

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Absender

.....
.....
.....

.....
Ort/Datum

Einwendungen zum Entwurf SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf vom 18.01.2019

Sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss der amtlichen Publikation im Bundesblatt vom 12. Februar 2019 ist die Stellungnahme zum Entwurf Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Objektblatt Flugplatz Dübendorf bis zum 19. März 2019 schriftlich beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, einzureichen. Der Entwurf zum Objektblatt Flugplatz Dübendorf ist gestützt auf die nachfolgenden Ausführungen und Begründungen anzupassen und zu ergänzen.

Zweckbestimmung

Ein weiterer ziviler Flugplatz mit hohen Flugbewegungszahlen in nächster Nähe zum bestehenden Flughafen Zürich-Kloten erhöht die Lärmbelastung rund um den Flugplatz und stellt ein wesentliches Sicherheitsrisiko dar. Die Komplexität im Zürcher Luftraum darf nicht durch die Business- und Privatfliegerei weiter erhöht werden.

Anträge:

1. Das zivile Flugfeld soll der historischen Fliegerei und Werkflügen der ansässigen Unternehmungen, Rettungsflügen und Flügen im staatlichen Auftrag dienen (inkl. WEF).
2. Der Flugplatz soll im heute akzeptierten Rahmen weitergenutzt werden (inkl. Militär), die Entwicklung des Betriebs darf zu keiner wahrnehmbaren Erhöhung des Fluglärms führen.
3. Geschäftsfliegerei, Linien- und Charterflugverkehr, Freizeit- und Sportfliegerei mit Flächenflugzeugen und Helis 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), Flüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark und Werkflügen der ansässigen Unternehmungen).

Rahmenbedingungen zum Betrieb

Ein unkontrolliertes Wachstum des Flugplatzes Dübendorf würde die Lebensqualität massiv einschränken und mit der geplanten Siedlungsentwicklung gemäss Richtplan im Widerspruch stehen. Die Entwicklung des Flugplatzes muss für die Bevölkerung tragbar bleiben, in dem keine zusätzliche Belastung durch Fluglärm entsteht.

Anträge:

4. Die Anzahl der Flugbewegungen ist zu begrenzen und verbindlich auf maximal 20'000 Flüge pro Jahr festzulegen.
5. Die Betriebszeiten sind gemäss den Forderungen der Standortgemeinden wie heute auf die Werkzeuge (7:30 – 12:00 und 13:30 bis 17:00 Uhr) zu beschränken (Ausnahme: Ju-Air und Flüge im staatlichen Auftrag, inkl. WEF).
6. Beim Betrieb des Flugplatzes ist die Sicherheit jederzeit zu gewährleisten.

Lärmbelastung

Der Bevölkerung im dicht besiedelten Glattal, welche bereits anderen intensiven Lärmquellen (wie Autobahnen und Flughafen Zürich-Kloten) ausgesetzt ist, sind keine weiteren Lärmquellen zuzumuten. Die Lärmemissionen durch Flugzeuge und Helikopter müssen so gering wie möglich gehalten werden.

Anträge:

7. Als Ziel-Wert ist eine in ihrer Form reduzierte Lärmkurve festzulegen, welche durch lärmreduzierende Flugzeuge bis beispielsweise 2030 erreicht werden soll.

8. Leisere Flugzeuge dürfen nicht zugunsten von zusätzlichen Bewegungen genutzt werden, sondern müssen zu weniger Lärm für die Bevölkerung führen.
9. Jegliche schweren Flugzeugtypen sind vom Flugplatz Dübendorf auszuschliessen (Ausnahme Parabelflüge sowie Flüge im Zusammenhang mit der reinen Funktion Werkflugplatz und dem WEF).

Rahmenbedingung zur Infrastruktur

Die heutige Pistenlänge von 2355 m wird auf eine maximal nutzbare Landestrecke von 1826 m gekürzt, für die Starts von schweren Geschäftsfliegern soll die Piste jedoch verlängert werden können. Starts und Landungen der Helikopter auf der Abflugstelle nördlich des Areals werden zu einer stärkeren Lärmbelastung der Anwohner führen.

Anträge:

10. Eine maximal nutzbare Pistenlänge von 1826 m wird begrüsst. Eine Pistenverlängerung auf maximal 2176 m für die Starts von schweren Flugzeugen ist auf Einzelflüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark, dem WEF und für Werkflüge zu beschränken.
11. Starts und Landungen der Helikopter nördlich der Piste sind nur für das Militär und die KAPO erlaubt.

Flugplatzperimeter

Die geplante Helikopterbasis im Norden des Flugplatzareals liegt ausserhalb des geltenden militärischen Flugplatzperimeters. Grundsätzlich sind alle Infrastrukturen, aber auch vorübergehende Installationen im heute geltenden Perimeter zu integrieren.

Anträge:

12. Der Flugplatzperimeter ist in Bezug der Pistenlänge und der Pistenbefahrung gemäss Ausschreibungsunterlagen des Bundes vom 12.12.2013 einzuhalten, jedoch um die private Helikopterbasis zu verkleinern.
13. Der private Heliport im nördlichen Areal ist abzulehnen. Weiter ist auch die Belastung durch private Helikopter abzulehnen (Ausnahme Flüge im Zusammenhang mit dem WEF).
14. Die REGA und die historischen Flüge (z.B. Ju-Air) sollen im Sinne der Bestandesgarantie am bisherigen Standort stationiert bleiben. Der Zugang vom Areal des Air Force Center zur Piste muss weiterhin gewährleistet bleiben.

Verkehrerschliessung

Für die Erschliessung sind zwei Zufahrten vorgesehen.

Anträge:

15. Der Perimeter für den Flugplatz Dübendorf darf nur an einer Stelle erschlossen werden und zwar südlich der Piste.
16. Die Erschliessung einschliesslich der Kosten ist ausschliesslich Sache der Flugplatzhalterin.

Gewässerschutz, Natur- und Landschaftsschutz

Anträge:

17. Die Infrastruktur und der Flugbetrieb sind so zu gestalten, dass die Vorgaben des Schutzzonelements (Baudirektion des Kantons Zürichs, Verfügung Nr. 315 vom 2.11.2005) zum Schutz der Grundwasserschutzzone Stiegenhof und Widacher vollumfänglich eingehalten werden.
18. 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.

Ich bitte Sie, die obenstehenden Einwendungen und Anträge zu berücksichtigen. Besten Dank.
Freundliche Grüsse

.....
Unterschrift