch gefunden wird. Dagegen spricht jedoch die Rolle der Firma HRS und der Firma Nomads Technics, die als Stakeholder direkt Einfluss nehmen können, aber nicht die betroffene Bevölkerung.

Nachtrag des Referenten: «Eine solche Lösung stellt die Sachplanvariante «militärische Betriebsführung durch die Luftwaffe» mit ziviler Mitbenützung des Flugplatzes für Forschungs- und Entwicklungszwecke dar.

E. Quellen

Die Bilder, Texte und Dokumente, die dem Einführungsreferat zugrunde liegen sind allesamt öffentlich zugänglich und auf www.ideaafd.ch aufgeschaltet.

Die verwendeten Texte und Bilder

- des Aviatik-Konzeptes Bundesbasis entstammen dem Entwurf der Plangenehmigungsvorlage für die öffentliche Auflage (Version vom 04.03.2021)
- des Gemeindegenehmigungskonzeptes entstammen der PowerPointPräsentation der Informationsveranstaltung des Stadtrates Dübendorf vom 29. August 2017 sowie der Website der Grünliberalen Dübendorf

- des FDAG-Konzeptes entstammen dem Anhang B.1 des SIL-Koordinationsprozesses: Kurzbericht «Fluglärmbelastung gemäss Betriebskonzept FDAG» vom 13. April 2018 bzw. 19. September 2019
- des Konzeptes Kanton Zürich entstammen der Broschüre des Amtes für Mobilität des Kantons Zürich über das «Konzept Aviatik Flugplatz Dübendorf» vom 21. März 2021, das dem Beschluss des Planungskredites von CHF 8.2 Mio. zugrunde liegt.

F. Ausblick 11, Feierabendgespräch

Auf dem Vereinsprogramm ist das nächste und elfte Feierabendgespräch auf den 14. September 2023 programmiert. Das Programm des Anlasses steht. Das Plakat für die städtischen Plakatsäulen ist gedruckt. Mit dem Versand der Einladungen wird nächstens begonnen. Die diesbezüglichen Dokumente werden Mitte Monat August auf der Vereinswebsite www.ideaafd.ch aufgeschaltet sein. Sie können sich bereits ab sofort per Mail an Walter Mundt walmundt@glattnet.ch anmelden.

Datum: Donnerstag, 14. September 2023
Zeit: 17.30 bis 20.00 Uhr
Ort: Grosser Saal, Restaurant Hecht, Bahnhofstrasse 26, 8600 Dübendorf

Programm

17.30 Eintreffen, Willkommensdrink
 18.00 Begrüssung und Einleitung Cla Semadeni
 18.10 Einführungsreferat (Referent noch offen)
 18.40 Gespräche im Plenum oder in Gruppen, Moderation Cla Semadeni
 19.50 Schlusswort, Ausblick und Ausklang

Thema «Wohltat oder Schandtät - eine Bilanz» zum 5-Jahres-Jubiläum des Vereins «IDEA Flugplatz Dübendorf» (www.ideaafd.ch)

Dübendorf, 10. August 2023

Cla Semadeni, Präsident Verein IDEA Flugplatz Dübendorf

Liste der Feierabendgespräche

1. Biodiversität
2. Kulturerbe
3. Wem gehört der Militärflugplatz
4. Geldströme
5. Irrungen und Wirrungen
6. Erfolgsfaktoren
7. Klimaschutz
8. Politikskandal Innovationspark Zürich IPZ
9. Ist die Trinkwasserversorgung gefährdet?
10. Aviatik-Konzepte
11. Wohltat oder Schandtät – eine Bilanz