



Fragen und Antworten zur künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf

Zivilaviatik

Weshalb hat der Bund die Flugplatz Dübendorf AG als künftigen Betreiber eines zivilen Flugfeldes ausgewählt?

Der Bund hat im Dezember des vergangenen Jahres mit einer Ausschreibung die Suche nach einem Flugplatzhalter begonnen, der den Flugplatz Dübendorf als ziviles Flugfeld betreiben kann. Auf die Ausschreibung haben sich zwei Schweizer Bewerber gemeldet, neben der Flugplatz Dübendorf AG war dies die TopMotion GmbH, die mit dem Air Force Center Dübendorf verbunden ist. Die Flugplatz Dübendorf AG konnte ein überzeugendes Konzept vorlegen, das bei einem Betrieb von 30 Jahren selbsttragend ist, keine finanzielle Unterstützung durch den Bund benötigt und dem Bund einen jährlichen Baurechtszins entrichtet. Im Konzept der Flugplatz Dübendorf AG liegt der Schwerpunkt bei der Geschäftsfliegerei, die für den Wirtschaftsstandort Zürich von grosser Bedeutung ist, und deren Zukunft auf dem Flughafen Zürich längerfristig eingeschränkt wird.

Ab wann kann die Flugplatz Dübendorf AG den Betrieb aufnehmen?

Nach dem Entscheid des Bundesrates werden als erstes die Vertragsverhandlungen zwischen dem Bund und der Flugplatz Dübendorf AG aufgenommen. Anschliessend folgt eine längere Planungs- und Bewilligungsphase, die fünf bis 10 Jahre dauern kann. Im Rahmen des Sachplanungsverfahrens werden der Kanton und betroffenen Gemeinden angehört und die Bevölkerung kann mitwirken. Während der öffentlichen Auflage für die Erteilung der Betriebsbewilligung, des Betriebsreglements und der Plangenehmigungen sind auch Einsprachen möglich. Mit einer Betriebsaufnahme ist nicht vor dem Jahr 2020 zu rechnen.

Weshalb soll es in dem dichtbesiedelten Gebiet und so nah beim Flughafen Zürich einen zweiten Flughafen geben?

Der Flughafen Zürich stösst kapazitätsmässig an seine Grenzen. In Spitzenzeiten ist es für Geschäftsflugzeuge und für die Leichtaviatik schon heute schwierig geworden, Zürich anzufliegen oder von dort aus zu starten. Das BAZL hat in einer internen Studie untersucht, welche Optionen es für eine Verlagerung der Geschäftsfliegerei und der Leichtaviatik vom Flughafen Zürich an einen anderen Ort gibt. Dübendorf mit seiner auch nach dem Rückbau immer noch langen Piste von 1800 Metern und seiner unmittelbaren Nähe zum Wirtschaftsstandort Zürich hat sich als einzige ernsthafte Option erwiesen. Im weiteren geht der Bund davon aus, dass für die Nutzer des Innovationsparks ein naher Flughafen interessante Synergien ergeben dürfte.

Dem Bund ist aber auch bewusst, dass die Bevölkerung rund um den Flughafen Dübendorf nicht einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzt sein darf. Aus diesem Grund werden dem künftigen Betreiber restriktive Vorschriften auferlegt. So muss der künftige Betrieb die Planungswerte gemäss Lärmschutz-Verordnung einhalten. Damit wären nach einer Schätzung in etwa 28'000 Flugbewegungen möglich. Heute finden rund 14'500 Flugbewegungen statt. Zudem ist kein planmässiger Linien- oder Charterverkehr erlaubt. Ebenfalls nicht gestattet sind Schulungsflüge, die der Erstausbildung dienen.

Lässt sich ein Betrieb in Dübendorf überhaupt mit dem Betrieb des Flughafens Zürich vereinbaren?

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. Entsprechende Abklärungen mit der Flugsicherung Skyguide und dem Flughafen Zürich haben ergeben, dass diese Koordination möglich ist.

Militäraviatik

Warum gibt das VBS den Militärflugplatz auf?

Mit der Weiterentwicklung der Armee soll mit einer angemessenen Investitionsquote die materielle Erneuerung der Armee sichergestellt werden. Dazu müssen die heutigen Betriebskosten deutlich gesenkt werden. Eine wichtige Massnahme ist der Verzicht auf militärische Infrastrukturen, wozu auch der Militärflugplatz Dübendorf gehört.

Wie wird die künftige militärische Nutzung auf dem zivilen Flugfeld aussehen?

Die Luftwaffe wird ihre Aktivitäten im Norden des Flugplatzes konzentrieren. Im Bereich der bestehenden Hallen 10-12 wird sie eine Infrastruktur für den Betrieb einer Bundesbasis für Helikopter erstellen. Sie wird zudem die Möglichkeit haben, die zivil betriebene Piste für den Bedarf des Bundes mit Flugzeugen zu benutzen. Aufgrund der finanziellen Prioritäten bei der Umsetzung der Weiterentwicklung der Armee wird die Bundesbasis frühestens 2022 bereit sein. In der Übergangsphase wird das VBS den Betrieb des bisherigen Militärflugplatzes weiter sicherstellen.

Was passiert in der Übergangsphase, bis der Zivilflugplatz bewilligt ist?

Dübendorf bleibt ein Militärflugplatz, bis der zivile Flugplatzbetreiber die nötigen Bewilligungen eingeholt hat. Die Luftwaffe wird die Piste weiter betreiben und wie heute mit militärischen Flugzeugen nutzen.

Die heutigen zivilen Nutzungen in Dübendorf bleiben vorderhand ebenfalls möglich. Was mit ihnen in Zukunft geschehen wird, ist Gegenstand der weiteren Planung.

Innovationspark

Wer braucht im Raum Zürich schon einen Innovationspark? Es gibt doch schon den Technopark in der Stadt und den Biopark in Schlieren?

Die Schaffung eines Innovationsparks folgt auf nationaler Ebene dem Wunsch des Bundes, der die diesbezüglichen Grundlagen 2012 geschaffen hat. Auf kantonaler Ebene folgt die Schaffung einem Legislaturziel der Zürcher Kantonsregierung.

Der Bundesrat wird in der Botschaft zum Innovationspark (Verabschiedung Ende 2014 erwartet) die Unterschiede zwischen regionalen Technoparks und dem nationalen Innovationspark noch detaillierter darlegen. Nur so viel: es gibt Unterschiede in Bezug auf die "Kunden", die Ziele, die Grösse, die Vermarktung usw. Mit dem Innovationspark soll die Schweiz als weltweit erstklassiger Innovationsstandort noch besser positioniert werden. Das dient künftigen Industriepartnern, der vorhandenen Wirtschaft einschliesslich der KMU, und nicht zuletzt auch den den Hochschul- und Fachhochschul-Forschungsstätten.

Kann man den Innovationspark direkt neben einem zivilen Flugfeld realisieren? Stören sich diese Anlagen nicht gegenseitig?

Nein, die Nutzungen wurden bereits im Vorfeld eng aufeinander abgestimmt. Beispielsweise wird die Piste für das künftige Flugfeld auf 1'800 Meter reduziert. Ebenso wird die aviatisch nutzbare Fläche im wesentlichen auf den südlichen Bereich der Piste konzentriert.

Umgekehrt unterliegt die für den Innovationspark reservierte Fläche (gut 70 Hektar) gesetzlichen Bestimmungen (Lärmkurven, Hindernisbegrenzung, Höhenbegrenzung etc), welche sicherstellen, dass sich die beiden Nutzungen nicht gegenseitig stören.

Es kann übrigens auch attraktiv sein, ein Flugfeld in unmittelbarer Nähe zu einem Innovationszentrum zu haben. Der Flugplatz Grenchen ist dafür ein gutes Beispiel, das in unmittelbarer Nähe zur Uhren- und Feinmechanikindustrie im Raum Biel / Solothurn liegt.

Wie wird sichergestellt, dass durch den Innovationspark das Areal nicht "zubetoniert" wird?

Der Kanton Zürich hat in einer städtebaulichen Studie) hergeleitet, wie er sich die Bepflanzung des Areals vorstellt. Er geht dabei von einer Etappierung aus, d.h. in einem ersten Schritt wird wahrscheinlich erst eine Fläche von 25 Hektaren überbaut.