

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Bern, 19. März 2019 PK/pa

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach 5236
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

**Öffentliche Mitwirkung zum Entwurf des SIL-Objektblattes Flugplatz Dübendorf
Stellungnahme der AEROSUISSE**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE nimmt zur öffentlichen Mitwirkung zum Entwurf des SIL-Objektblattes Flugplatz Dübendorf wie folgt Stellung:

Die AEROSUISSE ist überzeugt, dass die Sparte der Geschäftsflugfahrt ein Erfolgsgarant für unsere stark exportorientierte, global vernetzte Wirtschaft ist und für die Ansiedlung internationaler Unternehmen in der Schweiz eine wichtige Rolle spielt. Sie leistet in der Schweiz gemäss Studien der European Business Aviation Association (EBAA) eine Wertschöpfung von über 1.4 Mrd. Schweizer Franken. Damit dieser Faktor auch in Zukunft für den Wirtschaftsstandort Schweiz spricht, braucht die Business Aviation langfristig flexible Zeitfenster für Starts und Landungen am Standort Zürich. Diese Aufgabe kann der Landesflughafen Zürich in absehbarer Zeit nicht mehr erfüllen; er operiert in Spitzenzeiten schon heute an der Kapazitätsgrenze.

Mit Blick auf die Engpässe am Flughafen Zürich misst der Bundesrat im Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz («Lupo 2016») und im Beschluss zur Dreifachnutzung des Flugplatzareals, der Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf wegen des grossen nationalen und öffentlichen Interesses strategische Bedeutung zu.

Um dieser strategischen Bedeutung gerecht zu werden, fordert die AEROSUISSE für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf ein solides Fundament im SIL-Objektblatt, das heisst betriebswirtschaftlich tragbare Rahmenbedingungen. Ohne solche Rahmenbedingungen kann die Geschäftsflugfahrt die Verantwortung für die Refinanzierung der neuen Infrastruktur auf dem Flugplatz Dübendorf nicht tragen. Mit anderen Worten: Ohne wertschöpfende Geschäftsflugfahrt kein Flugplatz Dübendorf.

Daraus folgt, dass der künftige Flugplatz Dübendorf über eine bedarfsgerechte und allwettertaugliche Infrastruktur verfügen muss, die weitgehend unabhängig vom Flughafen Zürich betrieben werden kann. Die Piste muss so konfiguriert sein, dass sie über eine ausreichende Länge für Starts zu Langstrecken-Destinationen aufweist. Der Flugplatz muss für seine internationale Kundschaft während sieben Tagen in der Woche entsprechend dem gesetzlichen Spielraum zwischen 06.00 – 22.00 Uhr geöffnet sein. Die

Verfügbarkeit – dazu gehören Pistenlänge und Betriebszeiten – bestimmt den Nutzen und damit die Wertschöpfung Flugplatzes.

Vor diesem Hintergrund fordert die AEROSUISSE den Bund dazu auf, die in seinem Konzept vorgesehenen Rahmenbedingungen auf dem Flugplatz Dübendorf soweit zu lockern, dass die am Flughafen Zürich verdrängten Flugsparten der Business Aviation sowie der Leicht- und Sportaviatik im Sinne des Substanzerhalts und der weitsichtigen Planung vollständig verlagert und somit vom Flugbetrieb am Landesflughafen entflochten werden können. Für die Business Aviation und die Leicht- und Sportaviatik ist der Umzug nach Dübendorf überlebenswichtig. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, dass sämtliche Bewegungen der Business Aviation und der Leicht- und Sportaviatik, welche in den letzten 10 Jahren auf dem Flughafen Zürich stattfanden oder aus Gründen der Kapazität nicht möglich waren, neu auf dem Flugplatz Dübendorf abgewickelt werden können.

Gleichzeitig ist zu gewährleisten, dass der Linienverkehr auf dem Flughafen Zürich und im angrenzenden Luftraum durch den Betrieb auf dem Flugplatz Dübendorf zu keiner Zeit beeinträchtigt wird.

Konkret bedeutet dies:

Keine Befristung der Betriebsbewilligung

Gemäss Art. 22 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) wird eine Betriebsbewilligung unbefristet erteilt, im Gegensatz zu einer Konzession (Art. 13 VIL). Die Aussage, dass die Betriebsbewilligung auf 30 Jahre befristet wird, ist deshalb zu streichen.

Wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage statt Neuanlage

Die Aussage im Erläuterungstext zur Lärmbelastung, wonach die Umnutzung von einem Militärflugplatz in ein ziviles Flugfeld wie eine neue ortsfeste Anlage nach Art. 7 LSV zu beurteilen ist, muss angepasst werden. Beim Flugplatz Dübendorf handelt es sich um die älteste aviatische Infrastruktur der Schweiz, die mehrere Epochen mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten und Betreibern erlebt hat. Es handelt sich also um eine bestehende Anlage, insbesondere was die Start- und Landebahn anbelangt. Nur diese ist neben dem geplanten Flottenmix für die Lärmkurve relevant. Demnach hat die lärmrechtliche Beurteilung nach Art. 8 und nicht nach Art. 7 LSV zu erfolgen.

Vom Flughafen Zürich unabhängiger Betrieb

Der Flugbetrieb in Dübendorf kann nur dann gemäss Lupo 2016 stattfinden, wenn es gelingt, die An- und Abflüge weitgehend unabhängig vom Flugbetrieb des Flughafens Zürich abzuwickeln. Dafür braucht es seitens BAZL grundlegend neue Lösungsansätze, um gestützt auf einen risikobasierten Ansatz diese luftfahrtpolitischen Ziele erreichen zu können.

Lärmbonus für militärische Flüge

Faktisch gilt für den militärischen Flugbetrieb – wie übrigens auch für die Blaulichtorganisationen – ein Zulassungszwang, ohne Einflussmöglichkeiten des Flugplatzhalters auf die Anzahl solcher Flugbewegungen sowie auf lenkungswirksame Massnahmen. Mit dem vom Bund in seinen Beschlüssen zur Dreifachnutzung stipulierten nationalen und öffentlichen Interesse der Dreifachnutzung ist von einem beschränkten Zulassungszwang gemäss Art. 20 VIL auszugehen. Es wird beantragt, dass die Pegelkorrektur (Lärmbonus) für die militärischen Flüge anzuwenden ist (LSV Anhang 8).

Ausdehnung der Betriebszeiten

Um das Ziel erreichen zu können, den Flugplatz Dübendorf als Zentrum für die Geschäftsluftfahrt zu etablieren, ist nebst der Pistenkonfiguration und der An- und Abflugverfahren die zeitliche Verfügbarkeit von grosser Bedeutung. Eine dem gesetzlichen Spielraum Rechnung tragende maximale Verfügbarkeit (Betriebszeiten) während sieben Tagen in der Woche wird von der internationalen Klientel nach dem Umzug vom Flughafen Zürich zum Flugplatz Dübendorf weiterhin erwartet.

Kein Ausschluss einer Stationierung von Helikoptern

Die Zweckbestimmung des Flugplatzes wurde im SIL-Konzeptteil festgesetzt und vom Bundesrat am 31. August 2016 genehmigt. Es ist nicht ersichtlich, weshalb der Wortlaut im SIL-Objektblatt-Entwurf geändert wird und die permanente Stationierung ziviler Helikopter nun ausgeklammert wird. Mit Blick auf den von der Schweizerischen Rettungsflugwacht Rega geplanten Unterhaltsbetrieb für Helikopter beantragen wir, diese Einschränkung zu streichen.

Keine Abschiebung von Sanierungsaufgaben des Grund- und Werkeigentümers auf den privaten Flugplatzhalter

Auf dem Flugplatz Dübendorf queren zwei eingedolte Fliessgewässer das Areal, die nach den Bestimmungen des Gewässerschutzgesetzes (GSchG) offenzulegen und zu revitalisieren sind. Diese Revitalisierungspflicht war weder Gegenstand der Ausschreibung, noch war sie dem Bund als Grundeigentümerin bekannt. Die Ausarbeitung von zwei Wasserbauprojekten wurde der zivilen Flugplatzhalterin zusätzlich auferlegt, und sie sollen als Bestandteil der Umnutzung vom Bund genehmigt werden. Im Weiteren genügt die Pistenentwässerung nicht den Anforderungen des Gewässerschutzes und muss saniert werden.

Der ungenügende Zustand der Dole Dürrbach und der unzureichende Hochwasserschutz sind Themen, die ungeachtet der Umnutzung von den zuständigen Behörden anzugehen sind. Mit Blick auf die finanziellen Risiken für das Umnutzungsprojekt wird dem Bund beantragt, in seiner Rolle als Grundstück- und Werkeigentümer die zwingend notwendigen Sanierungen seiner Werke und die über die Baurechtsdauer hinausgehenden Langfristthemen, wie die Offenlegung von Gewässern, anzugehen und aktiv zu Lösungen beizutragen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen, und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen