

Komitee Weltoffenes Zürich, Postfach, 8708 Männedorf

Baudirektion des Kantons Zürich
Herr Regierungsrat Dr. Martin Neukom
Walcheplatz 2
8090 Zürich

Männedorf, 2. November 2021/asü

Stellungnahme «Öffentliche Auflage kantonaler Richtplan, Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf»

Vorstand:

Martin Naville
(Präsident)

Martin Brettenthaler
Silvan Eberhard
Markus Hutter
Andreas W. Keller

Mitglieder:

Martin Albers
Dr. Dieter Bambauer
Christof Domeisen
Mario F. Galli
Balz Halter
Hans Hess
Patrick Hess
Dr. Günter Heuberger
Dr. Daniel Hunziker
Dr. Martin Kessler
Urs Kessler
Dr. Thomas O. Koller
Andrea Kracht
Dr. Karin Lenzlinger
Klaus Lichtenstein
Armin Meier
Dr. Dieter Neupert
Andrea Rytz
Rudolf O. Schmid
Yves Serra
Bruno Sidler
Thomas Studhalter
Andreas Umbach
Franz von Reding
Dr. Ole Wiesinger

Sehr geehrter Herr Regierungsrat, sehr geehrte Damen und Herren

Gerne reichen wir zur Anhörung «Öffentliche Auflage kantonaler Richtplan Teilrevision Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» unsere Standpunkte ein und freuen uns, wenn diese in Ihre Bewertung einfließen.

Das Komitee Weltoffenes Zürich setzt sich für eine hohe Standortqualität und gute Rahmenbedingungen im Wirtschaftsraum Zürich ein. Im Fokus steht die optimale europäische und globale Verkehrsanbindung des Grossraums Zürich. Zentral ist die Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Interkontinental-Flughafens Zürich. Präsiert wird das Komitee von Martin Naville, CEO der Swiss-American Chamber of Commerce.

Grundsätzliche Erwägungen

Der Flugplatz Dübendorf soll zu einem zivilen Forschungs- und Werkflugplatz mit militärischer Mitbenutzung umgenutzt werden und die aviatische Infrastruktur als strategische Landreserve erhalten bleiben. Diese Formulierung im revidierten kantonalen Richtplan, Kapitel 4.7.2.1., begrüßen wir. Und gerne nutzen wir die Gelegenheit, hier einige allgemeine Erwägungen zu der Teilrevision des kantonalen Richtplans sowie zum Ende August 2021 vom Zürcher Regierungsrat vorgestellten Synthesebericht «Gebietsentwicklung Dübendorf» darzulegen.

- Richtig ist, auf eine Dreifachnutzung des Flugplatzareals zu setzen: auf Innovationspark, Flugplatz und militärische Nutzung. Die Piste bleibt so erhalten.
- Vision und Zielbild des Syntheseberichts sind sehr ambitioniert formuliert. Das ist erfrischend, denn unser Wohlstand ist nicht gottgegeben, sondern

muss durch Forschung, Innovationen und Unternehmergeist täglich gesichert und «neu erfunden» werden. Es verdient Anerkennung, dass die Latte hochgelegt wird. Der Flugplatz soll zu einem Leuchtturm entwickelt werden, zu einem international führenden Standort für die Forschung, Entwicklung und Erprobung von innovativen und CO₂-neutralen Mobilitätslösungen am Boden und in der Luft. Das sind und bleiben Megathemen. Insbesondere die Luftfahrt muss und will durch Innovationen und den breiten Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen ökologischer werden. Neue Technologien und günstigere Produktionskosten sind der passende Weg. Verbote oder neue nationale Abgaben behindern diese Entwicklung.

- Als positives Zeichen werten wir, dass der Synthesebericht als «Flight Plan» betitelt ist: Der Name drückt aus, dass die Fliegerei auch in der Umsetzung ihren angemessenen Stellenwert erhalten soll. Wir zählen darauf.

Konkrete Punkte

- Ebenfalls im Kapitel 4.7.2.1. soll im kantonalen Richtplan ein Plafond von 20'000 Bewegungen für den Flugplatz Dübendorf festgeschrieben werden. Das ist für uns nicht nachvollziehbar und wir beantragen, auf die Nennung einer Angabe der Zahl der zulässigen Flugbewegungen zu verzichten.

Dass die Zahl der Flugbewegungen fixiert werden soll, widerspricht auch der Formulierung im Kapitel 6.2.2. Da heisst es: «Die Entwicklung des Innovationsparks sowie des Forschungs- und Werkflugplatzes soll schrittweise erfolgen können und ausreichend flexible Strukturen aufweisen, um den im Laufe der Zeit verändernden Ansprüchen zu genügen...»

Die Definition der Bewegungszahl ist gerade mit Blick auf die richtigerweise ambitionierten Ziele, die mit dem Innovationspark verknüpft werden, widersprüchlich. Wenn die Ziele erreicht werden und sich die Mobilität punkto Emissionen positiv entwickelt, muss sich dies auch auf deren «erlaubten» Einsatz respektive auf den Betrieb auswirken. Der Richtplan hat einen Planungshorizont von 20 bis 25 Jahren. In dieser Zeit wird die Technologie - hoffentlich - grosse Fortschritte machen. Da kann das Korsett nicht dauerhaft klein und starr sein.

- Im Kapitel 4.7.2.2 wird die Länge der Piste fixiert, die zur Verfügung stehen darf. Aus den gleichen Gründen wie bezüglich der Zahl der Flugbewegungen lehnen wir eine starre Fixierung ab und beantragen, dass auf eine Angabe der Länge der Hartbelagpiste 11/29 verzichtet wird.
- Nicht erwähnt im Richtplan wird die Business Aviation. Wir bedauern, dass sie ausser Rang und Traktanden gefallen ist, denn sie ist volkswirtschaftlich bedeutsam, wichtig für den Standort Zürich und es ist zu befürchten, dass sie am Flughafen Zürich in absehbarer Zeit zunehmend verdrängt wird. Mit Blick auf die aktuelle politische Konstellation in Bern und Zürich ist dieser

Missstand wohl oder übel in Kauf zu nehmen, um das aktuelle Projekt mit der Dreifachnutzung nicht zu gefährden. Wir weisen aber dezidiert darauf hin, dass im Laufe der Zeit ergebnisoffen eine Lösung für die Geschäftsfliegerei am Standort Zürich gefunden werden muss. Und auch hier gilt: Je nach technologischer Entwicklung gerade auch der Business Aviation ist künftig zu prüfen, ob sie nicht doch als sinnvolle Ergänzung am Flugplatz Dübendorf angesiedelt werden kann.

Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse,

Komitee Weltoffenes Zürich



Andreas Schürer, Geschäftsführer Komitee Weltoffenes Zürich