



- 6. Flugplatz Dübendorf: Historischer Flugplatz mit Werkflügen; Zustimmung zum interkommunalen Vertrag für die Gründung einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft zum Betrieb des Flugplatzes Dübendorf und Zustimmung zu einem einmaligen Kostenanteil von Fr. 1'172'000.00 am Aktienkapital sowie zu einem jährlich wiederkehrenden Kostenanteil von Fr. 761'800.00 am jährlichen Betriebsdefizit; Zustimmung zuhanden der Urnenabstimmung
GR Geschäft Nr. 193/2017**

Referat GRPK-Sprecherin Alexandra Freuler

„Im Namen der GRPK stelle ich Ihnen das vorliegende Geschäft vor.

Formelle Prüfung

Der Antrag des Stadtrates Dübendorf an den Gemeinderat ist verständlich strukturiert und formuliert. Die aufliegenden Akten waren zuerst nur für die GRPK komplett. Spätestens mit der Traktandierung des Geschäfts für den Gemeinderat wurde die Aktenauflage für den Gemeinderat komplettiert. Das Beschlussdispositiv weist unter Ziffer 8 einen Formfehler aus. Die Unterkommission der GRPK beantragt einstimmig folgende Änderung:

8. Der Stadtrat wird mit dem Vorbereiten und Durchführen der Urnenabstimmung zu den vorstehenden Beschlüssen Ziffern 1, 2 und 3 beauftragt.

Der Stadtrat ist aufgefordert, für die Urnenabstimmung auf der Homepage der Stadt Dübendorf ebenfalls sämtliche Akten gemäss Aktenauflage zu publizieren. Die geschätzten Kosten für die Planungsphase (Phase nach Gründung der AG bis Inbetriebnahme des Konzepts) über Fr. 450'000.00 (Anteil Dübendorf Fr. 150'000.00), welcher über die Investitionsrechnungen der Gemeinden abgerechnet wird, sind in der Weisung nicht ausgewiesen.

Inhalt des Antrags

Die Stadt Dübendorf und die Gemeinden Volketswil und Wangen-Brüttsellen beabsichtigen, eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft für den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf zu gründen. Das Aktienkapital der Gesellschaft wird mit Fr. 2'000'000.00 festgelegt, wovon der Anteil für Dübendorf Fr. 1'172'000.00 ausmacht. Gemäss Businessplan erwarten die Gemeinden in den ersten 10 Jahren ein Betriebsdefizit von Fr. 1'300'000.00, woran sich Dübendorf jährlich mit Fr. 761'800.00 beteiligen wird. Ab dem 11. Betriebsjahr soll sich das Defizit auf Fr. 1'200'000.00 reduzieren, was eine Kostenfolge für Dübendorf von jährlich Fr. 703'200.00 nach sich zieht. Diese Reduktion ist in der Weisung, jedoch nicht im Beschlussdispositiv, enthalten. Als Richtlinien für den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf sollen folgende Rahmenbedingungen gelten:

- Werkflüge:
Montag bis Freitag 7.30 Uhr bis 12.00 Uhr; 13.30 Uhr bis 17.00 Uhr
- Ausnahmeregelung JU-Air:
Montag bis Freitag 7.30 Uhr bis 12.00 Uhr; 13.30 Uhr bis 19.00 Uhr; Samstag und Sonntag nach Voranmeldung
- Ausnahmen:
Flüge im staatlichen Auftrag und Rettungsflüge. Für weitere Charter- und Taxiflüge können in begründeten Fällen ebenfalls Ausnahmegenehmigungen erteilt werden
- Die angestrebte Anzahl Flugbewegungen soll 20'000 nicht übersteigen

An der gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft können sich weitere Partner beteiligen - die öffentliche Hand wird jedoch immer mindestens 51 % des Aktienkapitals halten. Die abschliessende Kompetenz zur Erteilung der Betriebsbewilligung obliegt dem Bundesrat. Die Anrainergemeinden beabsichtigen, mit diesen Volksabstimmungen dem Bund die unter anderem geforderte finanzielle Sicherstellung nachzuweisen. Ein allfälliger positiver Entscheid zweier Gemeinden zum Konzept, wird im Falle einer ablehnenden Entscheidung der dritten Gemeinde sistiert. Für weitere Details zum Inhalt des Antrags verweist die Unterkommission der GRPK auf die Weisung sowie das Faktenblatt vom 29. Juni 2017.

Getroffene Abklärungen der Unterkommission



Die Unterkommission hat sich an mehreren Sitzungen getroffen. Sie hat den Antrag geprüft, sowie die aufliegenden Akten eingehend studiert und die Inhalte mit dem Antrag des Stadtrates verglichen. Die eingereichten Fragen wurden vollständig beantwortet. Der ausführliche Fragenkatalog inkl. einzelner Bemerkungen der Unterkommission ist Bestandteil dieses Schlussberichts. Folgende Fragen sind aus Sicht der Unterkommission für die Beurteilung des Geschäfts besonders relevant:

- Sollte der Defizitbeitrag sowie alle unternehmerischen Handlungsmöglichkeiten ausgeschöpft sein und das Eigenkapital eine Überschuldung zeigen, ist für weitere Finanzanträge wiederum der Souverän zuständig.
- Allfällige «begründete Fälle» von Charter- und Taxiflügen müssen im Kontext mit den Institutionen und Startups, welche im Innovationspark tätig sind, stehen.
- Der Kostenteiler setzt sich aus «harten» und aus «weichen» Faktoren zusammen (Einwohnerzahlen / Steuerkraft / Nutzwert). Der Kostenteiler wurde mit 58.6 % für Dübendorf, 25.4 % Volketswil und 16.0 % Wangen-Brüttsellen berechnet.
- Fragen hinsichtlich Investitionsplan und Businessplan: Bis heute sind Fr. 67'810.60 (Stand, 22. August 2017) für Dübendorf angefallen.
- Bis zur Gründung der Aktiengesellschaft werden für die Stadt Dübendorf voraussichtlich weitere Fr. 100'000.00 an Planungskosten anfallen. Nach der Gründung bis zur Inbetriebnahme des Konzepts werden für die Stadt Dübendorf weitere Fr. 150'000.00 (Anteil der Fr. 450'000.00) anfallen. Ab Aufnahme des Konzepts wird der Defizitbeitrag ausgelöst.

Fazit

Die Mehrheit der GRPK folgt der Argumentation des Stadtrates, dass dies die einzige und somit notwendige Einflussnahme zur Steuerung des weiteren aviatischen Betriebs des Flugplatzes Dübendorf darstellt. Das Konzept basiert auf den folgenden vier Kernpunkten:

- Mehr Ruhe, da die Betriebszeiten eingeschränkt sind.
- Mehr Sicherheit aufgrund weniger Flugbewegungen.
- Hohe Wertschöpfung, Werkflugplatz mit sehr hoher Wertschöpfung pro Flugbewegung.
- Konstante Identifikation, «Unser Flugplatz» bleibt im Wesentlichen erhalten.

Der Businessplan ist von Infras erstellt worden. Er ist knapp gerechnet und bei den beantragten Kosten (Aktienkapital und Betriebsdefizit) sind keine Reserven eingebettet. Die neu zu gründende AG kann den Businessplan innerhalb der genehmigten Mittel definitiv erarbeiten. Obwohl zur jetzigen Zeit keine definitiven Partner vorhanden sind, werden sich aufgrund der vielen Letter of Intent's (LOI) Partner finden lassen, wodurch sich die Kosten für die beteiligten Gemeinden nicht über dem bewilligten Defizit bewegen werden. Bei einem allfälligen Nein der Anrainergemeinden gilt das Konzept der Flugplatz Dübendorf AG als gefestigt. Die Stadt Dübendorf kann sich nur noch im Behördenaustausch des SIL-Objektblatt-Prozess einbringen, sowie mittels Einsprachen und Rekursen analog einer Privatperson.

Fazit:

Die Anrainergemeinden unterbreiten dem Bund ein konkurrenzfähiges Angebot, welches er nur mit sehr guten Argumenten ablehnen kann. Zum ersten Mal in der jüngeren Geschichte, würde bei einem Ja der Bevölkerung zum vorliegenden Konzept ein Ja der Bevölkerung zu einem Flugplatz gesprochen. Eine Chance, die sich der Bund mit Sicherheit nicht leichtfertig vergeben wird. Für die GRPK-Minderheit sind die Annahmen im Businessplan und im Investitionsplan zu optimistisch. Es wird befürchtet, dass weitere massive Kosten auf den Steuerzahler zukommen könnten, insbesondere da keine definitiven Zusagen der potenziellen Partner (Firmen, Luftwaffe, Innovationspark, Kanton Zürich) vorliegen. Der Zweifel am Businessplan kommt unter anderem aus dem stetigen Anstieg (jährlich 1 %) der Einnahmen, der Betriebskostendecklaration von 90 % (10 % sollen zu Lasten der Luftwaffe gehen) und des optimistischen Investitions-/Unterhaltsplans. Weiter wird seitens GRPK-Minderheit der Kostenteiler unter den Gemeinden und die Verstaatlichung des Flugplatzes Dübendorf (vs. privatem Konzept) kritisch hinterfragt. Für die Minderheit bedeutet ein Nein zum Konzept der Anrainergemeinden nicht automatisch ein Ja zum Konzept der Flugplatz Dübendorf AG.

Anträge der GRPK

Die GRPK beantragt einstimmig folgende Ergänzung im Beschlussdispositiv:



8. Der Stadtrat wird mit dem Vorbereiten und Durchführen der Urnenabstimmung zu den vorstehenden Beschlüssen Ziffern 1, 2 und 3 beauftragt.

Die Mehrheit der GRPK beantragt dem Gemeinderat die Annahme des vorliegenden Antrages unter Berücksichtigung der oben erwähnten Änderung.“

Stellungnahme Mitglieder GRPK

Keine.

Stellungnahme Stadtpräsident Lothar Ziörjen (BDP)

„Zuerst bedanke ich mich bei der GRPK und der Unterkommission für die schnelle und vertiefte Behandlung und die Bereitschaft, auch über die Ferienzeit diese Sonderleistung zu erbringen. Ganz am Anfang möchte ich noch sagen, dass der erwähnte Änderungsantrag im Zusammenhang mit der Ziffer 8 in Absprache mit dem Stadtrat entstanden ist. Die bestehende Lücke wurde durch die Unterkommission der GRPK festgestellt und wir unterstützen diesen Änderungsantrag selbstverständlich. Nun möchte ich noch ein paar Sachen etwas anders beleuchten. Wir haben verschiedene Fakten, die uns praktisch vorgegeben sind.

- Fakt 1: Der Bund wird weiterhin den Flugplatz Dübendorf aufrechterhalten. Egal, was wir im Rat beschliessen.
- Fakt 2: Der Bund hat nicht die Absicht, die Bevölkerung in die Entscheidung miteinzubeziehen. Und wenn wir vom Bund reden, dann meinen wir momentan klar das UVEK sowie Doris Leuthard und ihrer Zielsetzung, den Flughafen Zürich in Kloten mit dem Flugplatz Dübendorf als vierte Piste zu erweitern.
- Fakt 3: Der Bund wird dies ohne Intervention der Bevölkerung genau gleich durchführen. Wenn wir nichts unternehmen, wird der Bund das, was er vorgegeben hat, einfach weiter verfolgen.
- Fakt 4: Es ist die letzte Chance. Wir müssen einfach wissen, dass der Bund a) einen Flugplatz Dübendorf will; b) eine Ausschreibung gemacht und die Flugplatz Dübendorf AG - eine private Aktiengesellschaft - damit beauftragt hat, die Fakten planerisch so zu schaffen bzw. umzusetzen, dass ein Flugplatz Dübendorf privat für Zivilfliegerei betrieben werden kann.

Wenn der Bund nichts Anderes bekommt, das heisst von den drei Gemeinden kein Signal bekommt, dann geht es einfach auf dieser Zielsetzung weiter. Im Moment ist der Bund daran, seine Idee in einem SIL-Koordinationsprozess voranzutreiben. Das Ziel ist, den Flugplatz Dübendorf zur vierten Piste von Kloten zu machen. Jetzt besteht die letzte Gelegenheit für die drei Gemeinden, dem Bund ein Angebot zu machen, mit Unterstützung der Bevölkerung, welches der Bund nicht einfach ignorieren kann. Der Bund sagt ja, dass man einen Flugplatz ohne Bevölkerung eigentlich nicht betreiben könne. Wenn der Flugplatz Dübendorf von der Bevölkerung mit einem Konzept und einer Staats- bzw. Defizitgarantie unterstützt wird, dann gibt es keinen besseren Partner für den Bund, als wenn dies die drei Gemeinden übernehmen. Wenn die drei Gemeinden die Bevölkerung hinter sich haben, ist dies auch ein starkes Signal in Richtung Bund. Der Bund hat das Konzept, welches wir bereits im Januar eingereicht haben, bis jetzt nicht abgelehnt. Der Bundesrat hat dazu übrigens noch nie Stellung bezogen, denn er hat unser Konzept bis jetzt noch nicht gesehen. Wenn wir vom Bund reden, dann meinen wir die Stufe UVEK, VBS und BAZL. Dies bedeutet, dass es momentan eine Sache der Departemente ist. Momentan haben wir Zeit, um unser Angebot dem Bund einzureichen. Und das Angebot, welches wir einreichen, muss der Bund nachher auf Bundesratsebene würdigen, priorisieren und Stellung dazu nehmen, ob er es als Chance sieht oder nicht, mit Dübendorf und den Anrainergemeinden diese Partnerschaft einzugehen. Das Konzept wurde von Beginn an von allen drei Gemeinden gemeinsam entwickelt. Alle waren sich einig, dass wir ein Projekt, ein Konzept und eine Finanzierungsvorlage entwickeln müssen, die von allen drei Gemeinden akzeptiert wird. Wir sind auch der Meinung, dass der Flugplatz Dübendorf zu den Anrainergemeinden gehört. Wir sind der Meinung, dass wir den Inhalt, die Betriebszeiten und auch wer welche Entwicklungen auf dem Flugplatz Dübendorf gestalten darf,



festhalten sollen. Wir generieren mit unserem Konzept nicht nur Flugbewegungen, sondern auch eine Selbstbeschränkung. Mit 20'000 Flugbewegungen sagen wir, dass dies das verträgliche Mass ist - mit dem heutigen Bestand plus den Werkflügen. Die Werkflüge haben einen Zusammenhang mit dem Werkplatz, d.h. mit Ansiedlungen. Dies hat auch mit Arbeitsplätzen zu tun. Diese geplanten Arbeitsplätze werden ungefähr in der Grössenordnung von 400 sein. Das wiederum gibt wieder ein Steuersubstrat von einerseits juristischen Personen und andererseits auch durch die Personen, die einen Arbeitsplatz haben. Der Rückfluss daraus ist ja eigentlich klar. Wenn wir hochwertige Arbeitsplätze auf dem Flugplatz Dübendorf haben und nicht nur Flugbewegungen generieren und nicht nur eine Dienstleistung darauf zulassen, dann kann dies zu unserem Vorteil sein. Wir haben klare Vorgaben gemacht und waren uns auch bewusst, dass eine Selbsteinschränkung auch etwas kostet. Im vorliegenden Antrag sehen wir auch, was dies kosten würde. Wir werden sehen, ob dies der Bevölkerung auch wert ist. Dadurch können sie die Betriebszeiten selber bestimmen - und zwar so, wie wir es heute kennen, ohne die geplante Erweiterung der Flugplatz AG bzw. des UVEK, und die Anzahl Flugbewegungen selber beschränken. Dies hat nichts mit der Lärmkurve zu tun. Die Lärmkurve würde nämlich mehr zulassen. Wenn wir den Flugplatz Dübendorf aus der Hand geben, dann haben wir diese Anzahl Flugbewegungen nicht mehr im Griff, denn dann gibt dies die Wirtschaft vor. Dies bedeutet, dass der zukünftige Betreiber des Flugplatzes Dübendorf bestimmen wird, wie viele Flugbewegungen wir später in Dübendorf haben werden.

Das Betriebsdefizit ist ein Maximalbetrag. Wir wollten eine ausgewogene Vorlage erstellen. Ausgewogen in Bezug auf die Kosten - was ist es uns wert -, die Betriebszeiten, die Flugbewegungen und die Sicherheit. Das Ganze muss als Konzept, welches für uns als Anrainergemeinden verträglich ist, dastehen. Wir wollen den Flugplatz selber betreiben - nicht wir als Behörde, sondern die Aktiengesellschaft sowie deren Partner in eigener Regie. Nun muss unser Ziel sein, dem Bund einen solchen Antrag zu machen bzw. ihm zu sagen, dass die Bevölkerung der drei Gemeinden hinter diesem Konzept steht. Ich kann Ihnen nichts garantieren. Es ist uns völlig klar, dass der Bund diesen Antrag ablehnen kann. Aber der Bund kann nichts ablehnen, was er gar nicht erhält. Wenn wir nichts nach Bern schicken, dann hat er auch nichts zum Entscheiden. Wenn wir dem Bund etwas schicken, dann ist er - in einer gewissen Provokation von uns - selbstverständlich gefordert, mittels einer Güterabwägung eine Entscheidung zu treffen. Diese Güterabwägung bedeutet, die Partnerschaft der drei Gemeinden (und das einzige Ziel des Bundes, welches wir nicht erfüllen, ist, dass wir diese vierte Piste von Kloten nicht zulassen) abzuwägen. Der Bund wäre in einer komfortablen Lage. Wenn nämlich die Bevölkerung Ja zu einem Flugplatz und zum Inhalt sagt, dann muss sich der Bund sehr gut überlegen, unser Angebot einfach abzulehnen. In diesem Sinne ist es wichtig, dass wir ein Ja erhalten und diese letzte Chance packen. Wir sind in einem laufenden SIL-Koordinationsprozess. Darum müssen wir auch jetzt im November über dieses Geschäft an der Urne abstimmen. Denn wenn wir diesen SIL-Prozess nachher nicht mit der Abgabe unseres Angebots unterbrechen können, dann geht es so weiter, wie es die Flugplatz Dübendorf AG plant. Danach sind wir dem Bund praktisch auf Gedeih und Verderb ausgeliefert und können nichts mehr machen bzw. haben nichts mehr zu sagen. Also, packen wir diese letzte Gelegenheit. Machen wir dem Bund diesen Vorschlag, dieses Angebot, bei welchem er eine Güterabwägung vornehmen muss. In den beiden anderen Gemeinden wurde dies an einer vorberatenden Gemeindeversammlung auch positiv aufgenommen. Diese beiden Gemeinden sind auf unsere Zustimmung angewiesen, damit wir miteinander diesen Weg gehen können. Wenn das Konzept in einer Gemeinde abgelehnt wird, dann ist es natürlich nicht mehr durchführbar.

Betreffend Kosten haben wir eine klare Haltung, was wir für die Betriebskosten zur Verfügung stellen und welche Eckdaten wir damit wollen. Es gibt keine höheren Betriebskosten, die nachher ausgelöst werden können. Aber der Businessplan, den wir mit unseren Partnern zusammen haben, garantiert uns, dass wir das auf die richtige Schiene bringen werden und dass wir am Schluss weniger Kosten werden tragen müssen, als das, was das Betriebsdefizit ausmacht. Und wenn jemand sagt, dass es dann einfach immer mehr kosten werde, dann muss ich Ihnen sagen, dass dies gar nicht geht. Unsere Verträge resp. unsere Abstimmung, die wir machen, lassen dies gar nicht zu. Wir haben diesen Entscheid und diese Betriebskosten als Maximalbetrag. Und es kann nicht einfach frei gewählt wer-



den und kostet dann einfach mehr. Und dies muss man sich einfach bewusst sein. Man darf jetzt hier nicht einfach mit diesen Frankenbeträgen spielen. Und nochmals: Ist es uns das wert, selber die Kontrolle über den Flugplatz Dübendorf zu haben und dem Bund dieses Angebot zu unterbreiten? Oder wollen wir dem Bund im Prinzip alle Hürden beiseite räumen, indem wir dies ablehnen? Später kann dann jeder sagen, man hätte halt etwas unternehmen sollen. Aber nachher nützt das einfach nichts mehr. Ich wiederhole es nochmals: Jetzt ist die letzte Gelegenheit dazu. Wenn wir das Projekt jetzt ablehnen, weil einzelne in gewissen Punkten anderer Meinung sind, dann sind wir einfach draussen. Wir sind kein Partner mehr, der auf gleicher Augenhöhe mit dem Bund steht, sondern wir sind die, über welche schlussendlich bestimmt wird. Und ich nehme an, dass auch der Gemeinderat und die Bevölkerung von Dübendorf dies nicht will. Ich glaube, wir wollen selbst die Fäden in der Hand halten. Wir wollen bestimmen, was auf dem Flugplatz Dübendorf passiert und wir wollen darum dem Bund diesen Antrag unterbreiten und ihn damit unter Druck setzen. Ich hoffe auf Ihre Zustimmung und ich hoffe dass die Voten, welche noch fallen werden, nicht alles in Frage stellen und dass wir unsere Chance auch wahren werden.“

Allgemeine Diskussion

Patrick Walder (SVP)

„Im Namen der SVP-Fraktion begründe ich Ihnen, weshalb wir gegen dieses Geschäft stimmen werden. Zuerst zum finanziellen Aspekt: Mit einem Ja zu diesem Geschäft verpflichtet sich die Stadt Dübendorf zu einer Zahlung über Fr. 1'172'000.00 zur Gründung der Aktiengesellschaft. Weiter verpflichtet sich die Stadt Dübendorf, sich jährlich mit Fr. 761'800.00 am Betriebsdefizit zu beteiligen. Bei einer Mindestlaufzeit von 30 Jahren sprechen wir somit einen Kredit über Fr. 22'854'000.00. Rechnet man nun zu dieser gigantischen Zahl auch noch die zusammenhängenden Beschlüsse der Gemeinden Volketswil und Wangen-Brüttisellen hinzu, ergibt sich daraus ein Betrag von über Fr. 39'000'000.00. Hinzu kommen noch die nicht ausgewiesenen Kosten, welche bis heute entstanden sind, wie auch die Fr. 450'000.00, welche für den Aufbau der Betriebsgesellschaft benötigt werden. Der Businessplan muss im Mittelpunkt der Diskussion stehen, da in diesem die Zahlen abgebildet sind, über welche wir heute abstimmen. Um dies klarzustellen, wir stimmen heute nicht über die zukünftige Nutzung des Flugplatz Dübendorf ab, sondern nur über die Kostenfolge für Dübendorf. Im Dossier zuhanden des Bundes ist auf den Seiten 92 und 93 ein Businessplan enthalten. Leider muss festgestellt werden, dass dieser Businessplan massive Mängel aufweist. Im ersten Jahr rechnet der Businessplan mit einem Defizit von mehr als 1.3 Mio. Franken. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die neue Betreiberin bereits im ersten Jahr über 16'000 Flugbewegungen erreichen. Die in dieser Zahl eingerechneten 8'200 zivilen Bewegungen, welche sich auf die Absichtserklärungen diverser Unternehmungen abstützen, können im ersten Geschäftsjahr gar nicht erreicht werden, da diese Partner, sollten sie dann wirklich kommen, zuerst ihre Infrastrukturen erstellen müssen. Bereits im ersten Jahr wird das Defizit gemäss heute bekanntem Businessplan massiv überschritten werden. Die gleichen Fehlüberlegungen im Businessplan beziehen sich nicht nur auf die Flugbewegungen, sondern auch auf die Mieteinnahmen und Parkgebühren. Dass die Einnahmen im Businessplan pro Jahr stetig um 1 % zunehmen sollen, und dies über 30 Jahre, spricht auch nicht für die Qualität eines seriösen Businessplans. Wenn ein KMU einen solchen Businessplan einer Bank vorlegen würde, würde die Bank diesem raten, den Treuhänder zu wechseln. Zusätzlich zu den optimistisch budgetierten Einnahmen, sind die Ausgaben und die anstehenden Investitionen sehr tief eingestellt. Dies geht auch klar aus dem Bericht „EcoPlan“ des Bundes hervor. So sieht der Businessplan in den ersten 10 Jahren vor, dass die Armee neben den sonstigen Kosten auf dem Flugplatz Dübendorf 10 % der Betriebskosten der neuen AG übernehmen soll. Ob die Armee bereit sein wird, diese Kosten zu übernehmen, ist mit einem grossen Fragezeichen versehen. Ebenfalls im Businessplan nicht enthalten sind Kosten, welche durch die Vertragsauflösung des Bundes mit der Flugplatz Dübendorf AG entstehen. Dass der Bund diese Kosten dem Bittsteller, also den Gemeinden weiterverrechnet, ist absolut logisch. Da die Flugplatz Dübendorf AG bereits einige Nachweise und Planungsarbeiten vornehmen musste, wird sich dieser Betrag zu Lasten der Gemeinden schnell im Millionenbereich bewegen. Jetzt kann man



natürlich argumentieren, dass beim Businessplan immer eine gewisse Ungewissheit herrscht. Das ist selbstverständlich richtig. Aber wenn dem Volk ein Kredit von rund Fr. 39'000'000.00 vorgelegt wird, wäre eine gewisse Seriosität angebracht. Nun weg von den Finanzen und hin zum politischen Aspekt. Die SVP könnte es sich ebenfalls einfach machen und einfach das Konzept abnicken. Doch so einfach machen wir es uns nicht. Unsere Partei hat politische Grundsätze, welche nicht einfach so über den Haufen geworfen werden. Fakt ist, dass mit dem Konzept „HFW“ mehr Flugbewegungen ange-dacht werden, als es heute sind. Sprich, das Konzept ist eine Verschlechterung gegenüber dem IST-Stand. Auch sieht das Konzept des Stadtrates mehr Flugbewegungen vor, als das damalige Konzept „AviaPolis“, welches durch das Forum Flugplatz Dübendorf mitentwickelt wurde. Fakt ist ebenfalls, dass sich die Armee mit diesem Konzept aus der Verantwortung betreffend Betrieb des Militärflugplatz Dübendorf stiehlt und von den Gemeinden eine Verstaatlichung des Flugplatz Dübendorf auf Gemeindeebene angestrebt wird. Dass eine solche Verstaatlichung keine grössere Mitsprache garantiert, erlebt Dübendorf im Zusammenhang mit der Flughafen Zürich AG. Auch dort ist der dominierende Aktionär der Staat und trotzdem werden Neuerungen eingeführt, welche Dübendorf so gar nicht passen. Die Frage, welche aufgeworfen werden darf - ist es wirklich sinnvoll, dass die Gemeinden die Hauptverantwortung und das finanzielle Risiko eines zivilen Flugplatzes übernehmen, auch wenn die Mitsprache stark beschränkt sein wird? Fakt ist, dass Dübendorf mit dem ausgehandeltem Verteilungsschlüssel zwischen diesen drei Gemeinden nicht zufrieden sein darf. Dübendorf trägt 58.6 % der Kosten, wobei sich Wangen-Brüttisellen mit 16 % und Volketswil mit 25.4 % beteiligt. Dabei ist es nicht Dübendorf, sondern Volketswil aufgrund der Piste und Wangen-Brüttisellen aufgrund der Helikopterstandorte, welche am Meisten von einem solchen Konzept profitieren. Wieso Dübendorf nun den Löwenanteil an diesen Kosten tragen soll, ist nicht einleuchtend. Und dass der Flugplatz Dübendorf mit dem Konzept der Stadt Dübendorf massive Steuereinnahmen generieren soll, ist auch nicht absehbar. Schliesslich werden die Unternehmungen, sollten deren Betriebsstätten überhaupt Gewinn erwirtschaften, über die 30 Jahre die massiven Investitionen in den Büchern geltend machen und so den Gewinn tief halten können. Abschliessend und als letztes Argument darf man sich die Frage stellen, ob es der Stadtrat überhaupt ernst meint. Aus unserer Sicht mutet es etwas speziell an, wenn Kreise, und da ist nicht nur der Stadtrat gemeint, welche jegliche zivilaviatische Nutzung auf dem Flugplatz über Jahre vehement bekämpft haben, nun plötzlich die zivilaviatische Nutzung unterstützen und sogar den Flugplatz selber betreiben möchten. Dass es den Behörden wirklich ernst ist mit dem Betrieb des Flugplatzes, darf bezweifelt werden. Im Faktenblatt vom 21. Januar 2017 schreiben die Behörden: „Damit soll auch eine spätere Option möglich sein, den Flugplatzbetrieb einzustellen und die Nutzungsidee der Testplanung 2009 (Regionalpark) wieder aufzunehmen“. Die SVP Dübendorf sagt klar: „Schuster bleib bei deinen Leisten“. Geben Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, diesem Wagnis eine Absage.“

Hanspeter Schmid (BDP/EVP)

„«Wir lehnen einen Business-Airport ab und wollen nicht eine vierte Piste von Kloten sein» Marlis Dürst, Gemeindepräsidentin Wangen/Brüttisellen, Forum «Ein Flugplatz für das Volk!». Regina Arter, Gemeinderätin Volketswil, SVP. So äusserten sich Politiker und Politikerinnen aus unseren Nachbargemeinden Volketswil und Wangen-Brüttisellen. Mit meinem Votum im Namen (der Mehrheit) unserer Fraktion, möchte ich die Wichtigkeit eines Ja's durch unseren Gemeinderat am heutigen Abend unterstreichen und einige wichtige Punkte nochmals erläutern. Wie man aus den Medienberichten der vorbereitenden Gemeindeversammlungen in Volketswil und Wangen-Brüttisellen entnehmen konnte, wurde das von den drei Exekutiven erarbeitete Konzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» durch die Anwesenden unterstützt und sehr gelobt. Ich glaube, es ist unbestritten, dass die Mehrheit hier im Saal auf dem Flugplatz Dübendorf keine vierte Piste des Flughafens Kloten für Zivilliegerei haben möchte. Ein unkontrolliertes Wachstum eines Business-Airports würde eine extrem grosse Einbusse der Lebensqualität der Anwohner bedeuten. Auch wir waren Befürworter für die Aufhebung der Piste, doch der Bund beschloss am 3. September 2014, dass er einen zivilen Flugplatz betreiben will. Das Konzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» bietet uns den letzten Funken Hoffnung, sprich die letzte Chance, damit wir auch zukünftig auf die Flugbewegungen und die Lärmbelastung auf unserem Flugplatz Dübendorf und in den Anrainergemeinden Einfluss nehmen können. Wir wol-



len nicht fremdbestimmt werden, was die zukünftige Entwicklung des Flugplatzes betrifft. Stärken wir mit einem Ja unseren Exekutiven den Rücken, damit wir dem Bund ein konkretes Angebot mit gesicherter Finanzierung unterbreiten können. Die Synergien zwischen Innovationspark und diesem Konzept können optimal genutzt werden. Der Businessplan für den Historischen Flugplatz mit Werkflügen wurde durch eine namhafte Firma erarbeitet. Allfällige finanzkräftige Partner, mit welchen bereits Letter of Intent's unterzeichnet wurden, sind genügend vorhanden, so dass für die Gemeinden keine finanziellen Risiken zu erwarten sind. Die jährliche Defizitgarantie von 1,3 Mio. Franken während der Jahre 1 bis 10 und anschliessend 1,2 Mio. Franken während der Jahre 11-30 dürfen nicht überschritten werden. Die Defizitgarantie darf nicht eigenmächtig angehoben werden, bei allfälligen Änderungen hätte die Bevölkerung wiederum das letzte Wort. Die einmaligen Aufwände für das Aktienkapital von gesamthaft 2,0 Mio. Franken (Dübendorf übernimmt davon 58,6 %, sprich 1,172 Mio. Franken) sowie die Kosten für die Phase der Projektierung, kann Dübendorf ebenfalls finanziell verkraften. Ein bestimmtes Restrisiko bei der Umsetzung eines Businessplans kann nie ausgeschlossen werden. Jedoch ist hier das Sprichwort: «Wer nichts wagt, der nichts gewinnt» sicher passend. Das Konzept Historischer Flugplatz mit Werkflügen basiert auf folgenden vier Kernpunkten:

- Ruhe: Schutz der Bevölkerung vor Lärm, vor allem an den Wochenenden sowie morgens und abends. Wir wollen eine tragbare Entwicklung der Flugbewegungen sicherstellen, welche die Anzahl von 20'000 Flugbewegungen nicht überschreiten darf.
- Sicherheit: mehr Sicherheit dank weniger Flugbewegungen
- Hohe Wertschöpfung: sehr hohe Wertschöpfung pro Flugbewegung
- Konstante Identifikation: Unser Flugplatz mit der heute bereits bestehenden Nutzung bleibt im Wesentlichen erhalten

Wird eine Realisierung des Konzepts «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» Wirklichkeit, so

- können Arbeits- und Ausbildungsplätze generiert werden.
- kann das umliegende Gewerbe, Handwerker sowie Gastronomiebetriebe ihre Umsätze steigern.
- kann die attraktive Wohnlage bewahrt werden, statt zusätzliche Passagierflüge zu erdulden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, im Namen der (Mehrheit der) BDP/EVP-Fraktion empfehlen wir Ihnen, die letzte Möglichkeit einer Mitbestimmung über die Flugbewegungen und Lärmimmissionen am Flugplatz Dübendorf zu packen. Stimmen sie heute Abend mit einem Ja, damit die drei Gemeinden dem Bund ein gutes Konzept vorlegen können, welches von der ganzen Bevölkerung der Anrainergemeinden getragen wird.“

Patrick Schärli (CVP)

„(zeigt Bild)

- Drei Tote bei Absturz von Kleinflugzeug
- Kleinflugzeug beim Creux-du-Van abgestürzt - beide Insassen tot
- Zwei Tote bei Absturz von Kleinflugzeug in Braunwald
- Zwei Buben und der Pilot sterben bei Diavolezza-Crash
- Zwei Schwerverletzte bei Flugzeugabsturz bei Pfäffikon ZH

Dies ist nur eine kleine und zufällige Auswahl von Schlagzeilen aus diesem Jahr bezüglich Unfällen und Abstürzen mit Kleinflugzeugen. Wenn wir hier alle zusammen wollen, dass in zukünftigen Schlagzeilen die Namen Dübendorf, Volketswil oder Wangen-Brüttisellen auftauchen, dann brauchen wir nichts weiter zu tun, als uns zurückzulehnen und abzuwarten. Denn genau in diese Richtung steuert der Bund zusammen mit der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG). Er wird die Klein- und Sportflugzeuge nach Dübendorf bringen, die sich privat vergnügen auf Kosten und Risiko der Bevölkerung von Dübendorf. Mehr Flugbewegungen bedeutet nämlich auch ein höheres Sicherheitsrisiko für eines der am dichtesten besiedelten Gebiete der Schweiz.

Lärmbelastung steigt ins unerträgliche

Die Sicherheit ist aber nur ein Aspekt, den es zu beachten gilt. Da ist des Weiteren die Lärmbelastung einer bereits jetzt stark beschallten Bevölkerung. Diese muss mit der bestehenden Nutzung des Flugplatzes, den Südanflügen auf Kloten und nun auch noch mit dem bevorstehenden Süd-Start Straight schon mehr als genug ertragen. Die drei Gemeinden sind somit inzwischen die noch einzigen



öffentlichen Akteure, welche sich in Sachen Lärmschutz für das Wohl der Bevölkerung und die Erhaltung der Lebensqualität in der Region einsetzen.

Business Plan gleich Business Plan?

Von der Gegenseite des HFWs wird angezweifelt, dass der Business Plan zum vorliegenden Konzept zu unsicher und zu optimistisch gerechnet sei. Nun, dies gilt im Grundsatz für jeden erstellten Business Plan. Insbesondere auch für jenen der FDAG. Hier fehlt der öffentliche Nachweis, dass die Finanzierung des Konzepts gesichert ist; hier fehlt es an jeglicher Transparenz zu welchen Konditionen die FDAG den Zuschlag bekommen hat. Sollte die FDAG jedoch finanziell in Schieflage geraten, kommt bestimmt die Forderung nach noch mehr Flugbewegungen auf den Tisch. Diese Intransparenz und Unsicherheit macht den Gegnern des Gemeindekonzepts aber offenbar nichts aus. Natürlich hat das vorliegende Alternativ-Konzept seinen Preis. Aber das Konzept der FDAG kostet uns auch etwas. Und zwar eine Einbusse von Lebensqualität, mehr Lärmbelastung, mehr Verkehr und zusätzliche Sicherheitsrisiken. Von drohenden Steuereinbussen mag ich gar nicht anfangen zu spekulieren. Wir sind vor allem von der ablehnenden Haltung des Forums Flugplatz erstaunt, welches hier im Rat durch die SVP vertreten ist. Dass sie dieses Konzept bekämpfen erstaunt, denn es entspricht ziemlich genau dem, was das Forum und somit die SVP selber gefordert haben; dies ist bspw. in einem Interview mit Patrick Walder im Glattaler vom 20. Juni 2014 ausdrücklich nachzulesen.

Zusammenfassung

Das vorliegende Konzept ist aus den folgenden Gründen unterstützungswürdig:

1. Es sichert die heutigen Betriebszeiten
2. Es verhindert die 4. Piste von Kloten, weil es keine Auslagerung der Business Aviatik gibt
3. Es hält die Sport- und Kleinfliegerei von Dübendorf fern
4. Es gibt nur moderat mehr Lärmbelastung und begrenzte zusätzliche Sicherheitsrisiken
5. Wir erreichen die Kontrolle des Flugbetriebs und der langfristigen Entwicklung des Flugplatzes durch die drei Standortgemeinden
6. Wir gewinnen Planungs- und Kontrollsicherheit für die nächsten 30 Jahre
7. Die Gemeinden als Vertragspartner des Bundes sind viel zuverlässiger als eine private Aktiengesellschaft

Die CVP-Fraktion ist der Meinung, dass mit dem Konzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» ein konstruktiver Gegenvorschlag zum - für uns nicht akzeptablen - Konzept eines privat betriebenen Businessairports vorliegt. Es orientiert sich am Status-Quo, welcher in der Region weit akzeptiert ist, und erfüllt die Kernforderungen des Bundes. Wir dürfen uns nicht vom Säbelrasseln und Störmanöver von einzelnen Bundesbeamten verunsichern lassen, sondern müssen auf allen Ebenen Werbung für unsere Sache machen und auch in Bern für das Konzept Lobbyarbeit betreiben. Darum wird die CVP-Fraktion das Konzept unterstützen und fordert euch alle auf, es uns gleich zu tun.“

Thomas Maier (glp/GEU)

„Sitzen Sie gerne selber am Steuer und entscheiden mit, wohin die Reise geht, wie sicher, zielgerichtet und stolperfrei der Weg ans Ziel ist? Oder lassen Sie sich lieber, handlungs- und optionenlos von Anderen fernsteuern, müssen sich über nicht mehr beeinflussbare Fakten ärgern und hilflos zuschauen. Auch wenn das vorliegende Geschäft auf den ersten Blick etwas kompliziert erscheint, am Schluss geht es eigentlich einzig und allein um die eben erwähnte Fragestellung. Wir von der glp/GEU steuern gerne selber und mit einem Ja zu diesem Geschäft können Sie das auch. Ich bin mit meinen Eltern im Jahr 1982 als 7-Jähriger nach Dübendorf gezogen - in die Chriesmatt praktisch direkt unter die Startbahn, wenige Meter von der Piste entfernt. Startete ein Jet, war eine Unterhaltung, auch im Haus, unmöglich. Obwohl mich das störte, war für mich und auch die glp/GEU immer klar: das Militär war zuerst da und damit ist der Lärm in den bestehenden Flugzeiten zu akzeptieren. Schon damals wurde heftig und intensiv über die Zukunft der Fliegerei in Dübendorf diskutiert - das ist jetzt geschlagene 35 Jahre her. Die vielen Geschichten und Entwicklungen seither sind Ihnen ja wohlbekannt. Heute sind die Jets weg. Und als sie weg waren, war für mich klar: Jetzt müssen wir



dieses einmalige Gelände in seinen ursprünglichen, natürlichen Zustand als Sumpfgebiet mit unerschätzbarem ökologischen Wert zurückversetzen und einen Teil als Naturpark der erholungsbedürftigen Bevölkerung zugänglich machen. Da komme ich emotional und politisch her. Andere, viele auch von Ihnen, trauern den Militärjets nach. Auch ich fand die Flieger an sich faszinierend - wenn sie nur nicht so viel Dreck und Lärm machen würden. Nun stehen wir hier und heute aber leider nicht mehr vor der Frage, ob wir „zurück zur Natur“ können und wollen. Das ist für die eine wie die andere Seite harte politische Realität. Und alles andere als der Realität fadengerade ins Auge zu schauen, wäre fahrlässig. Wenn wir dieses Konzept, vor allem auch in Bern, nicht durchbekommen, werden wir einen Dammbbruch nie geahnten Ausmasses haben in Dübendorf und mit 10'000en von zusätzlichen Flugbewegungen überrollt werden. Und zwar vor allem am Abend, im Sommer und an den Wochenenden. Ein Szenario, das kaum jemand ernsthaft erstrebenswert finden kann. Dazu noch so geplant, dass es wirtschaftlich nur dann funktioniert, wenn fast $\frac{1}{3}$ der Anzahl Flugbewegungen wie heute in Kloten abgewickelt werden. Darum sind die Argumente für das Konzept der drei Gemeinden so schlicht und ergreifend einfach wie überzeugend. Stimmen wir zu, bedeutet dies:

- Ein Flugbetrieb im Rahmen der heutigen Betriebszeiten, d.h. keine Ausweitung
- Keine Verlagerung der Business Aviatik von Kloten nach Dübendorf und damit keine vierte Piste von Kloten
- Keine Sport- und Kleinfliegerei, welche immer genau dann nervt, wenn wir uns bei schönem Wetter draussen erholen möchten
- Nur wenig mehr Lärm als heute
- Planungs- und Kontrollsicherheit für die Standortgemeinden
- Für die Militärflugfans unter uns: Erhalt der Piste (auch wenn das Militär mal wieder kommen wollte) und zwar zu vernünftigen Konditionen ohne Rückbau
- Wir halten unseren Kindern in ein paar Jahrzehnten alle Optionen offen
- Wertvolle und gewünschte Investitionen mit sehr hoher lokaler Wertschöpfung durch potente Investoren

Noch ein paar Worte zum letzten Punkt: Im Unterschied zum Konzept der Flugplatz Dübendorf AG erreicht der Business Plan der Gemeinden den Erfolg nicht nur ausschliesslich über die Zahl der Bewegungen, sondern primär mit der Wertschöpfung am Boden. D.h. dass die Investitionen vor allem am Boden stattfinden, spannende Arbeitsplätze geschaffen und Aufträge für das lokale Gewerbe entstehen. Kritiker sehen, wir haben das gehört oder werden noch hören, genau hier den Knackpunkt. Ich kann Ihnen nur sagen, dass ich mit meiner ursprünglichen Haltung mittlerweile mit diversen Aviatik Spezialisten intensive Gespräche geführt habe und kritische Fragen gestellt habe. Meiner Meinung nach ist der Business Plan der Gemeinden wasserdicht, sauber in Zusammenarbeit mit einer spezialisierten Firma erarbeitet und hält einer kritischen Prüfung auch durch Spezialisten stand. Natürlich hat das Ganze einen Preis. Dübendorf kostet das pro Jahr maximal die erwähnten knapp Fr. 760'000.00. Das ist nicht wenig im Vergleich mit anderen Engagements der Stadt. Allerdings ist der Gegenwert, den wir dafür erhalten, wenig Lärm, viel Wertschöpfung am Boden, selber steuern zu können, enorm gross. Und: wenn der Betrieb gut läuft, sinkt das jährliche Engagement sofort. Vielleicht noch ein Wort zur Kritik, die drei Gemeinden würden hier einen Flugplatz „verstaatlichen“. Ich möchte dazu zwei Dinge festhalten:

1. Wem gehört der Flugplatz heute und aktuell? Einem Privaten? Sie wissen ... der Armee und die Armee dem Bund und der Bund ...
2. Erinnern Sie sich an unsere Diskussion hier drin, bspw. über die Erweiterung und Erneuerung des Alters- und Pflegezentrums? Ich erinnere mich genau: Wir von der glp/GEU wollten, in Anbetracht der vielen sehr gut privat geführten Alters- und Pflegezentren, wenigstens diese Option vertieft geprüft haben. Aber nein, das wollten ausgerechnet jene nicht mal prüfen, die sich heute über die Verstaatlichung eines eh schon staatlichen Flugplatzes beklagen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Konzept mit Überzeugung zuzustimmen und die letzte Chance nach Selbstbestimmung mit einem deutlichen Zeichen nach Bern zu wahren.“

Andrea Kennel (parteilos)



„Gestern hat der Stadtchor Dübendorf in der Kirche Wil das Werk „der Lindbergh-Flug“ aufgeführt. Dazu wurden Bilder zur Fliegerei gezeigt. Dabei wurde mir bewusst, dass dieser legendäre Flug gerade mal 90 Jahre her ist. In diesen 90 Jahren hat sich die Fliegerei stark verändert. Die Fliegerei hat auch Dübendorf geprägt. Bezüglich Fliegerei war Dübendorf schon immer innovativ. Dübendorf gilt als Wiege der Schweizer Luftfahrt und war nicht nur militärisch der erste Flugplatz. Wie wir alle wissen, hat die jede Medaille auch ihre Kehrseite. Die Luftfahrt verursacht auch Lärm und Abgase. Auch hier wird Dübendorf innovativ genutzt. So fand der Erstflug des Solarflugzeuges Solar Impuls im Dezember 2009 in Dübendorf statt. Ich gehöre zu den Bewohnerinnen von Dübendorf, die am liebsten gar keinen Flugplatz mehr hätten. Wäre die Piste endlich weg, wäre auch die Gefahr von Lärm weg. Ich muss aber einsehen, dass dieser Wunsch ein Traum bleiben wird. Was ich aber sicher verhindern will ist ein Alptraum. Leider ist es klar, dass wir in Dübendorf weiterhin eine Flugpiste und damit Flugbewegungen haben werden. So begrüsse ich es, dass der Stadtrat sich Gedanken gemacht hat, wie der den Flugbetrieb aktiv mitgestalten und damit die Immissionen beschränken kann. Die Idee, das Zepter ganz in die eigene Hand zu nehmen, und den Flugbetrieb in Form einer AG selber zu übernehmen, passt für mich zu Dübendorf. Das ist innovativ. So bleibt Dübendorf lebenswert und innovativ. So bleibt Dübendorf eine Stadt, auf die wir stolz sein dürfen. Zusammen mit der SP/Grüne-Fraktion unterstütze ich den Antrag des Stadtrates zum Historischen Flugplatz mit Werkflügen.“

Andreas Sturzenegger (FDP)

„Ich spreche nicht so lange wie meine Vorredner und möchte das Thema auch etwas anders angehen. Das Thema Zivilluftfahrt bewegt uns in Dübendorf. Bereits als kleiner Junge - ich bin seit 1965 in Dübendorf - war es immer eine Freude, da hinaus zu gehen. Es gehört zu Dübendorf. Aber der Stadtrat war etwas hin und her in den letzten Jahren. Einmal war er ganz gegen den Flugplatz und dann wieder - auch mit dem heute vorliegenden Konzept - nicht. Aber so locker, wie das heute durch die Befürworter dargestellt wird, ist das nicht. Man hat uns alles super verkauft. Wir von der FDP-Fraktion haben nach wie vor Bedenken, ob das Konzept finanziell aufgeht. Und was passiert, wenn nicht? Auch haben wir nach wie vor Bedenken, ob wir einen Einfluss auf die Flugbewegungen haben können oder nicht. Und was passiert, wenn nicht? Im Votum von Hanspeter Schmid haben wir gehört, dass wir immer noch Einfluss nehmen können. Aber wir konnten noch nie Einfluss nehmen. Weder auf die Flugbewegungen, noch auf den dadurch zustande kommenden Lärm. Und das ist ein weiteres Bedenken. Können wir wirklich der Meinung sein, dass wir, wenn der Bund auf dem Flugplatz etwas Anderes will, Einfluss nehmen können? Wir sehen die Stossrichtung des Stadtrates und der anderen Gemeinden, es wenigstens zu versuchen. Aber hier im Rat zu behaupten, dass es ein Fakt ist und dass wir es schaffen werden, dies können wir nicht teilen. Die von der SVP angesprochene Verstaatlichung ist ein weiteres Thema. Wir sind nicht der Meinung, dass es die Aufgabe des Staats ist, einen Flugplatz zu führen. Und ob wir wirklich weniger Lärm dadurch haben werden, ist fraglich. Aber damit das Volk dazu endlich einmal Stellung zum Flugplatz Dübendorf nehmen kann, werden wir dieser Vorlage zustimmen.“

Orlando Wyss (SVP)

„Ihr wisst ja, dass ich seit ungefähr zehn Jahren in diesem Rat bereits diverse Male zu diesem Thema gesprochen habe. Und vielleicht weiss der eine oder andere auch noch, was ich jeweils propagiert und in all diesen Voten empfohlen habe. Und wenn ich heute gewissen Personen zuhören, dann muss ich sagen, dass es nach dem Prinzip „Was interessiert mich mein Geschwätz von gestern“ ist. Von mir aus gesehen ist es fast ein Wahnsinn, was hier abgeht. Das muss ich Ihnen jetzt einfach sagen. Am 18. Dezember 2007 hat unser Stadtpräsident Lothar Ziörjen einen Brief nach Bern geschickt und diesen von beiden Gemeindepräsidenten von Volketswil und Wangen-Brüttisellen mitunterschreiben lassen. In diesem Brief stand „Wir wollen keine Aviatik mehr. Weder zivil noch militärisch. Was wir wollen, ist der Innovationspark.“ Hier im Rat tönte es ungefähr gleich. Was ich Ihnen schon einige Male schmackhaft machen wollte war, dass wir einen militärisch und zivilen gemischten Werkflugplatz machen, mit wenigen Flugbewegungen und einer hohen Wertschöpfung. Es gibt Firmen in Dübendorf, die 2'000 Arbeitsstunden pro Flug generieren. Ihr könnt euch vielleicht noch an die Diskussion erin-



nern, als unser Stadtpräsident von 80'000 Flugbewegungen gesprochen hatte, damit man einen Flugplatz überhaupt profitabel betreiben könne. Und wenn ich heute zuhöre, frage ich mich, ob Ihr das alles wieder vergessen habt. Es ist für mich ein Wahnsinn, was hier abgeht. Weil heute wollt Ihr etwas Ähnliches machen. Damals hatte ich Ihnen gesagt, dass wir einen Werkflugplatz machen müssen. Man kann eine Mantelnutzung machen - ob man dem Innovationspark sagt oder nicht, ist mir eigentlich egal. Aber diese müsste etwas mit der Zivilliegerei zu tun haben. Das ist grob zusammen gefasst das, was ich Ihnen seit zehn Jahren erzähle. Und wenn ich heute zuhöre, dann muss ich ehrlich gesagt fast lachen. Die gleichen Personen, die sich damals mit Vehemenz dagegen ausgesprochen haben und gegen jegliche Aviatik waren, haben auf einmal gekehrt. Ich frage mich, ob es denen Personen nicht schwindlig wird, vor lauter hin und her. Aber deren Glaubwürdigkeit ist ehrlich gesagt an einem kleinen Ort. Ihr wollt nun eine Kontrolle über den Flugplatz. Ihr wisst ganz genau, dass wir nie eine Kontrolle haben werden. Meiner Meinung nach wird das Konzept vom Bundesrat nie bewilligt werden. Und schlussendlich, diese 20'000 Flugbewegungen, die heute so propagiert werden, wären mit unserem Konzept nicht einmal erreicht worden. Und darum stelle ich mich hinter den Antrag der SVP und bin gegen dieses Konzept.“

Bruno Fenner (BDP/EVP)

„Ich kann dich beruhigen Orlando Wyss, auch ich musste diese Pirouetten mit schmunzeln feststellen. Auch ich war ein Gegner dieses Flugplatzes und wollte die Piste weghaben. Ich war im Initiativkomitee der Volksinitiative „Keine Zivilliegerei in Dübendorf“ und ich werde mich nicht verbiegen. Denn ich bin der Meinung, auch dort hätte man ein Zeichen nach Bern schicken können. All diese Personen, die nun veräppelt werden, bei denen ich Unterschriften sammeln ging, sagen mir heute, dass ich doch diese Piste nicht mehr haben wollte. Und heute kommen die Parteimitglieder der BDP, welche hinter dem standen, und sagen „wir müssen halt doch, Bern ist stärker etc.“. Natürlich sind wir in einer Zwickmühle. Wir wollen die vierte Piste nicht, ich will sie auch nicht. Aber irgendwo bin ich Politiker und habe eine Meinung. Und ich bin einfach der Meinung, dass wir uns nicht einfach alles, was wir hier einmal gesagt haben, das nächste Jahr einfach wieder vergessen können. Es gibt andere Lösungen. Auch wenn wir die Schiene „Keine Zivilliegerei“ gefahren wären, hätten wir damit auch einen Entscheid provoziert. Da gebe ich der SVP recht, das Volk muss einmal darüber abstimmen können. Wenn ich bei diesem Geschäft heute zustimmen würde, wie soll ich dann den Leuten erklären, dass man nun sogar den Flugplatz selber betreiben wolle, wenn man vorher der Meinung war, dass es gar nichts davon brauche? Da verstehe ich die Welt auch nicht mehr. Und darum werde ich natürlich diesem Konzept nicht zustimmen.“

Abstimmung Änderungsantrag GRPK

Der Änderungsantrag der GRPK wird mit 34 zu 0 Stimmen angenommen.

Schlussabstimmung

Das Geschäft „Flugplatz Dübendorf: Historischer Flugplatz mit Werkflügen; Zustimmung zum interkommunalen Vertrag für die Gründung einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft zum Betrieb des Flugplatzes Dübendorf und Zustimmung zu einem einmaligen Kostenanteil von Fr. 1'172'000.00 am Aktienkapital sowie zu einem jährlich wiederkehrenden Kostenanteil von Fr. 761'800.00 am jährlichen Betriebsdefizit; Zustimmung zuhanden der Urnenabstimmung“ wird mit der beschlossenen Änderung mit 24 zu 9 Stimmen genehmigt.

Beschluss



1. Dem interkommunalen Vertrag zwischen den Gemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen für die Gründung einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft zum Betrieb des Flugplatzes Dübendorf wird zugestimmt.
2. Dem einmaligen Kostenanteil der Stadt Dübendorf von Fr. 1'172'000.00 am Aktienkapital von insgesamt 2.0 Mio. Franken wird zuhanden der Urnenabstimmung zugestimmt.
3. Dem jährlich wiederkehrenden Kostenanteil der Stadt Dübendorf mit einem Kostendach von Fr. 761'800.00 am jährlichen Betriebsdefizit von 1.3 Mio. Franken wird zuhanden der Urnenabstimmung zugestimmt.
4. Es wird davon Kenntnis genommen, dass sich sowohl der einmalige Kostenanteil als auch der jährlich wiederkehrende Kostenanteil durch die Beteiligung von interessierten Business-Partnern deutlich reduzieren kann.
5. Der Stadtrat wird ermächtigt, unter Voraussetzung der Zustimmung der Gemeinde zu den vorstehenden Beschlüssen Ziffern 1 und 2, gemeinsam mit den Gemeinden Wangen-Brüttisellen und Volketswil eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft gemäss Art. 762 OR zum Betrieb des Flugplatzes Dübendorf zu gründen.
6. Der Stadtrat wird ermächtigt, unter Voraussetzung der Zustimmung der Gemeinde zu den vorstehenden Beschlüssen Ziffern 1 und 2, dieser zu gründenden gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft zur Bildung des Aktienkapitals den einmaligen Kostenanteil der Stadt Dübendorf gemäss Ziffer 1 zu gewähren.
7. Der Stadtrat wird ermächtigt, unter Voraussetzung der Zustimmung der Gemeinden zu den vorstehenden Beschlüssen 1 und 2, dieser zu gründenden gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft als Kostenanteil der Stadt Dübendorf zur Deckung des jährlichen Defizits einen jährlich wiederkehrenden Beitrag maximal in der Höhe gemäss Ziffer 2 zulasten der Laufenden Rechnung zu gewähren.
8. Der Stadtrat wird mit dem Vorbereiten und Durchführen der Urnenabstimmung zu den vorstehenden Beschlüssen Ziffern 1, 2 und 3 beauftragt.
9. Mitteilung Stadtrat zum Vollzug.

Die Richtigkeit bescheinigt

Beatrix Pelican
Gemeinderatssekretärin