

IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN

Grundlagen- und Positionspapier

Verabschiedet vom Vorstand im November 2016

1. EINLEITUNG – HINTERGRUND – AUSGANGSSITUATION

1.1. Flugplatz Dübendorf

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 sollte der Flugplatz per Ende 2010 geschlossen werden. Der Jetbetrieb wurde Ende 2005 eingestellt. Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und die Kantonsregierung Zürich vereinbarten, 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-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf" kommt zum Schluss, dass aus operationeller Sicht alle betrachteten Modelle (Kleinaviatik, Business Aviation/General Aviation mit Werkflug, 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.

2016

Am 31. August 2016 hat der BR die Änderungen des Sachplans Militär (SPM) und des Konzeptteils des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) genehmigt. Ausserdem hat der BR die Anpassung des Richtplans des Kantons Zürich genehmigt. Mit diesen Anpassungen hat der BR die Voraussetzungen sowohl für die Errichtung des Hubstandorts Dübendorf des Schweizerischen Innovationsparks als auch für die Umnutzung des jetzigen Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld mit einer Bundesbasis geschaffen. In den geänderten Sachplänen SPM und SIL ist nun auch festgehalten, dass das zivile Flugfeld in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr dienen und für Werkflüge sowie Sport- und Freizeitflüge offenstehen soll. (Siehe hierzu weitere Ausführungen in Ziffer 1.4)

Mit vorstehendem Entscheid hat der BR auch von der Absicht des Kantons Kenntnis genommen, ein alternatives Konzept der Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen für einen „historischen Flugplatz mit Werkflügen“ auf dem Flugplatz Dübendorf zu prüfen und das Ergebnis der Prüfung dem Bund bis Ende 2016 zu unterbreiten. (Siehe hierzu weitere Ausführungen in Ziffer 1.8)

1.2. Aktuelle Situation

Heute 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" (Flieger-Flab-Museum und Ju-Air).

1.3. Geplante Nutzung

Das künftige zivil-aviatische Nutzungskonzept enthält folgende wesentliche Elemente mit erheblichen Auswirkungen auf die Bevölkerung:

Parameter		Aktuell		Künftig	
Betriebszeiten	Montag – Freitag	07:30 – 12:00	13:15 – 17:00	06:30 – 22:00	
	Samstag	Einzelne Flüge (Ju-Air)		08:00 – 12:00	13:30 – 18:00
	Sonntag	Einzelne Flüge (Ju-Air)		11:00 – 12:00	14:00 – 18:00
Flugbewegungen		ca. 14'000 pro Jahr		ca. 28'000 pro Jahr	
Pistenlänge		2400 m		1800 m	

1.4. SIL/SPM Verfahren

Im August 2015 unterbreitete der Bund dem Kanton Zürich den SPM und den Konzeptteil des 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 hatte die Möglichkeit, schriftlich Stellung zu nehmen, wovon mehr als 3'600 Personen Gebrauch machten und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ihre Bedenken und Einwendungen unterbreiteten.

Der SPM und der Konzeptteil des SIL ist im Sommer 2016 verabschiedet worden. Voraussichtlich im Jahre 2017 werden für die raumplanerische Abstimmung Koordinationsgespräche zwischen Bund, Kanton und Standortgemeinden geführt. Das daraus folgende Koordinationsprotokoll dient als Grundlage für das Objektblatt des Flugplatzes Dübendorf.

1.5. Betrieb durch die Flugplatz Dübendorf AG

Der BR hat im September 2014 entschieden, mit der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) weitere Verhandlungen über den Betrieb der Zivillaviatik in Dübendorf zu führen. Neben der FDAG hatte sich lediglich noch die Firma Top Motion GmbH beworben, die mit dem Air Force Center Dübendorf verbunden ist. Die Top Motion hatte jedoch eine ungültige Offerte eingereicht.

Die FDAG stützt sich auf ein Aktionariat aus den Bereichen der Geschäftsluftfahrt, Leichtaviatik und Luftrettung und umfasst die Firmen *Aero Club*, *airservicebasel*, *AOPA (Aircraft Owners & Pilots Association)*, *Cat Aviation*, *Jet Aviation*, *premium jet* und *Rega*.

1.6. Zeitplan und weitere Verfahren

Es sind folgende Verfahrensschritte zu durchlaufen, bevor die FDAG den Betrieb des zivilen Flugbetriebs aufnehmen kann:

- Vertragsverhandlungen zwischen dem Bund und der FDAG
- Längere Planungs- und Bewilligungsphase, die bis zu 10 Jahren dauern kann
- Anhörung des Kantons Zürich und der betroffenen Gemeinden sowie Mitwirkung der Bevölkerung im Rahmen des Sachplanverfahrens
- Öffentliche Auflagen für die Erteilung der Betriebsbewilligung, des Betriebsreglements und der Plangenehmigungen für Neu- und Umbauten; während dieser Phase sind auch Einsprachen möglich.

Laut Schätzungen des Bundes ist mit einer Betriebsaufnahme nicht vor 2020 zu rechnen.

1.7. Innovationspark Dübendorf

Der Innovationspark ist Teil des nationalen Innovationsparks, der Hubstandort Zürich 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 sollen. Der Prozess läuft gesondert von der möglichen fliegerischen Umnutzung. Die IG steht dem Innovationspark positiv gegenüber und ist der Ansicht, dass dieser erstellt werden sollte. Auch der Idee eines Regionalparks steht die IG positiv gegenüber. Im Fokus der IG steht aber die Verhinderung des Zivilflugbetriebes und deshalb setzt die IG ihre Ressourcen dafür ein.

1.8. Haltung der Standortgemeinden zur künftigen aviatischen Nutzung

Bekanntlich lehnen die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen die zivillaviatische 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 Glattals und sind daher entschlossen, dagegen vorzugehen.

Seit Frühjahr 2016 arbeiten die drei Gemeinden gemeinsam und proaktiv an einem konstruktiven Gegenvorschlag zur weiteren Entwicklung des Areals als „historischen Flugplatz mit Werkverkehr“. Die Pläne sehen folgende heute bekannten 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 Centers mit der Ju-Air, 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.

Die Standortgemeinden erarbeiten nun in Absprache mit dem Kanton bis Ende 2016 ein konkretes Angebot für obiges Projekt, das anschliessend der Zürcher Kantonsregierung und dem Bund zur Prüfung bzw. zum Entscheid unterbreitet wird. Die Gemeinden würdigen positiv, dass ihr Vorschlag im Entscheid des Bundesrates zu den am 31. August 2016 genehmigten Änderungen des SIL und SPM Aufnahme gefunden hat.

1.9. Haltung des Kantons sowie kantonaler 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 zivilaviatischen Nutzung hat er 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.

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

Vom Alternativvorschlag der drei Standortgemeinden für einen „historischen Flugplatz mit Werkverkehr“ hat der Zürcher Regierungsrat Kenntnis genommen und wird auf dieser Basis unter Einbezug aller betroffenen Interessenträger bis Ende 2016 eine neue Lagebeurteilung vornehmen. Er wird seine Haltung im Rahmen des anstehenden Koordinationsprozesses zum SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf einbringen.

2. IG ZIVILFLUGPLATZ DÜBENDORF NEIN

2.1. Die IG als Verein

Am 2. Dezember 2015 wurde unter dem Namen "IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN" (nachstehend "IG" oder „Verein“) ein Verein nach schweizerischem Recht gegründet. Die IG möchte denjenigen betroffenen Personen, die der vorgesehenen Zivilaviatik auf dem Flugplatz Dübendorf kritisch beziehungsweise ablehnend gegenüber stehen, 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 aber politisch und konfessionell neutral.

2.2. Positionen und Zielsetzungen

Gemäss Statuten bezweckt der Verein die Verhinderung von Zivilaviatik auf dem Militärflugplatz Dübendorf. Die IG hat folgende Kernforderungen (Positionen):

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 auf dem Flughafen Zürich belastet. Die Gemeinden und der Kanton beabsichtigen die Siedlungsgebiete zu vernetzen (z.B. GlattalbahnPLUS) und qualitativ zu verdichten. Nun soll die Region nicht noch zusätzlich bis in die Nachtstunden und am Wochenende mit zusätzlichem Fluglärm direkt vom Flugplatz Dübendorf beschallt werden.

Gemäss SIL kann bei Flugplätzen mit bestehenden oder sich abzeichnenden konkreten Lärmbelastungskonflikten eine Lärmstabilisierung (Lärmkorsett) festgeschrieben werden. Die Anlage soll nur im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden. Beim Flugplatz Dübendorf soll dies auf Basis des Flugbetriebs der letzten 10 Jahre festgelegt werden, so dass die betrieblichen Entwicklungen zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung der Fluglärmbelastung führen.

Position 2: Betriebszeiten

Die IG ist gegen eine Erweiterung der Betriebszeiten am frühen Morgen, am Abend und an den Wochenenden.

Die massive Ausweitung der Flugbetriebszeiten torpediert die jahrelangen Bemühungen der Glatttalregion für eine nachhaltige Raumentwicklung. Der Bund unterlässt es, die Vereinbarkeit mit der angestrebten räumlichen Entwicklung abzuwägen.

Es ist zu erwarten, dass die Mehrheit der Flugbewegungen an den für die Businessfliegerei attraktiven Randstunden stattfinden würde. Dies würde gegenüber heute, wo am Militärflugplatz nur zu Bürozeiten geflogen wird, zu einer massiv erhöhten Lärmbelastung führen.

Bei einem Flugbetrieb an den Wochenenden würde ausserdem neben dem Naherholungsgebiet Pfäffikersee (durch Flugplatz Speck-Fehraltorf) nun auch noch das zweite wichtige Naherholungsgebiet Greifensee mit einem Fluglärmteppich belegt werden. Die Lebensqualität in der Region würde übermässig beeinträchtigt.

Position 3: Flugbewegungen

Die IG wehrt sich gegen eine Verdoppelung der Flugbewegungen.

Am Flugplatz Dübendorf fanden in den letzten zehn Jahren durchschnittlich 14'000 Flugbewegungen pro Jahr statt. Eine Verdopplung der Flugbewegungen auf über 28'000 jährliche Flugbewegungen ist nicht siedlungsverträglich, insbesondere mit den vorgesehenen Betriebszeiten.

Schon heute besteht eine SIL-relevante zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes (ca. das dreifache als der Grenzwert von max. 1000 zivilen Flügen pro Jahr) die im bestehenden SIL nicht geregelt ist. Die IG fordert daher für die Übergangszeit klare Rahmenbedingungen zur Vermeidung einer schleichenden zivilaviatischen Mitbenützung bis die Grundlage für die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes im ordentlichen Verfahren geschaffen wird, oder aber das Umnutzungsverfahren vom Militärflugplatz zu einem neuen Zivilflugplatz erfolgt ist.

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 würde dem Flughafen Zürich unmittelbar eine weitere Piste in dicht besiedeltem Gebiet zur Verfügung gestellt. Dies ist aus raumplanerischer Sicht äusserst fragwürdig.

Den Plänen des Bundes liegt die prognostizierte, stark auf Wachstum basierte Entwicklung der Luftfahrt zu Grunde. Es sollte jedoch nach Meinung der IG nicht uneingeschränkt die Nachfrage bedient werden, sondern eine bevölkerungsgerechte Luftfahrtpolitik formuliert werden. Einseitig die Wünsche der Luftfahrtindustrie, allen voran der Business- und Privatfliegerei zu erfüllen, ist aus ökologischer Sicht äusserst fragwürdig.

Ausserdem wurde keine seriöse Prüfung von Alternativstandorten für die Businessfliegerei vorgenommen. Die IG fragt sich, wieso nicht (falls denn überhaupt notwendig) ein Flugplatz aus einem eher strukturschwachen und weniger dicht besiedelten Gebiet in eine detaillierte Standortevaluation miteinbezogen worden ist.

Position 5: Sicherheit

Ein weiterer ziviler Flugplatz in Dübendorf in nächster Nähe zum bestehenden Flughafen Zürich-Kloten stellt ein wesentliches Sicherheitsrisiko dar. Es sollte nicht für die Business- und Privatfliegerei die Komplexität im Zürcher Luftraum 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 soll in Dübendorf eine zusätzliche Piste in Betrieb genommen werden, 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. Bei Starts und Landungen in Dübendorf entstehen Konflikte bei Starts und Landungen in Kloten.

Dieses beträchtliche Konfliktpotenzial wurde unter anderem bei der Sicherheitsüberprüfung des Flughafens Zürich-Kloten im Jahre 2012 durch die Skyguide erkannt. Heute werden diese Erkenntnisse auf der Suche nach einem zusätzlichen Standort für die Businessfliegerei ignoriert. Dies ist unseres Erachtens unverantwortlich.

Auch die Kleinfliegerei, welche mit Sichtflugverfahren operiert (Visual Flight Rules VFR) stellt ein wesentliches Sicherheitsrisiko dar. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso innerhalb der Kontrollzone (Control Traffic Region CTR) von Kloten ein zusätzlicher Flugplatz für die Sport- und Freizeitfliegerei errichtet werden soll. Wenig erfahrene Freizeitpiloten gehören nicht in die Nähe eines Landesflughafens.

Position 6: Keine Subventionierung der Business- und Privatfliegerei

Beim Flugplatz Dübendorf soll am SIL-Grundsatz der Kostenwahrheit festgehalten werden. Der Staat darf nicht mit Steuergeldern die Business- und Privatfliegerei unterstützen.

Alle bisher erstellten Analysen (vom Bund, vom Kanton Zürich als auch von Privaten) zum Flugplatz Dübendorf haben gezeigt, dass sich das betriebswirtschaftliche Ergebnis für einen zivilen Flugplatzbetreiber für jegliche untersuchten Modelle nicht lohnt, wenn am Prinzip der Kostenwahrheit festgehalten wird. Das zeigen (laut Schlussbericht über

die militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes vom 23. Juli 2012 zuhanden des VBS auch Erfahrungen auf anderen Flugplätzen in der Schweiz, z.B. Sion, Bern-Belp, Lugano, Grenchen). Wir stellen in Frage, ob der zivile Flugplatzbetreiber Gewähr für einen selbsttragenden Betrieb bietet.

Wenn der Flughafenbetrieb durch eine private Aktiengesellschaft übernommen wird, fordert die IG, dass alle mit der Etablierung und des laufenden Betriebs eines zivilen Flugplatzes entstehenden Kosten dem Betreiber auferlegt werden. Die Anwendung dieses Grundsatzes ist aus Sicht des Steuerzahlers geboten (z. B. Land zu marktüblichen Preisen im Baurecht abgeben und nicht quasi gratis, Finanzierung der jetzigen Planungs- und Bewilligungsphase und der neuen Schengen-Aussengrenze durch den künftigen Flugplatzbetreiber). Die Leistungs- und Nutzungsvereinbarungen zwischen dem Bund und dem zivilem Flugplatzbetreiber sind offen zu legen.

2.3. Bundesratsentscheid SIL/SPM und Alternativvorschlag der Gemeinden

Vom Entscheid des Bundesrats vom 31. August 2016 betreffend die Genehmigung der Änderungen zum SIL sowie zum SPM nimmt die IG mit grossem Bedauern Kenntnis. Ungeachtet der ablehnenden Haltung und Kritik seitens betroffener Interessengruppen, inklusive der Bevölkerung, der Standortgemeinden sowie des Kantons, hält der Bundesrat unbeirrt an der Errichtung eines zivilen Flugfeldes in Dübendorf fest. Die IG kann nicht nachvollziehen, warum die vorgebrachten Einwände wie Unvereinbarkeit mit Siedlungsentwicklung, Lärmbelastung, Verdoppelung der Flugbewegungen, massive Ausdehnung der Betriebszeiten, substanzielle Sicherheitsrisiken sowie Umweltschutz in Bern kein Gehör finden.

Deshalb begrüsst die IG ausdrücklich das Bestreben der drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen, mit ihrer Projektidee eines „historischen Flugplatzes mit Werkverkehr“ im Sinne eines Kompromissvorschlags eine für die Gemeinden, den Kanton Zürich und die Bundesbehörden vorteilhafte Lösung zu unterbreiten. In diesem Zusammenhang teilt und unterstützt die IG auch die Haltung der Zürcher Planungsgruppe Glattal, wonach ein ziviles Flugfeld der Raumplanung sowie der künftigen Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung entgegensteht.

2.4. Massnahmen und Aktivitäten

Der Verein sieht kurz- und mittelfristig eine Reihe von Aktivitäten und Mitwirkungsfeldern, sowohl für seine Mitglieder als auch nach aussen. Nachstehend eine nicht abschliessende Aufzählung:

- Aktive laufende Verfolgung der Entwicklung der verschiedenen Verfahren (Sachpläne, Planung, Bewilligungen von Betrieb, Reglemente, Bauten, etc.)
- Aufbau und Sammlung von relevanten Informationen und Wissen zum Flugplatz Dübendorf
- Regelmässige Information der Mitglieder über die laufende Entwicklung betreffend Flugplatz Dübendorf (öffentliche Verfahren, Entscheide, Ereignisse, Medienpräsenz, etc.)
- Organisation von Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung in den umliegenden Gemeinden
- Vorstellung des Themas und der IG bei Organisationen und Institutionen
- Kontaktpflege zu und regelmässiger Austausch mit Politikern, anderen Organisationen, Verbänden und Institutionen

- Bei Bedarf den Beizug von Experten und Expertinnen, die mit den einzelnen Fachbereichen der Thematik vertraut sind, wie Aviatik, Rechtsfragen, Finanzen, etc.
- Fragen, bzw. kritisches Hinterfragen von Verfahren, Entscheiden und Dokumenten, Unterlagen, zum Beispiel durch direkte Anfragen oder Interpellationen an politische Organe
- Zu gegebener Zeit, d.h. im Lauf der Verfahren das Ergreifen der im Rahmen der Zielsetzungen erforderlichen bzw. geeigneten Massnahmen und Schritten
- Öffentliche Stellungnahme zu Entwicklung, Entscheiden und Ereignissen im Zusammenhang mit dem Thema Zivilaviatik in Dübendorf

2.5. Verhältnis zu anderen Interessengruppen

Die IG versteht sich als ergänzendes Element im Kreis der Akteure. Eine gute Vernetzung, ein regelmässiger Austausch, eine allenfalls erforderliche Abstimmung sowie eine zielführende Zusammenarbeit mit anderen Interessengruppen mit gleicher oder ähnlicher Zielsetzung werden daher als wichtig, erforderlich und nützlich erachtet.

3. Zusammenfassung

Für die IG ist die heutige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf durch das Militär, den Flugbetrieb der JU-Air sowie durch den Helikopterbetrieb der Rega und der Kantonspolizei akzeptabel. Sie spricht sich jedoch aus den vorstehend genannten Gründen entschieden gegen zusätzliche private und gewerbliche Flüge von Flächenflugzeugen und Helikoptern auf dem Flugplatz Dübendorf aus.

Wir sind der Ansicht, dass die Stimmbürger und Steuerzahler vom Bund Transparenz hinsichtlich der finanziellen und anderen massgeblichen Abmachungen mit dem zivilen Flugplatzbetreiber erwarten dürfen. Wir würden begrüssen, wenn in Zukunft von den Bundesbehörden mit allen Beteiligten eine transparentere Information gepflegt wird.

Die IG verlangt das Mitspracherecht der Standortgemeinden und des Kantons bei der Umnutzungsplanung des Militärflugplatzes Dübendorf, wie es auch im Jahre 2008 vom Chef des VBS (Bundesrat Samuel Schmid) versprochen worden ist.

Mit seinem Engagement will die IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN einen wichtigen Beitrag leisten. Die IG will die Lebensqualität im Glattal erhalten und setzt sich ein, dass der Lebensraum für die Natur nicht weiter eingeschränkt wird. Ferner möchte die IG neben eigenen Aktivitäten auch alle anderen Organisationen und Institutionen unterstützen, die einem Ausbau der Zivilaviatik in Dübendorf kritisch bzw. ablehnend gegenüberstehen.

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

November 2016

Der Vorstand