



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Eidgenössisches Departement für
Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS

Generalsekretariat VBS

FAQ zur Ausschreibung ziviler Flugplatzhalter Dübendorf

Welchen Zweck verfolgt der Bundesrat mit einer Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein zivil genutztes Flugfeld?

Der Bundesrat hat im Februar 2013 entschieden, aus strategischen Überlegungen vorderhand an einer fliegerischen Nutzung der Piste in Dübendorf festzuhalten. Hierzu prüft er deren Weiternutzung durch einen zivilen Betreiber, nachdem er sich im Rahmen einer umfassenden Studie für das Szenario „Flugfeld mit Bundesbasis“ entschieden hat. Damit ist festgelegt, dass von Dübendorf aus kein planmässiger Linien- und Charterverkehr durchgeführt werden kann. Eine wahrscheinliche Option ist die künftige Nutzung der Piste für die Geschäftsfliegerei. Damit kann für diesen Geschäftsbereich eine teilweise Ausweichmöglichkeit für heute ab dem Flughafen Zürich operierende Flugunternehmen geschaffen werden.

Was ist das Ziel der Ausschreibung?

Die Ausschreibung hat zum Ziel, Angebote einzuholen, zu prüfen und dem Bundesrat geeignete Flugplatzbetreiber vorzuschlagen. Auf Basis dieser Grundlagen kann der Bundesrat im Sommer 2014 entscheiden, ob und wie ein künftiger ziviler Flugbetrieb in Dübendorf stattfinden könnte. Die Ausschreibung ist somit Teil eines Prüfauftrags und kann, muss aber nicht zwingend zu einer künftigen zivilaviatischen Nutzung in Dübendorf führen. Somit ist entgegen kursierender Annahmen das Ergebnis der Ausschreibung und der zukünftigen Nutzung offen.

Wer war an der Erarbeitung der Ausschreibung beteiligt?

Federführend für die Erarbeitung der Ausschreibung waren das BAZL in Zusammenarbeit mit dem VBS. Weiter waren an der Festlegung der formellen und materiellen Inhalte der Ausschreibung die Luftwaffe, armasuisse, das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFI, skyguide, die Eidgenössische Finanzverwaltung EFV, das Bundesamt für Raumentwicklung ARE sowie der Kanton Zürich massgeblich beteiligt. Für Fragen zum Ausschreibungsverfahren wurden zudem das Bundesamt für Bauten und Logistik BBL sowie das Bundesamt für Justiz BJ beigezogen. Begleitet wurde der gesamte Prozess durch externe Dienstleister aus den Bereichen Ökonomie, Raum und Umwelt, Flugplatzinfrastrukturplanung und Recht.

Ab wann kann ein ziviler Flugplatzhalter in Dübendorf operieren?

Falls der Bundesrat einen Zuschlag erteilt, folgt eine längere Planungs- und Bewilligungsphase. In dieser muss der ausgewählte Flugplatzbetreiber die notwendigen Planungen durchführen, um die Militäranlage in ein ziviles Flugfeld überführen zu können. Erst wenn diese Phase erfolgreich abgeschlossen ist, kann der Flugplatzbetreiber die für den Flugplatzbetrieb benötigte Fläche im Baurecht übernehmen und den operativen Betrieb aufbauen. Der Zeitbedarf für diese Planungs- und Bewilligungsphase lässt sich zum heutigen Zeitpunkt nicht exakt voraussagen, es ist jedoch mit 5 bis 10 Jahren zu rechnen.

Wie werden bei der Ausschreibung die Anliegen der Anwohner des Flugplatzes Dübendorf berücksichtigt?

Den Anliegen der Bevölkerung wird mit verschiedenen Vorgaben Rechnung getragen. So ist z.B. in den Ausschreibungsunterlagen festgehalten, dass

- die gesetzlichen Bestimmungen im Umweltschutz und insbesondere im Lärmschutz strikte einzuhalten sind,
- kein planmässiger Linien- und Charterverkehr stattfinden darf,
- Schulungsflüge, welche der Erstausbildung dienen, ausgeschlossen sind sowie
- die vorgegebenen, maximalen Betriebszeiten nicht überschritten werden dürfen.

Der Flugplatz hat den Status eines Flugfeldes und soll nicht konzessioniert werden. Damit sind für die Entwicklung klare „Leitplanken“ innerhalb der Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes fixiert. Zudem haben die Bevölkerung der Anrainergemeinden und die politischen Behörden im Rahmen der planungsrechtlichen Verfahren die Möglichkeit, ihre Interessen wahrzunehmen. Es muss daher dem künftigen Flugplatzbetreiber ein Anliegen sein, die Interessen der Anrainer zu berücksichtigen, um einen erfolgreichen Abschluss der rechtlichen Verfahren möglichst rasch erreichen zu können.

Müssen die Anwohner des Flugplatzes Dübendorf künftig mit einer grösseren Lärmbelastung rechnen?

Der künftige Betrieb muss sich an die geltenden gesetzlichen Lärmgrenzwerte halten. Eine erste Abschätzung zeigt, dass jährlich in etwa 28'000 Flugbewegungen möglich sind. Heute finden rund 14'500 Flugbewegungen pro Jahr statt.

Welche Auswirkungen hat ein ziviler Flugbetrieb in Dübendorf auf den Flughafen Zürich, insbesondere im Bereich der Sicherheit?

Der Flughafen Zürich darf durch die zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf nicht eingeschränkt werden, weder in betrieblichen noch in sicherheitsrelevanten Bereichen. Der Flugbetrieb in Dübendorf muss daher mit dem Flugbetrieb des Flughafens Zürich abgestimmt werden, wobei der Flughafen Zürich Priorität genießt.

Warum und wie wurden für die Ausschreibung Mindest-Baurechtszinsen definiert?

Die Mindest-Baurechtszinsen stellen sicher, dass der Bund eine angemessene Entschädigung für die bereitgestellte Fläche erhält. Ausgeschlossen wird damit insbesondere eine indirekte finanzielle Unterstützung (Subvention) des künftigen Flugplatzbetreibers in Form von tiefen, nicht marktkonformen Baurechtszinsen.

Die Mindest-Baurechtszinsen basieren auf einer Verkehrswertschätzung, die im Auftrag des Bundes von verwaltungsexternen Experten durchgeführt wurde. Berücksichtigt wurde, dass die Nutzungsdauer auf 20 oder 30 Jahre beschränkt ist und auf den Baurechtsflächen nur aviatische und landwirtschaftliche Nutzungen möglich sind.

Wird mit den relativ niedrigen Mindest-Baurechtszinsen nicht ein wertvolles Grundstück im Besitz des Bundes „verschenkt“?

Das Grundstück kann nur mit verschiedenen Auflagen als Flugfeld genutzt werden: Die geringe Anzahl Flugbewegungen, der Verzicht auf Nebennutzungen und die kurze Nutzungsdauer von nur 20 resp. 30 Jahren schränken das Ertragspotenzial stark ein. Dementsprechend muss auch ein tiefer Baurechtszins veranschlagt werden. Mit einer nicht-aviatischen Nutzung lässt sich das nicht vergleichen.

Die Ausschreibung ist aber bewusst so ausgestaltet, dass die Bewerber höhere Angebote als die Minimalvorgaben einreichen können. Mit einem höheren Angebot steigen die Chancen für einen Zuschlag und der Wettbewerb kommt voll zum Tragen.

Wie wird die militärische Nutzung auf dem zivilen Flugfeld aussehen?

Die Luftwaffe wird gemäss Stationierungskonzept am Standort Dübendorf nur noch eine Helikopterbasis betreiben und die Piste – sofern diese von einem zivilen Betreiber im Baurecht übernommen wird – bei Bedarf noch mitbenützen.

Was geschieht mit den heute auf dem Flugplatz Dübendorf stattfindenden zivilen Nutzungen?

Aviatische Nutzungen ausserhalb der vorgesehenen Flächen für den Flugplatzbetrieb sind nach der Überführung in ein ziviles Flugfeld nicht mehr möglich. Den heute auf dem Flugplatz Dübendorf stationierten Unternehmen (z.B. Ju-Air, Solar Impulse) steht es jedoch frei, sich als Betreiber des Flugplatzes zu bewerben oder sich bei einem künftigen Flugplatzbetreiber einzumieten. Die REGA kann weiterhin vom Standort Dübendorf operieren. Sie müsste mittelfristig, im Sinne einer Konzentration der Helikopter-Aktivitäten, ihren Standort aber in den Norden des Areals verlegen.

Die übrigen (nicht-aviatischen) Nutzungen auf dem Areal des Flugplatzes Dübendorf müssen den gesetzlichen und raumplanerischen Bestimmungen des Bundes, des Kantons Zürich und der Standortgemeinden entsprechen.

Sind auf dem Flugplatzareal künftig auch nicht-aviatische Nutzungen wie z.B. Shopping-Center, Hotels oder Wohnungen (sog. Nebennutzungen) möglich?

Nutzungen dieser Art würden für einen Flugplatzbetreiber ein grosses wirtschaftliches Potenzial beinhalten. Voraussetzung für solche Nutzungen ist jedoch das Vorhandensein entsprechender kommunaler Nutzungszonen. Diese Voraussetzung ist heute nicht gegeben. Die Schaffung solcher Nutzungszonen setzt eine Ortsplanung der Standortgemeinden voraus.

Wird durch den zivilen Flugbetrieb in Dübendorf ein möglicher Nationaler Innovationspark auf dem Areal verhindert?

Nein, die Flugplatznutzung wurde mit den Bedürfnissen des Nationalen Innovationsparks, Hubstandort Dübendorf, abgestimmt. Entsprechend wird die Pistenlänge auf 1'800 Meter reduziert. Ebenso wird die aviatisch nutzbare Fläche im Wesentlichen auf den südlichen Bereich der Piste konzentriert. Für den Nationalen Innovationspark stehen mehr als 70 Hektaren an Landfläche zur Verfügung.

Wird durch einen Nationalen Innovationspark nicht ein Areal verbaut („zubetoniert“), das den Betrieb eines angrenzenden Flugfeldes stört resp. verunmöglicht?

Nein, die für den Innovationspark bezeichnete Fläche (mehr als 70 Hektar) unterliegt gesetzlichen Bestimmungen (Lärmkurven, Hindernisbegrenzung, Höhenbegrenzung etc), welche sicherstellen, dass sich Innovationspark und Flugfeld nicht gegenseitig beeinträchtigen.