



FAKTENBLATT „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“ Konzept der Standortgemeinden für die künftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf

Ziele

- Sicherstellen einer für die Bevölkerung tragbaren und vorausschauenden Entwicklung der Flugbewegungen, um die Belastungen durch Fluglärm zu minimieren und Anreize für Investoren im Wohnbereich zu schaffen.
- Weiterentwickeln der heutigen Nutzungen und Umsetzung einer stufenweisen Entwicklung, um flexibel auf Veränderungen reagieren zu können und gleichzeitig grosse sowie schwierig amortisierbare Investitionen zu vermeiden. Damit kann auch der emotionale und historische Kontext positiv angesprochen werden.
- Schaffen einer hohen Wertschöpfungsintensität mit wenigen Flugbewegungen: Mit dem Werkflugplatz werden keine zusätzlichen Passagierflüge generiert, sondern Arbeitsplätze auf dem Flugplatzareal.
- Maximale Nutzung der Synergien zwischen Luftwaffe und Flugplatzbetreiber: Die Mitnutzung der Luftwaffe (als bisheriger Betreiber) soll partnerschaftlich erfolgen. Damit ist auch eine Mitverantwortung bei den Kosten verbunden.
- Ermöglichen einer steuerbaren Entwicklung, um die Handlungsspielräume für zukünftige Generationen zu erhalten. Damit soll auch eine spätere Option möglich sein, den Flugplatzbetrieb einzustellen und die Nutzungsideen der Testplanung 2009 (Regionalpark) wieder aufzunehmen.

Vorgesehene Nutzungen

Heutige bestehende Nutzungen: Diese Funktionen sollen weiterhin betrieben und konsolidiert werden

- Luftverkehr im staatlichen Auftrag (z.B. WEF), insbesondere Luftwaffe, Regierung, Polizei und weitere Blaulichtorganisationen
- Luftrettung, insbesondere Rettungs- und Ambulanzflüge, Katastrophenhilfe, Rega-Basis/-Center, Organtransporte
- Historische Luftfahrt, insbesondere Stiftung Museum und historisches Material der Luftwaffe (MHMLW), Air Force Center, Ju-Air
- Trainingscenter für Luftfahrtpersonal, insbesondere
 - Spezialtraining für Crews (Emergency, Fire Fighting, Security, First Aid etc.)
 - Training für technisches Personal
 - Ausbildungszentrum für historisches Luftfahrtmaterial (Ju52, DC3, Super Constellation etc.)
 - Instruktor-Training

Ergänzende Nutzungen: Neue ergänzende Nutzungen sollen v.a. die Funktion Werkflugplatz stärken

- Technische Betriebe, insbesondere
 - Unterhalt, Reparaturen, Umrüstungen, Überholungen
 - Avionic-Spezialisten (Fluginstrumente, elektronische Ausrüstung)
 - Ersatzteillager und -handel
 - Ausrüster
- FBO (Fixed base operation), insbesondere Handling, Hangaring, Maintenance, Betankung
- Flüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark
- Simulatoren-Zentrum

Organisation

- Die drei Gemeinden gründen eine privatwirtschaftliche Aktiengesellschaft. In der Anfangsphase übernehmen sie 100% des Aktienkapitals. Geplantes Aktienkapital: Zur Finanzierung der Anfangsinvestitionen 2 Mio. CHF.
- Diese Aktiengesellschaft tritt gegenüber dem Bund als Betreiber und juristische Person auf und trägt somit auch das finanzielle Risiko.
- Für den operativen Betrieb wird eine Crew aus erfahrenen und heute auf dem Areal tätigen Fachkräften (Ju-Air, TopMotion) eingesetzt. Dieses Team ist verantwortlich für die betriebliche Abwicklung, die Zusammenarbeit mit der Luftwaffe und Skyguide sowie für die Akquisition von neuen Betrieben auf dem Flugplatzgelände.
- Für die weitere Entwicklung wird der Einbezug weiterer Partner angestrebt. Um die angestrebte Steuerung sicherstellen zu können, soll die Mehrheit des Aktienkapitals (mind. 51%) bei den drei Gemeinden verbleiben.



Nutzungs- und Betriebskonzept

Grundsätze

- Angestrebt wird eine gezielte Entwicklung und keine Maximierung der Auslastung.
- Nutzungen und Anzahl der Flugbewegungen werden explizit gesteuert, mittels Zulassungsbedingungen, Betriebszeiten und Fluggebühren.
- Der Flugplatz wird stufenweise entwickelt, um zu verhindern, dass in der Anfangsphase übermässig hohe Investitionen anfallen, die die zukünftigen Entwicklungsspielräume einschränken.
- Das Nutzungskonzept sieht vor:
 - Business-Partner: Kostenwahrheit für die bereits auf dem Gelände operierenden Akteure; alle Partner beteiligen sich an den Kosten auf Basis eines transparenten und marktüblichen Gebührenmodells.
 - Luftwaffe: Ziel ist die maximale Nutzung von Synergien, eine konstruktive Zusammenarbeit und eine faire Teilung der Fixkosten.
 - Nutzung von Synergien mit der Stiftung Museum und historisches Material der Luftwaffe (MHMLW), insbesondere in Bezug auf die Nutzung von bestehenden Hochbauten und die Zusammenarbeit.

Eckpunkte Betriebsreglement: Zugelassene Verkehrsarten

- Luftverkehr im staatlichen Auftrag
- Luftrettung
- Historische Luftfahrt
- Werkflüge von flugplatzansässigen Firmen
- Charter- und Taxiflüge des Geschäftsreiseverkehrs, sofern sie von einem flugplatzansässigen FBO-Dienstleister abgewickelt werden
- Zertifizierungsflüge im Rahmen von Schulungen, durch ein flugplatzansässiges Unternehmen
- Nicht gestattet: Linienverkehr, Charterverkehr, Businessflüge für nicht flugplatzansässige Firmen

Eckpunkte Betriebsreglement: Flugbetriebszeiten

- Werkflüge: Montag bis Freitag 7.30 bis 12 Uhr; 13.30 bis 17 Uhr
- Ausnahmeregelung Ju-Air: Status Quo erhalten > Montag bis Freitag 7.30 bis 12 Uhr; 13.30 bis 19 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.

Eckpunkte Betriebsreglement: Steuerungsgrundsätze

- Die angestrebte Anzahl Flugbewegungen soll 20'000 nicht übersteigen. Diese Zahl gilt als Orientierungsgrösse.
- Der Eigentümer der Betriebsgesellschaft nutzt die verschiedenen Möglichkeiten der Steuerung, um diese Grössenordnung einzuhalten, namentlich
 - Zulassungsbedingungen für flugplatzansässige Firmen. So sind beispielsweise reine Businessjet-Anbieter mit Passagierflügen oder sich konkurrenzierende FBO-Firmen ausgeschlossen.
 - Zulassungsbedingungen gemäss Betriebsreglement.
 - Gebühren, soweit es die Rahmenbedingungen der Bewilligungsinstanzen erlauben.

Businessplan

- Trotz Kostenoptimierung u.a. durch Synergien mit der Luftwaffe und der stufenweisen Entwicklung wird es nicht möglich sein, die gesamten anfallenden Kosten zu decken. Die Gemeinden verpflichten sich deshalb – unter dem Vorbehalt der Zustimmung an der Urne – das finanzielle Risiko zu tragen. Damit resultiert in den ersten 10 Jahren ein jährliches Defizit von 1.7 Mio. CHF welches sich nach 10 Jahren (bei zunehmender Auslastung) leicht auf 1.6 Mio. CHF reduziert. Mit diesem Vorgehen wird der Bevölkerung die demokratische Mitwirkungsmöglichkeit gegeben, sich aktiv für eine geringere Belastung durch den Flugplatzbetrieb einzusetzen und mitzubestimmen.

Dübendorf, 12. Januar 2017