

IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN

www.zivilflugplatz-duebendorf-nein.ch

SIL Objektblatt - Was wir kritisieren

Hinsichtlich genereller Punkte

- Prozess der Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf aus verfahrensmässiger und inhaltlicher Sicht
- Ungleichbehandlung der verschiedenen Interessen im Koordinationsprozess
- Weitere Präzisierung der zulässigen und ausgeschlossenen Verkehrsarten (erst) im Betriebsreglement
- Weitere Differenzierung der Betriebszeiten (erst) im Betriebsreglement
- Die definitive Festlegung der Lärmkurven erfolgt erst in der Umnutzungsphase
- Zu viele vage Formulierungen und reine Absichtserklärungen („kann“, „soll“, „möglichst“, etc.)
- Nur minimale bis keine Vorgaben und Auflagen für berechnete Normen und keine Sanktionierung
- Bei vielen wichtigen Punkten Verweis auf Festlegung im Umnutzungsverfahren
- Unzureichende Verbindlichkeit und Verlässlichkeit
- Keine Berücksichtigung der Haltung und Argumente der drei Standortgemeinden sowie der regionalen Perspektive (ZPG) und Interessen (Bevölkerung)

Hinsichtlich spezifischer Aspekte

- Erheblich längere Betriebszeiten werktags sowie an Wochenenden
- Anzahl maximaler Flugbewegungen von 28'600 nicht realistisch → höhere Zahlen erwartet
- Ausnahmen zu den Betriebszeiten an Wochenenden möglich, v.a. für Geschäftsflüge
- Von insg. 4'000 Helikopterflügen (ohne Militär!) entfallen 1'300 (zusätzliche) Heliflüge auf weitere Zwecke ohne permanente Stationierung (→ vermutlich rein private oder geschäftliche Flüge)
- Von insg. 28'600 vorgesehenen Flugbewegungen entfallen 10'700 (37%) auf Grossflugzeuge mit einem Gewicht von mehr als 8.6t
- Die vorgesehene Lärmbelastung überschreitet die Vorgaben gemäss Sachplan Militär (SPM)
- Die Fluglärmrechnung durch FDAG als designierte Betreiberin → keine Unabhängigkeit
- Die Wirtschaftlichkeit des zivilen Flugplatzes ist nicht nachgewiesen → wird stark in Frage gestellt
- Keine Berücksichtigung des Gemeindekonzepts «Historischer Flugplatz mit Werkflügen»

⇒ Bereits vor Aufnahme des zivilen Flugbetriebs bewusste Inkaufnahme von Überschreitungen der vorgeschriebenen Regeln (Betriebszeiten, Nachtruhe, Lärmbelastungen)

⇒ Eindeutige und einseitige Bevorzugung der Interessen von Bund und FDAG

⇒ Wenig Klarheit für Bevölkerung bezüglich Auswirkungen der künftigen zivilen Nutzung

⇒ SIL-Objektblatt schafft bei den betroffenen Anspruchsgruppen kein Vertrauen

SIL Objektblatt - Die wesentlichen Anträge bzw. Forderungen der IG

1. Nutzung des zivilen Flugfelds in erster Linie durch das Militär (Luftwaffe), historische Fliegerei, Werkflüge, Rettungsflüge und Flüge im staatlichen Auftrag (inkl. WEF)
2. Weiternutzung des Flugplatzes im heutigen akzeptierten Rahmen, keine wahrnehmbare Erhöhung des Fluglärms
3. Ausschluss von Geschäftsfliegerei, Linien- und Charterflugverkehr, Freizeit-, Klein- und Sportfliegerei mit Flächenflugzeugen und Helikopterflügen für private Zwecke sowie Schulungs- und Taxiflügen
4. Begrenzung der Flugbewegungen auf 20'000 p.a.
5. Begrenzung der Betriebszeiten gemäss den Forderungen der Standortgemeinden wie heute. Keine Ausnahmeregelungen ausser für Such- und Rettungsflüge
6. Kein privater Heliport nördlich der Piste (nur für das Militär und die Kantonspolizei)
7. Zwingende Einhaltung der gem. LSV zulässigen Lärmemissionen und -immissionen ohne Erleichterungen
8. Berechnung der Fluglärmbelastung durch eine unabhängige, nicht befangene Drittpartei
9. Ausschluss jeglicher schwerer Flugzeugtypen vom Flugplatz Dübendorf (ausser für Werkflüge)
10. Zulassung nur von Business Jets der Lärmkategorie 3 und leiser. Leisere Flugzeugtypen dürfen nicht zu mehr Flugbewegungen, sondern müssen zu weniger Lärm für die Bevölkerung führen
11. Vorbehaltlose Reduktion der Pistenlänge von 2'355m auf 1'826m
Keine zusätzlichen Sicherheitsflächen oder Pistenverlängerungen für schwere Flugzeugtypen
12. Schutz der Grundwasserzonen bzw. Trinkwasserversorgung muss gewährleistet ist
13. Beschreibung der hohen ökologischen Bedeutung des Areals und Verankerung der Zielwerte gem. Natur- und Landschaftsschutzgesetz für die ökologisch wertvollen Flächen
14. Umfassende Bewertung der Flugverfahren und nötigen Koordination zwischen Flughafen Zürich-Kloten und Flugplatz Dübendorf und deren Überprüfung durch eine unabhängige Stelle bezüglich sicherheitsrelevanter Aspekte
15. Vor Inbetriebnahme des zivilen Flugbetriebs Nachweis einer unabhängigen Instanz, dass die Sicherheit im Luftraum über dem Gebiet des Flugplatzes Dübendorf gewährleistet ist

