

Stadt Dübendorf

Abstimmungsvorlagen vom 26. November 2017

**Flugplatz Dübendorf
Betrieb eines historischen Flugplatzes
mit Werkflügen (Gemeindekonzept)**

**Gegenvorschlag zur Volksinitiative
„Keine Zivilaviatik in Dübendorf“**

**Flugplatzrand Nord
Teilrevision Nutzungsplanung und
Teilrevision kommunaler Richtplan**



**Abstimmungsvorlagen der Stadt Dübendorf
vom 26. November 2017**

**Flugplatz Dübendorf
Betrieb eines historischen Flugplatzes mit Werkflügen (Gemeindekonzept)**

Seite

Informationen zur Vorlage

Die Vorlage in Kürze

Beleuchtender Bericht

Argumente der Gemeinderats-Mehrheit

Argumente der Gemeinderats-Minderheit

Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“

Seite

Informationen zur Vorlage

Die Vorlage in Kürze

Beleuchtender Bericht

Argumente der Gemeinderat-Mehrheit

Argumente der Gemeinderats-Minderheit



Flugplatzrand Nord: Teilrevision Nutzungsplanung und Teilrevision kommunaler Richtplan

Seite

Informationen zur Vorlage

Die Vorlage in Kürze

Beleuchtender Bericht

Argumente der Gemeinderats-Mehrheit

Argumente der Gemeinderats-Minderheit



Flugplatz Dübendorf

Betrieb eines historischen Flugplatzes mit Werkflügen (Gemeindekonzept)

Informationen zur Vorlage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie den interkommunalen Vertrag zwischen den Gemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen für die Gründung einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft zum Betrieb des Flugplatzes Dübendorf als historischer Flugplatz mit Werkflügen annehmen und damit einen einmaligen Kostenanteil am Aktienkapital von Fr. 1'172'000.00 sowie einen jährlich wiederkehrenden Kostenanteil mit einem Kostendach von Fr. 761'800.00 am jährlichen Betriebsdefizit von 1,3 Mio. Franken bewilligen?

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen die Annahme des interkommunalen Vertrages und die Bewilligung eines einmaligen Kostenanteils am Aktienkapital von Fr. 1'172'000.00 sowie eines jährlich wiederkehrenden Kostanteils mit einem Kostendach von Fr. 761'800.00.

Der Gemeinderat hat am 2. Oktober 2017 der Vorlage für den Betrieb eines historischen Flugplatzes Dübendorf mit Werkflügen mit 24 zu 9 Stimmen zugestimmt.



Flugplatz Dübendorf Betrieb eines historischen Flugplatzes mit Werkflügen (Gemeindekonzept)

Die Vorlage in Kürze

Das Konzept der drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen für einen historischen Flugplatz mit Werkflügen auf dem Flugplatz Dübendorf sieht vor, sowohl die Betriebszeiten auf dem heutigen Niveau zu belassen und nicht auszudehnen als auch die Anzahl Flugbewegungen mit rund 20'000 Flugbewegungen pro Jahr langfristig auf einem für die Bevölkerung verträglichen Mass zu halten.

Für die Bevölkerung sowie die Grundeigentümer ergibt sich somit mit dem Konzept der Standortgemeinden der Vorteil, dass:

- sich die Betriebszeiten des Flugbetriebs gegenüber heute nicht ausdehnen;
- somit auch weiterhin - mit Ausnahme der historischen Flüge der Ju-Air - nicht am Abend, am frühen Morgen oder an den Wochenenden geflogen wird;
- weitere Belastungen durch Helikopterflüge im nördlichen Teil des Areals vermieden werden;
- die Steuerung der Anzahl Flugbewegungen nicht wie bei einem privaten Betreiber mit Blick auf die Gewinnoptimierung, sondern mit Rücksicht auf das Ruhebedürfnis der Bevölkerung erfolgt;
- die Lebensqualität insgesamt, aber vor allem auch während den besonders sensiblen Randstunden und am Wochenende erhalten bleibt;
- die Liegenschaften nicht durch zunehmenden Fluglärm entwertet werden;
- durch die Beteiligung der Gemeinden als Aktionär - zu Beginn mit 100 %, später mit mindestens über 50 % - Gewähr besteht, dass die Interessen der Gemeinden und damit der Bevölkerung auch langfristig wahrgenommen werden.

An der Urnenabstimmung vom 26. November 2017 wird die Kernfrage gestellt, ob die Bevölkerung die Vermeidung von Fluglärm unterstützt und was bzw. wie viel ihr die Steuerung der Flugbewegungen und der Betriebszeiten wert ist. Zugleich wird durch die kontrollierte Anzahl Flugbewegungen eine höhere Sicherheit für die Bevölkerung geschaffen, da durch An- und Abflüge stets ein Sicherheitsrisiko entsteht.

Die Standortgemeinden sehen es als gemeinsame Aufgabe an, die Bevölkerung über ihre Zielsetzungen aufzuklären und offen zu kommunizieren. Die Bevölkerung der Gemeinden kann durch die Urnenabstimmungen den Gemeindeexekutiven den Auftrag erteilen, sich für ihre Ruhebedürfnis und damit gegen den Ausbau des Flugbetriebs mit einem privaten, gewinnorientierten Business-Airport einzusetzen.

Gemeinderat und Stadtrat beantragen Zustimmung zum Gemeindekonzept für den Betrieb eines historischen Flugplatzes Dübendorf mit Werkflügen.



Flugplatz Dübendorf Betrieb eines historischen Flugplatzes mit Werkflügen (Gemeindekonzept)

Beleuchtender Bericht

1 Ausgangslage

Der Flugplatz Dübendorf wurde über Jahrzehnte als Militärflugplatz betrieben und war mit der bestehenden Nutzung breit akzeptiert. Nach der Bekanntgabe des Rückzugs der Armee gemäss Stationierungskonzept aus dem Jahr 2005 haben sich die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen mit der künftigen Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf auseinander gesetzt. Über die letzten 10 Jahre hat sich an der grundsätzlichen Haltung nichts geändert, indem die militärische Aviatik, die historischen Flüge der Ju-Air sowie die Helikopter-Flüge der Rega nicht in Frage gestellt wurden, eine weitergehende zivile Nutzung aber konsequent abgelehnt wurde.

Am 3. September 2014 beschloss der Bundesrat, den Militärflugplatz Dübendorf künftig auch als ziviles Flugfeld zu nutzen. Er hat die dazu notwendige Anpassung des Konzeptteils Sachplan Militär (SPM), die Anpassung des Objektblatts des Sachplans Militär sowie eine Anpassung des Konzeptteils Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) mit Entscheid vom 31. August 2016 zusammen mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans beschlossen.

Diese aktuellen Bestrebungen des Bundes, auf dem Flugplatz Dübendorf einen privaten Business-Airport einzurichten, haben die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen bewogen, ihre Position zu überdenken, zu schärfen und zu präzisieren. Die Standortgemeinden haben in ihren Stellungnahmen von September bzw. Oktober 2015 im Rahmen der Anhörung zur Anpassung des Sachplans Militär bzw. Infrastruktur Luftfahrt bereits ihre ablehnende Haltung für eine Erweiterung der zivilen Aviatik im Sinne eines Business-Airport klar und deutlich bekräftigt (siehe Schreiben Gemeinderat vom 2. Oktober 2015). Für die Festlegung einer künftig sinnvollen Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf ist eine umfassende Sicht unabdingbar. Daher erklärten sich die Standortgemeinden übereinstimmend bereit, für eine weitere aviatische Nutzung im Sinne eines „historischen Flugplatzes mit Werkflügen“ Hand zu bieten, welche nebst historischen Flügen und Werkflügen auch weiterhin militärische Nutzungen zulässt. Die Standortgemeinden sprechen sich im Sinne eines Kompromisses dafür aus, die bereits früher angedachte Idee eines Werkflugplatzes in angepasster Form wieder aufzunehmen. Sie sind bereit, der Aufrechterhaltung der (wegen des Innovationsparks verkürzten) Piste zuzustimmen und eine weitere aviatische Nutzung in beschränktem Umfang zu akzeptieren (z.B. Ju-Air, weitere historische Flüge, einzelne Armeeflüge, Landestopographie, Bundesrats-Jet, Flüge für Forschung im Zusammenhang mit dem Innovationspark, Werkflüge, Rega, Polizei, etc.). Von der Idee eines Business-Airport ist aber klar und deutlich Abstand zu nehmen.



Erfreulicherweise konnte beim Entscheid des Bundesrates vom 31. August 2016 erreicht werden, dass der Vorschlag der Standortgemeinden für ein alternatives Konzept eines „historischen Flugplatzes mit Werkflügen“ sowohl beim Kanton als auch beim Bund als prüfenswert aufgenommen wurde und damit ein Zeitfenster für die Ausarbeitung und Konsolidierung bis Ende 2016 geschaffen werden konnte. Die Standortgemeinden haben daher in der zweiten Jahreshälfte 2016 einen Kompromissvorschlag unter dem Titel „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“ ausgearbeitet. Mit ihren Beschlüssen im Dezember 2016 haben die Standortgemeinden dem gemeinsam erstellten Konzept zugestimmt und dieses am 15. Dezember 2016 beim Kanton zur Prüfung und Weiterleitung an den Bund eingereicht. Mit Beschluss vom 11. Januar 2017 (RRB Nr. 37/2017) hat der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion ermächtigt, das Konzept „Historischer Flugplatz mit Werkflügen, Ziviler Flugplatzhalter Dübendorf“ beim Bund zuhanden des SIL-Koordinationsprozesses einzureichen.

2 Das Konzept der Standortgemeinden

Das Konzept trifft zusammenfassend folgende zentralen Aussagen zur Entwicklung des Flugplatzes sowie zum Business-Plan:

- Die Gemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen wollen sich mit einer stufenweise realisierbaren und flexiblen Flugplatzlösung engagieren und das finanzielle Risiko mittragen. Dies geschieht mit der Motivation, die Flugplatzentwicklung selbst zu steuern und ein nicht kontrollierbares Wachstum mit einem Business-Airport zu verhindern. Nur eine Partnerschaft zwischen öffentlicher Hand und Luftfahrtbetrieben garantiert eine nachhaltige Entwicklung.
- Mit der Kooperation zwischen privaten und öffentlichen Akteuren kann Wertschöpfung erzeugt, der Flugbetrieb gesteuert und die Lärmbelastung in Grenzen gehalten werden. Dies sind unter anderem auch wichtige Grundvoraussetzungen für eine konfliktfreie Entwicklung des Innovationsparks.
- Die Gemeinden gründen dazu eine Aktiengesellschaft und setzen ein bewährtes Team von heute auf dem Flugplatzareal tätigen Personen als operatives Team ein. Damit sind sie ein sicherer, verlässlicher und finanzkräftiger Partner für den Bund. Ziel ist es, im Laufe der Zeit weitere Akteure in das Aktionariat einzubinden, gleichzeitig aber die Mehrheit zu behalten. Dazu ist ein Startkapital von 2 Mio. Franken geplant.
- Basis für die Flugplatzentwicklung bildet die heutige Nutzung mit Luftwaffe, historischen Angeboten, Kantonspolizei und Rettung. Diese soll stufenweise ergänzt werden mit weiteren Werkflugplatz-Akteuren, die einen hohen Wertschöpfungsanteil auf dem Areal ausweisen und Nutzflüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark anbieten.
- Um einen Beitrag zur Entlastung für den Flughafen Zürich zu leisten, werden gezielt einzelne Firmen mit Werkflugplatz-Akteuren mit Jets nach Dübendorf verlagert.
- Zentraler Partner ist die Luftwaffe, mit der ein Kooperationsvertrag abgeschlossen wird, um die Kosten angemessen zu verteilen. Als wichtige Ankermieter sind die REGA und die RUAG vorgesehen.
- Das Betriebskonzept ist bewusst restriktiv. Es orientiert sich an den heutigen Betriebszeiten. Starts und Landungen von Jets werden im Rahmen der Zulassungsbedingungen und des Betriebsreglements gesteuert. Die Anzahl Flugbewegungen ist auf 20'000 pro Jahr ausgelegt. Darin sind auch 7'600 Flugbewegungen der Luftwaffe enthalten.
- Der Businessplan weicht bezüglich der räumlichen und betrieblichen Vorgaben in einzelnen Punkten bewusst von den damaligen Vorgaben der Ausschreibung des Bundes ab. Damit sollen die Kosten minimiert, die Synergien mit der Luftwaffe genutzt und weitere Belastungen durch Heliflüge im nördlichen Teil des Areals vermieden werden.



- Trotz der Kostenoptimierung und der stufenweise Entwicklung wird es mit diesem Konzept nicht möglich sein, die gesamten anfallenden Kosten zu decken. Die Gemeinden verpflichten sich deshalb, das finanzielle Risiko zu tragen und gegenüber dem Bund die finanziellen Mindestanforderungen zu erfüllen. Damit resultiert, gerechnet auf insgesamt 30 Jahre, in den ersten zehn Jahren ein jährliches Defizit von 1.3 Mio. Franken, inklusive eines jährlichen Baurechtszinses an den Bund von Fr. 276'000.00. Nach zehn Jahren (bei zunehmender Auslastung) reduziert sich trotz notwendiger Investitionen das Defizit leicht auf 1.2 Mio. Franken, inklusive eines Baurechtszinses an den Bund von Fr. 311'000.00.

Konkret sieht das Nutzungs- und Betriebskonzept der Gemeinden folgende Eckwerte für den Betrieb des Flugplatzes vor:

Grundsätze

- Angestrebt werden 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: Flugbetriebszeiten

- Werkflüge: Montag bis Freitag 7.30 bis 12.00 Uhr; 13.30 bis 17.00 Uhr
- Ausnahmeregelung Ju-Air (heutige Regelung beibehalten): Montag bis Freitag 7.30 bis 12.00 Uhr; 13.30 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.

Eckpunkte Betriebsreglement: Steuerungsgrundsätze

- Die angestrebte Anzahl Flugbewegungen soll 20'000 nicht übersteigen.
- 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 ausgeschlossen.
- Zulassungsbedingungen gemäss Betriebsreglement.



- Gebühren, soweit es die Rahmenbedingungen der Bewilligungsinstanzen erlauben.

Von dieser Lösung profitieren weite Kreise: Die Gemeinden können die Entwicklung selbst steuern und somit die Zusatzbelastung in Grenzen halten. Deshalb wird das Defizit von den Gemeinden mit einem internen Kostenteiler anteilig mit einem Betriebsbeitrag finanziert (siehe Kapitel "Kosten").

3 SIL-Koordinationsprozess

Am 2. Februar 2017 hat das erste Koordinationsgespräch zum „Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) - Flugplatz Dübendorf“ stattgefunden. Als Teilnehmende für den Prozess waren nebst dem Bund (BAZL, GS VBS, ARE, BAFU) der Kanton (GS VD, AFV und ARE), die drei Standortgemeinden, die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) sowie die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) eingeladen. Das BAZL wollte zügig in den SIL-Prozess einsteigen, weil der Bundesrat dem BAZL für die Erarbeitung eines SIL-Objektblatts eine Frist bis März 2019 gesetzt hat.

Der SIL bzw. das SIL-Objektblatt definiert in seinen Zielsetzungen lediglich eine Hülle für die zukünftige Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf. Erst zu einem späteren Zeitpunkt wird ein detailliertes Betriebskonzept mit effektiven Betriebszeiten etc. geregelt. Dennoch ist es bereits zum heutigen Zeitpunkt und insbesondere im Rahmen der SIL-Koordinationsgespräche wichtig, die Haltung und Argumente der Standortgemeinden zu diskutieren und zu verhandeln. Nur auf diesem Wege können bereits frühzeitig die Weichen für die Verhinderung eines privat betriebenen Business-Airports auf dem Flugplatz Dübendorf gestellt werden. Ist der Prozess erst einmal abgeschlossen und damit die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für den Flugplatz definiert, gibt es für die Gemeinden kaum noch Handhabe, auf die Entwicklung und Nutzung des Flugplatzes einzuwirken. Die besondere Gefahr liegt dabei darin, dass der Bund mit dem SIL-Objektblatt einen grosszügigen Rahmen festlegt, in welchem sich ein privater, gewinnorientierter künftiger Betreiber einigermassen frei bewegen kann, da er mit seinem künftigen Betriebsreglement den zugelassenen Rahmen ausnützen darf, ohne dass die Gemeinden oder auch Anwohner noch wesentliche Einflussmöglichkeiten ausüben können.

4 Stand heute

Nach erfolgter Prüfung des Gemeindekonzepts hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 23. März 2017 kommuniziert, dass es das Angebot der Standortgemeinden ablehnt, aber im Rahmen des SIL-Prozesses die Diskussion weiter führen will. Das UVEK hält in seiner Medienmitteilung dazu unter anderem fest, dass die Abklärungen ergeben haben, dass der von den Standortgemeinden eingebrachte Vorschlag für einen „historischen Flugplatz mit Werkflügen“ operativ weitgehend umsetzbar wäre, dass er aber wichtige Anforderungen des Bundes nicht erfüllt. Bemängelt wird insbesondere, die gemäss UVEK vorhandene Unsicherheit bei der Finanzierung, da der Businessplan ein jährliches Defizit von je rund 1.3 Mio. Franken vorsieht, dieses Defizit gemäss Alternativkonzept durch die Standortgemeinden gedeckt werden soll, die entsprechenden Beiträge der Zustimmung der Stimmberechtigten bedürfen und somit vorderhand nicht gesichert seien. Das UVEK hält aus diesen Überlegungen grundsätzlich an seinem Entscheid zugunsten der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) als Betreiberin fest und verfolgt das Alternativkonzept der Standortgemeinden nicht weiter.



Dieser Entscheid wurde alleinig vom UVEK in Absprache mit dem VBS gefällt und stellt demnach einen Ressort-, aber keinen Bundesratsentscheid dar. Der eigentliche Bundesratsentscheid wird erst mit der Genehmigung des SIL-Objektblattes voraussichtlich Anfang 2019 fallen.

Es war den drei Standortgemeinden von Beginn weg klar, dass die Finanzierung der Zustimmung der Stimmberechtigten bedarf und dass – aufgrund der enorm kurzen Fristen – zum Zeitpunkt der Einreichung des Dossiers beim Bund diese Volksabstimmungen noch nicht durchgeführt sein würden. Das UVEK hat nun – voreilig und ohne Not – den Vorschlag der Gemeinden abgelehnt, ohne die Entscheide der Gemeinden abzuwarten. Es ist daher die bewusste Absicht der drei Standortgemeinden die Volksabstimmungen durchzuführen, um damit das Hauptargument des UVEK gegen den Vorschlag der Gemeinden zu entkräften und so eine neue, deutlich verbesserte Ausgangslage zu schaffen. Damit kann auf den Zeitpunkt hin, wenn nicht das UVEK allein sondern der Gesamtbundesrat – voraussichtlich Anfang 2019 – über das SIL-Objektblatt und damit die weitere Zukunft des Flugplatzes Dübendorf entscheidet, die Basis für einen Entscheid zugunsten des Konzeptes der Gemeinden gelegt werden.

5 Erwägungen und Begründung des Stadtrates

Gerade jetzt, da das UVEK das Gemeindekonzept als Kompromissvorschlag abgelehnt hat, ist es umso wichtiger, dass sich die Gemeinden einig sind und eine gemeinsame Haltung vertreten. Die Gemeinden sind sich einig, am bisherigen Vorgehen, eine Volksabstimmung durchzuführen, festzuhalten. Die Volksabstimmung ist wichtiges Mittel zum Zweck, einerseits um neue Fakten zu schaffen und andererseits um damit Druck gegenüber dem Bund aufbauen zu können.

Mit Blick auf den anstehenden SIL-Prozess ist es nicht zielführend, diesen zu verlassen, weil damit keinerlei Einflussnahme mehr möglich wäre und die Gemeinden von der Kommunikation abgeschnitten würden. Daher wird es umso wichtiger sein, die Grundsätze des Gemeindekonzepts weiter in den SIL-Prozess einzubringen und von Anfang an eine klare Haltung zu vertreten.

Mit den im Konzept enthaltenen Entwicklungsansätzen und dem unter Kapitel „Kosten“ aufgezeigten Finanzierungsmodell geht der Mehrwert unter anderem auch deutlich über die kommunalen Grenzen hinaus. Primär aufgrund der Beteiligung der Gemeinden:

- wird finanzielle Sicherheit für die Investoren und den Bund garantiert,
- können die Planungs- und Umnutzungsverfahren mit schlanken Bewilligungsprozessen zeitlich minimiert werden,
- kann die Mitwirkung und somit die Akzeptanz für eine nachhaltige Luftverkehrsentwicklung im Kanton Zürich erhöht werden,
- kann ein gewisser Beitrag zur Entlastung des Flughafens Zürich geleistet werden,
- können die Spielräume für die langfristige Raumentwicklung und nachfolgende Generationen erhalten werden,
- kann der Innovationspark profitieren sowie eine harmonische und konfliktfreie Koexistenz sichergestellt werden.



Das Konzept der Gemeinden sieht vor, sowohl die Betriebszeiten auf dem heutigen Niveau zu belassen und nicht auszudehnen, sowie die Anzahl Flugbewegungen mit rund 20'000 Flugbewegungen pro Jahr auch langfristig auf einem für die Bevölkerung verträglichen Mass zu halten (siehe Kapitel „Das Konzept der Standortgemeinden“). Für die Bevölkerung sowie die Grundeigentümer ergibt sich somit mit dem Konzept der Gemeinden der Vorteil, dass:

- sich die Betriebszeiten des Flugbetriebs gegenüber heute nicht ausdehnen,
- somit auch weiterhin – mit Ausnahme der historischen Flüge der Ju-Air – nicht am Abend, am frühen Morgen oder an den Wochenenden geflogen wird,
- weitere Belastungen durch Helikopterflüge im nördlichen Teil des Areals vermieden werden,
- die Steuerung der Anzahl Flugbewegungen nicht wie bei einem privaten Betreiber mit Blick auf die Gewinnoptimierung, sondern mit Rücksicht auf das Ruhebedürfnis der Bevölkerung erfolgt,
- die Lebensqualität insgesamt, aber vor allem auch während den besonders sensiblen Randstunden und am Wochenende erhalten bleibt,
- die Liegenschaften nicht durch zunehmenden Fluglärm entwertet werden,
- durch die Beteiligung der Gemeinden als Aktionär – zu Beginn mit 100 %, später mit mind. über 50 % – Gewähr besteht, dass die Interessen der Gemeinden und damit der Bevölkerung auch langfristig wahrgenommen werden.

In dieser Urnenvorlage wird somit die Kernfrage gestellt, ob die Bevölkerung die Vermeidung von Fluglärm unterstützt und was, resp. wie viel ihr die Steuerung der Flugbewegungen und der Betriebszeiten wert ist. Zugleich wird durch die kontrollierte Anzahl Flugbewegungen eine höhere Sicherheit für die Bevölkerung geschaffen, da durch An- und Abflüge stets ein Sicherheitsrisiko entsteht. Die drei Standortgemeinden sehen es als gemeinsame Aufgabe an, die Bevölkerung über ihre Zielsetzungen aufzuklären und offen zu kommunizieren. Die Bevölkerung der Gemeinden kann durch die Abstimmungen den Gemeindeexekutiven den Auftrag erteilen, sich für ihr Ruhebedürfnis und damit gegen den Ausbau des Flugbetriebs mit einem privaten, gewinnorientierten Business-Airport einzusetzen.

6 Kosten

Kostenteiler

Die drei Standortgemeinden sind sich bewusst, dass sie in substanziellem Rahmen finanzielle Verpflichtungen eingehen werden. Zu diesem Zweck wurden zwischen den drei Standortgemeinden die entsprechenden Verhandlungen betreffend künftigem Kostenteiler geführt. Die Stadt Dübendorf sowie die Gemeinden Volketswil und Wangen-Brüttisellen haben gemeinsam beschlossen, dass sich die Anteile nach den Kriterien „Einwohner“ und „Steuerkraft“ richten. Zudem wird berücksichtigt, dass Dübendorf einen grösseren Nutzen aus dem Engagement der Gemeinden hat. Dies führt zu folgendem Verteilschlüssel:



Gemeinde	Kostenteiler
Dübendorf	58.6 %
Volketswil	25.4 %
Wangen-Brüttisellen	16.0 %
Summe	100.0 %

Einmalige Kosten

Das Konzept der Gemeinden „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“ sieht vor, dass die Gemeinden eine Aktiengesellschaft gründen und ein bewährtes Team von heute auf dem Flugplatzareal tätigen Personen als operatives Team einsetzen. Ziel ist es, im Laufe der Zeit weitere Akteure in das Aktionariat einzubinden, gleichzeitig aber die Mehrheit zu behalten. Dazu ist ein Startkapital von 2 Mio. Franken geplant. Es soll somit eine Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 2 Mio. Franken geschaffen werden, an welcher sich die drei Standortgemeinden wie folgt beteiligen:

Gemeinde	Kostenteiler	Anteil Aktienkapital (einmalig)
Dübendorf	58.6%	1'172'000.00
Wangen-Brüttisellen	16.0%	320'000.00
Volketswil	25.4%	508'000.00
Summe	100.0%	2'000'000.00

Gestützt auf Art. 30 Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf vom 5. Juni 2005 obliegt die Beschlussfassung über obige einmalige Ausgabe dem Gemeinderat.

Jährlich wiederkehrende Kosten

Trotz der Kostenoptimierung und der stufenweisen Entwicklung wird es mit diesem Konzept nicht möglich sein, die gesamten anfallenden Kosten zu decken. Die Gemeinden verpflichten sich deshalb, das finanzielle Risiko zu tragen und gegenüber dem Bund die finanziellen Mindestanforderungen zu erfüllen. Damit resultiert, gerechnet auf insgesamt 30 Jahre, in den ersten 10 Jahren ein jährliches Defizit von 1.3 Mio. Franken, inklusive eines jährlichen Baurechtszinses an den Bund von Fr. 276'000.00. Nach 10 Jahren (bei zunehmender Auslastung) reduziert sich trotz notwendiger Investitionen das Defizit leicht auf 1.2 Mio. Franken, inklusive eines Baurechtszinses an den Bund von Fr. 311'000.00.

Von dieser Lösung profitieren weite Kreise: Die Gemeinden können die Entwicklung selbst steuern und somit die Zusatzbelastung durch Lärm in Grenzen halten. Deshalb wird das Defizit von den Gemeinden mit einem im Dezember 2016 vereinbarten Kostenteiler anteilig mit einem Betriebsbeitrag finanziert. Daraus ergeben sich folgende gesplittete Beträge:

Gemeinde	Kostenteiler	Phase 1 (Jahr 1-10)	Phase 2 (Jahr 11-30)
Dübendorf	58.6%	761'800.00	703'200.00
Wangen-Brüttisellen	16.0%	208'000.00	192'000.00
Volketswil	25.4%	330'200.00	304'800.00
Summe	100.0%	1'300'000.00	1'200'000.00



Gestützt auf Art. 30 Ziff. 2 der Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf vom 5. Juni 2005 obliegt die Beschlussfassung über obige wiederkehrende Ausgabe der Urnenabstimmung.

Da die jährlich wiederkehrenden Kosen der Urnenabstimmung unterstehen, werden auch die einmaligen Kosten zur Bildung des Aktienkapitals - als gemeinsamer Beschluss – der Urnenabstimmung unterstellt.

7 Ausblick und Konsequenzen

Mit dem vorliegenden Beschluss fallen direkt noch keine Kosten an. Mit der Zustimmung zur Vorlage wird aber dem Stadtrat die Kompetenz erteilt, Verpflichtungen maximal in Höhe der Kreditsumme einzugehen. Ob der Stadtrat davon Gebrauch machen wird, ist davon abhängig, ob der Bund schlussendlich tatsächlich auf das Angebot der Standortgemeinden einsteigen wird. Die drei Standortgemeinden sind sich aber bewusst, dass sie – sollte das Vorhaben sowohl beim Regierungsrat des Kantons Zürich als auch beim Bundesrat auf Zustimmung stossen – in substanziellem Rahmen finanzielle Verpflichtungen eingehen werden. Nach der Durchführung der Abstimmungen in den drei Standortgemeinden ergeben sich folgende möglichen Situationen:

Situation 1:

Kreditbeschlüsse Standortgemeinden kommen zustande und Bund berücksichtigt Angebot

Wenn die Kreditbeschlüsse aller drei Standortgemeinden zustanden kommen und der Bund das Angebot der Gemeinden berücksichtigt, so werden die Gemeinden den in der Vorlage beschriebenen Weg weiter beschreiten können. Somit werden in einem ersten Schritt die Mittel des Kredits für die Bildung des Aktienkapitals zur Schaffung der Aktiengesellschaft beansprucht werden. Sobald die Aktiengesellschaft operativ sein wird, werden die Mittel des Betriebskredits beansprucht werden.

Am Konzept der Gemeinden sind namhafte Industriepartner interessiert und haben teilweise ihr Interesse bereits schriftlich zugesagt. Je nach Erfolg der Verhandlungen ist daher denkbar, dass die effektive Beanspruchung der Kredite deutlich tiefer ausfallen wird, als beantragt. Um gegenüber dem Bund aber die nötige finanzielle Sicherheit bieten zu können, wird die beantragte Kreditsumme um die entsprechenden Beträge nicht reduziert, sondern in der vollen Höhe beantragt.

In einem solchen Szenario sind die Gemeinden als Mehrheitsaktionär langfristig in der Lage, den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf, abgestimmt auf die Interessen der Bevölkerung gemäss den in Kapitel „Das Konzept der Standortgemeinden“ beschriebenen Absichten zu betreiben und zu steuern.

Übernehmen die Standortgemeinden den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf, so können sie im Rahmen des Betriebskonzepts auf eine hohe Wertschöpfung durch hohen Ertrag, aber wenige Flugbewegungen setzen. Zugleich können die bisherigen restriktiven Betriebszeiten beibehalten, lärmorientierte Landegebühren erhoben und die zugelassenen Verkehrsarten beschränkt werden. Die Standortgemeinden wären also in der Lage, sowohl im Sinne des Schutzes der Bevölkerung die Lärmbelastungen und Sicherheitsrisiken als auch die räumliche Entwicklung des Flugplatzes gezielt zu steuern und ausserdem einen deutlichen Mehrwert für die kommunale sowie regionale Wirtschaft zu schaffen.



Situation 2:

Kreditbeschlüsse Standortgemeinden kommen zustande, aber Bund berücksichtigt Angebot nicht

Sind die Standortgemeinden nicht Betreiber des Flugplatzes, würden zwar keine Kosten für die Gemeinden anfallen. Für die öffentliche Hand würde in diesem Fall aber dann auch keinerlei Spielraum und Möglichkeiten mehr bestehen, gegen die Business-Aviatik, resp. die zunehmende Lärmbelastung und Sicherheitsrisiko vorzugehen. Mit Blick auf mögliche Rechtsmittel bliebe allein, im Rahmen der Rechtsmittelverfahren gegen Plangenehmigung, Betriebsreglement und Betriebsbewilligung gerichtlich vorzugehen, im Wissen darum, dass dabei den Beschwerden der betroffenen Gemeinden nicht mehr Gewicht zukommt als jedem privaten Kläger.

Ist der Rahmen durch den SIL erst einmal fixiert und bindend, kann ein potenzieller Betreiber durch die Aufstellung eines Betriebskonzepts die genauen Details rund um den Flugbetrieb, zugeschnitten auf seine Geschäftsziele und Bedürfnisse, festlegen. Würde eine private Gesellschaft, wie z.B. die FDAG, den Flugplatz betreiben, stünde die Gewinnmaximierung durch den Ausbau eines Business-Airports mit deutlich ausgedehnten Betriebszeiten im Vordergrund.

Falls die private FDAG den Flugplatz betreiben sollte, haben die Gemeinden beim Flugplatz Dübendorf – anders als der Kanton Zürich bei der FZAG (Flughafen Zürich), wo der Kanton Zürich Aktien des nationalen Flughafens Zürich hält und damit, sowie mit spezifischen Bestimmungen im Flughafengesetz als öffentliche Hand entsprechenden Einfluss geltend machen kann – keine Einflussmöglichkeiten.

Situation 3:

Kreditbeschlüsse Standortgemeinden kommen nicht zustande

Wenn die Kreditbeschlüsse der drei Standortgemeinden nicht zustande kommen, wird der Bund dies als klares Signal der Bevölkerung werten, dass sie nicht bereit ist, für mehr Ruhe und Mitbestimmung einen finanziellen Beitrag zu leisten. Der Bund wird dies voraussichtlich dahingehend interpretieren, dass die Bevölkerung der Standortgemeinden die zusätzlichen Flugbewegungen und die Ausdehnung der Betriebszeiten in den Tagesrandstunden und am Wochenende akzeptiert. Der Bund wird gar nicht mehr entscheiden müssen, ob er auf das Angebot der Standortgemeinden eintritt, sondern wird die Flugplatz Dübendorf AG definitiv mit dem Betrieb eines Business-Airports beauftragen. Damit wäre der Weg frei für die Installation eines privaten, gewinnorientierten Business-Airports und einer Verlagerung der Business-Aviation vom Flughafen Kloten auf den Flugplatz Dübendorf. Der Schutz der Bevölkerung durch die Gemeinden vor übermässigen Lärm in den Tagesrandstunden und am Wochenende, hervorgerufen durch den Business-Airport, wäre nicht mehr möglich.

8 Interkommunaler Vertrag

Die Übertragung einer öffentlichen Aufgabe auf eine juristische Person des Privatrechts im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit bedarf einer Rechtsgrundlage (vgl. § 75f. nGG (ab 1. Januar 2018)). Die Stimmberechtigten der jeweiligen Gemeinde haben über die Rechtsgrundlage an der Urne zu beschliessen (vgl. § 79 nGG). Gleichwohl das heute (noch) geltende Gemeindegesetz keine entsprechende Bestimmung enthält, entspricht Gesagtes der bereits bestehenden Praxis (vgl. auch Art. 98 KV).



Vertragstext

„Vertrag

zwischen

der *Gemeinde Dübendorf* (vertreten durch den Stadtrat)

sowie

der *Gemeinde Volketswil* (vertreten durch den Gemeinderat)

sowie

der *Gemeinde Wangen-Brüttisellen* (vertreten durch den Gemeinderat)

Präambel

Die Gemeinden Dübendorf, Volketswil sowie Wangen-Brüttisellen beabsichtigen den Flugplatz Dübendorf unter dem Titel „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“ zu betreiben. Für diesen Zweck beabsichtigen die Gemeinden die Gründung einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft nach Art. 762 OR.

Rechtsgrundlage

Die Übertragung einer öffentlichen Aufgabe auf eine juristische Person des Privatrechts im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit bedarf einer Rechtsgrundlage (vgl. § 75f. nGG (ab 1. Januar 2018)). Die Stimmberechtigten der jeweiligen Gemeinde haben über die Rechtsgrundlage an der Urne zu beschliessen (vgl. § 79 nGG). Gleichwohl das heute (noch) geltende Gemeindegesetz keine entsprechende Bestimmung enthält, entspricht Gesagtes der bereits bestehenden Praxis. Für den Inhalt des vorliegenden Vertrags ist Art. 98 Abs. 4 der Kantonsverfassung Zürich (KV) verbindlich.

Verpflichtung zur Gründung der Aktiengesellschaft

Die Gemeinden verpflichten sich zur Gründung einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft nach Art. 762 OR. Die Verpflichtung steht unter den Bedingungen, dass (1) die Kreditbeschlüsse in den drei Standortgemeinden von den Stimmberechtigten angenommen werden, (2) der vorliegende Vertrag von den Stimmberechtigten der jeweiligen Standortgemeinde angenommen wird und (3) die nötigen behördlichen Zustimmungen vorliegen. Die beteiligten Gemeinden stimmen allen Rechtshandlungen zu, welche für die Gründung der Aktiengesellschaft erforderlich sind.

Zweck der Aktiengesellschaft

Die zu gründende Aktiengesellschaft verfolgt den Hauptzweck, den Flugplatz Dübendorf als historischer Flugplatz mit Werkflügen zu betreiben und damit die Bevölkerung vor übermässigen Immissionen sowie im Interesse der Sicherheit vor übermässigen Überflügen zu schützen. Insbesondere soll die Nutzung des Flugplatz Dübendorf auf historische Flüge und Werkflüge sowie auf die militärische Nutzung, die Nutzung durch die Kantonspolizei sowie für die Rettung beschränkt sein. Die nähere Umschreibung des Zwecks erfolgt in den Statuten der Aktiengesellschaft.

Flugbewegungen und Betriebszeiten

Als Richtwerte gelten:

- 20'000 Flugbewegung pro Jahr
- Die Betriebszeiten orientieren sich am bestehenden Betrieb (Montag bis Freitag 7.30 bis 12.00 Uhr; 13.30 bis 17.00 Uhr). Das Betriebsreglement kann insbesondere für die Ju-Air und Rettungsflüge Ausnahmen vorsehen.

Die nähere Umschreibung der Eckwerte wird im Betriebsreglement festgelegt.



Aktionariat

Das Aktionariat besteht nach der Gründung aus den drei Gemeinden. Nach der Gründung können die Gemeinden Aktien veräussern, wobei sie sich grundsätzlich verpflichten, gemeinsam mindestens 51 % der Aktien langfristig zu halten. Die Gemeinden verpflichten sich zum Abschluss eines Aktionärsbindungsvertrags.

Aktienkapital

Die *Gemeinde Dübendorf* verpflichtet sich – nach der Gründung der Aktiengesellschaft – Aktien in der Höhe von Fr. 1'172'000.00 zu zeichnen, was einem Kostenanteil von 58.6 % entspricht.

Die *Gemeinde Volketswil* verpflichtet sich – nach Gründung der Aktiengesellschaft – Aktien in der Höhe von Fr. 508'000.00 zu zeichnen, was einem Kostenanteil von 25.4 % entspricht.

Die *Gemeinde Wangen-Brüttisellen* verpflichtet sich – nach Gründung der Aktiengesellschaft – Aktien in der Höhe von Fr. 320'000.00 zu zeichnen, was einem Kostenanteil von 16.0 % entspricht.

Maximale (jährliche) Kostenanteile der Gemeinden in Prozenten

Die Kostenanteile an den jährlich wiederkehrenden Kosten – im Falle eines Betriebsdefizits – entsprechen den Kostenteilen, welche die Gemeinden bereits bei der Aktienzeichnung nachkamen. Entsprechend trägt:

- *Dübendorf* einen prozentualen Kostenanteil von 58.6 %;
- *Volketswil* einen Kostenanteil von 25.4 %;
- *Wangen-Brüttisellen* einen Kostenanteil von 16.0 %.

Gesagtes gilt unter der Voraussetzung, dass die Gemeinden ihre ursprünglich gezeichneten Aktien halten und keine Veränderungen im Aktionariat stattfinden. Der Kostenanteil an den jährlich wiederkehrenden Kosten passt sich entsprechend den Veränderungen im Aktionariat an.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat wird gemäss den Bestimmungen des Obligationenrechts durch die Generalversammlung gewählt (Art. 698 Abs. 2 Ziff. 2 OR). Jede Gemeinde hat das Recht, durch einen Verwaltungsrat vertreten zu sein. Keiner Gemeinde soll im Verwaltungsrat die Mehrheit zukommen. Der Verwaltungsrat ist auf maximal 5 Mitglieder beschränkt.

Wichtige Entscheide

Für wichtige Entscheide geben die Gemeinden ihre Stimmen gemeinsam und gebündelt ab (Einstimmigkeit).

Wichtige Entscheide sind insbesondere:

- die Übertragung von Aktien
- der strategische Entscheid über die Weiterverfolgung des Flugplatzprojektes
- Erlass und Änderung der Statuten

Die Gemeinden können im Aktionärsbindungsvertrag weitere wichtige Entscheide definieren, die Einstimmigkeit benötigen.



Haftung

Gemäss Art. 46 Abs. 2 Kantonsverfassung haften die Trägergemeinden subsidiär kausal für den Schaden, den die Organe der Aktiengesellschaft durch rechtswidrige Tätigkeit oder Unterlassung verursachen.

Vertragsdauer

Die Vertragsdauer beträgt mindestens 10 Jahre, wobei sich die Vertragsdauer um weitere 5 Jahre verlängert, sofern keine der Parteien den Vertrag unter Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist auf das Ende der zehnjährigen Vertragsdauer schriftlich kündigt. Der Vertrag verlängert sich um weitere fünf Jahre, wenn er nicht seitens einer Partei unter Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist auf das Ende der fünfzehnjährigen Vertragsdauer schriftlich gekündigt wird. Der Vertrag verlängert sich jeweilig um weitere fünf Jahre, wobei er seitens einer Partei sinngemäss vorangehender Bestimmungen unter Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist schriftlich gekündigt werden kann. Möchte eine Gemeinde ihre Aktien an der Gesellschaft verkaufen und damit ihre Beteiligung an der Gesellschaft aufgeben, hat sie den Vertrag vor dem Verkauf unter Einhaltung einer einjährigen Frist zu kündigen. Zuständig für die Kündigung sind die Stimmberechtigten an der Urne. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen von Absatz 1 bis 3.

Vertragsänderung und Vertragsaufhebung

Zuständig für die Änderung oder die Aufhebung dieses Vertrags sind die Stimmberechtigten der einzelnen Gemeinden an der Urne. Änderungen oder die Aufhebung dieses Vertrags bedürfen der Zustimmung aller drei Gründergemeinden. Kann ein Auflösungsbeschluss der Generalversammlung nur mit Zustimmung der Parteien dieses Vertrags gefällt werden, so haben die Parteien vorgängig zu einem Auflösungsbeschluss die Aufhebung dieses Vertrags durch die Stimmberechtigten der einzelnen Gemeinden an der Urne zu beschliessen.

Inkraftsetzung

Der Vertrag tritt mit Annahme durch die Stimmberechtigten der Gemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen in Kraft.“

Vertragserläuterungen

Durch die Vertragsbestimmung „wichtige Entscheide“ sollen die aktenrechtlichen Bestimmungen des Obligationenrechts selbstverständlich nicht umgangen werden. Vielmehr soll sie sicherstellen, dass die Gemeinden bei der Abstimmung über „wichtige Entscheide“ ihre Stimme in der Generalversammlung gleichlautend und damit einstimmig abgeben. Sollen beispielsweise die Statuten durch die Generalversammlung geändert werden, geben die Gemeinden (als Aktionäre) ihre Stimmen gebündelt und daher gleichlautend ab (vgl. Art. 698 Abs. 2 Ziff. 1 OR).

Die wesentlichen Punkte des Betriebsreglements sind bereits durch diesen Vertrag festgelegt und können nicht ohne die Zustimmung der Stimmberechtigten aller Gemeinden geändert werden.



Argumente der Gemeinderats-Mehrheit (Zustimmung zur Vorlage) (verfasst durch Stadtrat)

Letzte Chance für Mitbestimmung über künftigen Flugbetrieb in Dübendorf nutzen

Die Zustimmung zum vorliegenden Gemeindekonzept für den Betrieb eines historischen Flugplatzes Dübendorf mit Werkflügen stellt für die Anrainergemeinden des Flugplatzes Dübendorf und die direkt betroffene Bevölkerung den einzigen noch möglichen Weg dar, über den künftigen Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf mitzubestimmen und gleichzeitig zu verhindern, dass der Flugplatz Dübendorf künftig als 4. Piste des Flughafens Zürich-Kloten, mit allen damit verbundenen sicherheits- und lärmbedingten Nachteilen, missbraucht wird. Neben der Gewährleistung einer dank weniger Flugbewegungen höheren Sicherheit, kann die Einwohnerschaft rund um den Flugplatz Dübendorf mit dem Gemeindekonzept insbesondere an den Wochenenden und an den Randstunden (morgens und abends) vor einer unkontrollierbaren Lärmentwicklung geschützt werden, die mit dem Betrieb eines Business Airport (inkl. Sport- und Kleinfliegerei) verbunden wäre. Im Gegensatz zur nicht voraussehbaren und nicht kontrollierbaren Entwicklung eines privaten Business Airports bleibt die heute bestehende Nutzung des Flugplatzes Dübendorf beim Betrieb als Werkflugplatz im Wesentlichen erhalten (Militär, historische Flüge, Rettung).

Wertvolle Investition in die langfristige Zukunft Dübendorfs

Die Umsetzung des Gemeindekonzepts für den künftigen Betrieb des Flugplatzes Dübendorf stellt eine wertvolle Investition in die langfristige Zukunft Dübendorfs dar. Einerseits kann dank dem Betrieb des Flugplatzes nach den von der Bevölkerung vorgegebenen Rahmenbedingungen die hohe Lebensqualität der Stadt Dübendorf als attraktiver Wohn- und Arbeitsort mit ruhigem Naherholungsgebiet langfristig gewährleistet werden, was sich positiv auf die Steuereinnahmen auswirken wird. Andererseits ergibt sich auch durch die Ansiedlung von kleinen und mittleren Betrieben (KMU) auf dem Werkflugplatz und die dadurch zusätzlich entstehenden Arbeitsplätze ein weiterer wertvoller Beitrag zum Steuersubstrat. Die Kosten, die der Stadt Dübendorf durch den Betrieb des Werkflugplatzes entstehen, werden mittel- und langfristig durch eine hohe finanzielle Wertschöpfung sowie die unbezahlbare Gewährleistung unserer hohen Lebensqualität jedenfalls mehr als aufgewogen.



Argumente der Gemeinderats-Minderheit (Ablehnung der Vorlage)

(verfasst durch Gemeinderats-Minderheit)

Die Stadt Dübendorf sowie die Gemeinden Volketswil und Wangen-Brüttisellen haben das Ziel, den Flugplatz Dübendorf selber zu betreiben. Dieses unübliche Vorhaben wird u.a. damit begründet, dass dies eine steuerbare Entwicklung des Flugplatzes ermögliche, um die Handlungsspielräume für zukünftige Generationen zu erhalten. Zudem soll damit auch als Option möglich bleiben, den Flugplatzbetrieb längerfristig einzustellen und die Nutzungsideen der Testplanung 2009 (Regionalpark) wieder aufzunehmen. Diese Zukunftsvision hat einen hohen Preis, der von den Steuerpflichtigen der Anrainergemeinden zu bezahlen ist. Neben der Bereitstellung des Gründungskapitals der Aktiengesellschaft von CHF 2 Millionen, übernehmen die Gemeinden das volle Geschäftsrisiko. Gemäss Behördeninformation soll in den ersten 10 Jahren ein jährliches Betriebsdefizit von CHF 1.3 Millionen resultieren und in den folgenden 20 Jahren jeweils CHF 1.2 Millionen. Gestützt auf den vorgesehenen Kostenverteiler, verpflichten sich die Dübendorfer Steuerzahlerinnen und -zahler im Umfang von CHF 1'172'000.00 zur Gründung der AG und zu jährlich wiederkehrenden Tranchen von CHF 761'800.00 zur Deckung des Betriebsdefizits. Bei einer Laufzeit von 30 Jahren sprechen wir somit von einem Kredit über CHF 22'854'000.00. Dazu kommen nicht ausgewiesene bisherige Kosten sowie der Anteil von Dübendorf im Betrag von CHF 150'000.00 für den Aufbau der Betriebsgesellschaft.

Die Zahlen basieren auf einem rudimentären Businessplan, der nach bisher bekannten Fakten nicht aufgehen kann. Ebenfalls sind Ausgaben und anstehende Investitionen zu optimistisch budgetiert. Realistischerweise muss damit gerechnet werden, dass das Defizit über die ganze Betriebsdauer drastisch höher ausfallen wird.

Das vorgeschlagene Konzept stellt hinsichtlich der Anzahl Flugbewegungen nur eine minimale Verbesserung gegenüber dem vom Bund verfolgten Projekt dar (rund 4000 Starts und Landungen weniger) und rechtfertigt die hohen Kosten und Risiken in keiner Weise.

Nicht zufriedenstellend ist der Kostenverteilschlüssel. Dübendorf trägt 58.6%, Wangen-Brüttisellen 16% und Volketswil 25.4%. Dabei ist es nicht Dübendorf, das am meisten profitiert. Es sind Wangen-Brüttisellen aufgrund der Helikopterstandorte und Volketswil aufgrund des Pistenverlaufs. Mit Steuereinnahmen zu Gunsten von Dübendorf ist dieser unvorteilhafte Verteiler schwerlich begründbar, werden doch allfällige Gewinne über die 30 Jahre durch Abschreibungen auf den Investitionen tief bleiben.

Die versprochene Mitsprache der Bevölkerung wird nicht zum Tragen kommen, da die abschliessende Kompetenz beim Bund liegt. Dies zeigen die Erfahrungen mit dem Flughafen Zürich AG überdeutlich, an dem der Kanton Zürich massgeblich beteiligt ist.

Das Konzept der Gemeinden ist sowohl politisch als auch finanziell ein zu grosses Wagnis. Es kann und darf nicht deren Aufgabe sein, einen Flugplatz zu betreiben, schon gar nicht mit den vorgängig aufgezeigten Kosten und Risiken. Deshalb empfiehlt die Minderheit NEIN zu diesem Geschäft zu stimmen.



Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“

Informationen zur Vorlage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie den Gegenvorschlag des Stadtrates zur Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“ (neuer Artikel 1b in der Gemeindeordnung vom 5. Juni 2005) annehmen?

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen, den Gegenvorschlag des Stadtrates zur Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“ anzunehmen.

Der Gemeinderat hat am 2. Oktober 2017 sowohl die Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“ mit 18 zu 16 Stimmen sowie den Gegenvorschlag des Stadtrates mit 20 zu 14 Stimmen angenommen.

Nachdem der Gegenvorschlag des Stadtrates vom Gemeinderat unterstützt wurde, hat das Initiativkomitee gegenüber dem Stadtrat am 3. Oktober 2017 schriftlich bestätigt, dass die Volksinitiative zurückgezogen wird. Somit gelangt lediglich der Gegenvorschlag des Stadtrates zur Urnenabstimmung.



Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“

Die Vorlage in Kürze

Im Februar 2016 wurde die Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“ eingereicht. Sie verlangt, dass sich die zuständigen Behörden der Stadt Dübendorf aktiv und mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln auf allen Ebenen gegen einen zivil genutzten Flugplatz Dübendorf einsetzen. Davon ausgenommen sollen die per 1.1.2015 bestehenden fliegerischen Nutzungen, namentlich der Rega und der Ju-Air, sein.

Begründet wird die Initiative u.a. damit, dass der Bundesrat gegen den ausdrücklichen Willen von Kanton und Anliegergemeinden die künftige zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf beschlossen hat, obwohl am Flughafen Kloten bereits eine optimale Infrastruktur für die Zivilaviatik besteht.

Der Stadtrat unterstützt grundsätzlich das Anliegen der Initianten. Er hat sich gegenüber dem Bund denn auch immer klar gegen eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ausgesprochen, die für das ganze Glatttal und insbesondere für die Bevölkerung von Dübendorf massive zusätzliche Lärmbelastungen bedeuten würde.

Für die Festlegung der künftig sinnvollen Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf ist jedoch eine umfassende Sicht erforderlich. Die aktuellen Bestrebungen des Bundes, auf dem Flugplatz Dübendorf einen privaten Business-Airport einzurichten, haben die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen bewogen, ihre Position zu überdenken. Während dem sie ihre ablehnende Haltung für eine Erweiterung der zivilen Aviatik im Sinne eines Business-Airports weiterhin klar bekräftigen, erklären sie sich aber übereinstimmend bereit, für eine weitere aviatische Nutzung im Sinne eines „historischen Flugplatzes mit Werkflügen“ Hand zu bieten, welche nebst historischen Flügen und Werkflügen auch weiterhin militärische Nutzungen zulässt.

Der Stadtrat übernimmt somit den Wortlaut der Initiative weitgehend, ergänzt diesen aber mit einem zusätzlichen Absatz, welcher direkt Bezug nimmt auf das von den Standortgemeinden entwickelte Konzept „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“. Mit dieser Ergänzung wird die Möglichkeit geschaffen, die Übernahme des Betriebs durch die Standortgemeinden zu ermöglichen, aber als Rückfallebene den vom Bund beabsichtigten Betrieb als Business-Airport trotzdem zu bekämpfen.

Weil das Initiativkomitee daraufhin seine Volksinitiative zurückzog, kommt alleine eine Änderung der Gemeindeordnung, die dem Gegenvorschlag des Stadtrates entspricht, zur Volksabstimmung.



Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“

Beleuchtender Bericht

1 Ausgangslage und Initiativtext

Am 5. Februar 2016 überreichte Thomas Maier, Dübendorf, als Erstunterzeichner dem Stadtrat im Namen des Initiativkomitees die Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“. Die Volksinitiative wurde innert der Frist von sechs Monaten dem Stadtrat mit 475 gültigen Unterschriften eingereicht. Der Stadtrat hatte die Unterschriftenliste mit Beschluss Nr. 15-242 am 20. August 2015 genehmigt und mit Publikation vom 28. August 2015 zur Unterschriftensammlung freigegeben.

Die Initiative lautet wie folgt:

„Dübendorfer Volksinitiative: *Keine Zivilaviatik in Dübendorf*“

Die unterzeichnenden, in der Stadt Dübendorf wohnhaften Stimmberechtigten stellen gestützt auf Art. 10 der Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf vom 5. Juni 2005 sowie das Gesetz über die politischen Rechte (GPR) und die zugehörige Verordnung (VPR) in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs folgendes Begehren:

Begehren

Die Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf wird wie folgt ergänzt:

Art. 1b (neu) Keine Zivilaviatik

¹ Die Gemeinde setzt sich aktiv mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln und auf allen Ebenen gegen einen zivil genutzten Flugplatz auf dem Gemeindegebiet Dübendorf ein.

² Ausgenommen bleiben per 01.01.2015 bestehende fliegerische Nutzungen, namentlich der Rega und Ju-Air.

Begründung

Die Nutzung des Geländes des Militärflugplatzes in Dübendorf steht vor grossen Veränderungen. Schon vor Jahren stellte das Militär den Jet-Betrieb ein und nutzt heute den Flugplatz zusammen mit der Rega noch als Helikopterbasis. Die seit Jahren von der Ju-Air durchgeführten Rundflüge werden aus technischen Gründen auch irgendwann eingestellt werden müssen.

Bund, Kanton und die Anliegergemeinden setzen sich seit Jahren für eine schrittweise Umnutzung der bestehenden Gebäude und Teile des Geländes ein. Ein Innovationspark als generationenübergreifendes Projekt, umgesetzt in langfristig geplanten Etappen, wird unserer Region, unserem Kanton und unserem Land hochstehende Wertschöpfung in Form von Arbeitsplätzen und Steuersubstrat generieren. Die wichtigsten Entscheide dafür



sind bei Bund und Kanton gefallen. Das Konzept des Innovationsparks mit einer grünen Freihaltezone auf zwei Dritteln der heutigen Gesamtfläche des Flugplatzes ist zukunftsfähig: Die kontrollierte und etappierte Entwicklung verhindert sprunghafte Verkehrszunahmen und ermöglicht laufende Anpassungen. Der grösste Teil der heutigen Freifläche bleibt als Landreserve konserviert und sichert als Grünfläche einen Mehrwert für Gesellschaft und Umwelt.

Leider hat der Bundesrat gegen den ausdrücklichen Willen von Kanton und Anliegergemeinden entschieden, sich die Option einer zivilaviatischen Umnutzung auf einer verkürzten Piste zu erhalten und entsprechende Planungsaufträge an private Organisationen erteilt. Dies obwohl in Kloten bereits heute eine optimale Infrastruktur für Zivlaviatik besteht.

Keine Gefährdung von Wohn- und Lebensqualität sowie Erhalt der Entwicklungsmöglichkeiten in Dübendorf

Mit einer zivilaviatischen Umnutzung würde das ganze Glatttal und insbesondere Dübendorf, das heute bereits stark mit Lärm durch intensiven Strassen- und Flugverkehr belastet ist, weiteren Emissionen durch zusätzlichen Fluglärm ausgesetzt. Erschwerend kommt hinzu, dass damit viele zivile Flugbewegungen gerade an empfindlichen Randzeiten morgens, abends und am Wochenende stattfinden würden. Die Bevölkerung würde somit ausgerechnet in den wertvollen Ruhezeiten am stärksten durch Fluglärm gestört. Mit einem Flugplatz würde ein Zugang zu den als Erholungs- und Naturraum gedachten Freiflächen blockiert und der wertvolle Naturraum würde mit neuen Gebäuden und Infrastrukturanlagen überbaut und dauerhaft abgewertet. Zudem würde auch das Areal des Innovationsparks durch die neuen Emissionen massiv abgewertet - ein eklatanter Widerspruch zum erklärten Ziel attraktive Arbeitsplätze, ein hochwertiges Forschungsumfeld und ein naturnahes Naherholungsgebiet für die Bevölkerung zu schaffen. Der Bundesrat torpediert so das eigene Zukunftsprojekt auf dem Gelände. In den letzten Jahren und Jahrzehnten haben viele Private und Firmen in Dübendorf Millionenbeträge in die Sanierung von Wohnhäusern und in die dringend notwendige Aufwertung unserer Quartiere investiert, beispielsweise rund um die Schulhäuser Stägenbuck und Flugfeld. Dies geschah und geschieht zum Vorteil unserer lebenswerten Stadt sowie dem örtlichen Gewerbe und im Wissen darum, dass der Militärflugplatz Dübendorf einzig noch von Helikoptern befliegen wird. Eine neue zivilaviatische Nutzung würde diese positive Entwicklung brüsk beenden und nicht nur unsere Lebensqualität massiv reduzieren, sondern auch unsere Stadt in ihrer Entwicklung um Jahrzehnte zurückwerfen und geschaffene Werte privater Investoren gefährden.

Wirtschaftlich unsinnig

Ein Betrieb mit den angepeilten 28'000 zivilen Flugbewegungen pro Jahr wäre kaum je wirtschaftlich. Der zugrundeliegende Businessplan geht von extrem tief kalkulierten Kosten, sehr optimistischen Grundlagen in Bezug auf mögliche Einnahmen sowie einem vom Bund quasi geschenkten Baurechtszins aus. Um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, wären massiv mehr Flugbewegungen - 80'000 sind eine vorsichtige Schätzung - nötig und die Bevölkerung müsste somit noch mehr Lärm und Einschränkungen unserer Entwicklungsmöglichkeiten hinnehmen.

Statt Wertschöpfung, Innovation und Aufwertung der Natur bekäme die Bevölkerung einen Flugplatz für wenige Wohlhabende, viel Lärm und Umweltbelastung.

Die heute bestehenden Nutzungen wie Rega, Ju-Air und Helikopterbasis der Armee werden mit dieser Initiative in keiner Art und Weise in Frage gestellt. Sie sollen weiterhin auf dem Areal Platz haben. Die zivile Aviatik bleibt aber dort, wo sie bereits heute ist und auch hingehört: nach Kloten.“



2 Rechtliches

Die Initiative erfüllt die Voraussetzungen gemäss Art. 28 Abs. 1 der Kantonsverfassung (Einheit der Materie, übergeordnetes Recht eingehalten, Durchführbarkeit gewährleistet). Ebenfalls wurde mit 475 gültigen Unterschriften die notwendige Unterschriftenzahl für eine Volksinitiative von 300 Stimmberechtigten erreicht (Art. 11 Abs. 1 Gemeindeordnung).

Der Stadtrat hat mit Beschluss Nr. 16-260 vom 18. August 2016 die Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“ gestützt auf §§ 127 ff. GPR als gültig erklärt. Er hat weiter festgehalten, dass der Initiativtext grundsätzlich in die richtige Richtung geht, dass er aber zu wenig Spielraum für eine künftige mehrheitsfähige Lösung lässt. Der Stadtrat hat daher beschlossen, der in der Form eines ausgearbeiteten Entwurfs eingereichten Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“ einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen.

3 Erwägungen des Stadtrats

Die Volksinitiative sieht vor, die Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf zu ergänzen und damit den Stadtrat zu beauftragen, sich aktiv mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln und auf allen Ebenen gegen einen zivil genutzten Flugplatz auf dem Gemeindegebiet Dübendorf einzusetzen. Ausgenommen bleiben sollen lediglich die per 01.01.2015 bestehenden fliegerischen Nutzungen, namentlich der Rega und Ju-Air.

Der Stadtrat unterstützt grundsätzlich das Anliegen der Initianten. Er hat denn auch im Rahmen der in der 2. Jahreshälfte 2015 stattgefundenen Anhörung des Bundes zur Anpassung des Konzeptteils Sachplan Militär (SPM), zur Anpassung des Objektblatts des Sachplans Militär sowie zur Anpassung des Konzeptteils Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) mit seiner Stellungnahme vom 17. September 2015 (SRB 15-288) zur beabsichtigten Nutzung des Flugplatzes Dübendorf als Business-Airport klar ablehnend Stellung genommen.

Für die Festlegung der künftig sinnvollen Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf ist aber eine umfassende Sicht erforderlich. Der Flugplatz Dübendorf wurde über Jahrzehnte als Militärflugplatz betrieben und war als bestehende Nutzung breit akzeptiert. Nach der Bekanntgabe des Rückzugs der Armee gemäss Stationierungskonzept aus dem Jahr 2005 haben sich die Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttsellen und Volketswil mit der künftigen Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf auseinander gesetzt. Über die letzten 10 Jahre hat sich an der grundsätzlichen Haltung nichts geändert, indem die militärische Aviatik, die historischen Flüge der Ju-Air sowie die Helikopter-Flüge der Rega nicht in Frage gestellt wurden, eine weitergehende zivile Nutzung aber konsequent abgelehnt wurde. Die aktuellen Bestrebungen des Bundes, auf dem Flugplatz Dübendorf einen privaten Business-Airport einzurichten, haben die Standortgemeinden Wangen-Brüttsellen, Volketswil und Dübendorf bewogen, ihre Position zu überdenken, zu schärfen und zu präzisieren. Einerseits haben sie in Ihren Stellungnahmen von September bzw. Oktober 2015 im Rahmen der Anhörung zur Anpassung des Sachplans Militär bzw. Infrastruktur Luftfahrt ihre ablehnende Haltung für eine Erweiterung der zivilen Aviatik im Sinne eines Business-Airport klar bekräftigt. Demgegenüber erklären sie sich aber übereinstimmend bereit, für eine weitere aviatische Nutzung im Sinne eines „historischen Flugplatzes mit Werkflügen“ Hand zu bieten, welche nebst historischen Flügen und Werkflügen auch weiterhin militärische Nutzungen zulässt. Die Standortgemeinden sprechen sich im Sinne eines Kompromisses dafür aus, die bereits in den Jahren 2006 – 2009 angedachte Idee eines Werkflugplatzes in angepasster Form wieder aufzunehmen. Sie sind bereit, der



Aufrechterhaltung der (wegen des Innovationsparks verkürzten) Piste zuzustimmen und eine weitere aviatische Nutzung in beschränktem Umfang zu akzeptieren (z.B. Ju-Air, weitere historische Flüge, einzelne Armeeflüge, Landestopographie, Bundesrats-Jet, Flüge für Forschung im Zusammenhang mit dem Innovationspark, Werkflüge etc.). Von der Idee eines Business-Airport ist aber klar Abstand zu nehmen.

4 Formulierung des Gegenvorschlags

Der Initiativtext geht somit grundsätzlich in die richtige Richtung, lässt aber zu wenig Spielraum für eine künftige mehrheitsfähige Lösung. Der Stadtrat übernimmt somit den Wortlaut der Initiative weitgehend, ergänzt diesen aber mit einem zusätzlichen Absatz (Absatz 1), welcher indirekt Bezug nimmt auf das von den Standortgemeinden entwickelte Konzept „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“. Mit dieser Ergänzung wird die Möglichkeit geschaffen, als primäre Stossrichtung die Übernahme des Betriebs durch die Standortgemeinden zu ermöglichen, aber als Rückfallebene den vom Bund beabsichtigten Betrieb als Business-Airport trotzdem zu bekämpfen.

Der Gegenvorschlag sieht demnach vor, die Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf wie folgt zu ergänzen:

„Art. 1 b (neu) Beschränkung der Aviatik

¹ Die Gemeinde setzt sich aktiv für die nachhaltige Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf ein, um auf dem Gemeindegebiet Dübendorf den Flugbetrieb auch langfristig auf einem für die Bevölkerung verträglichen Mass zu stabilisieren.

² Erweist sich die verträgliche Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf als nicht umsetzbar, setzt sich die Gemeinde aktiv mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln und auf allen Ebenen gegen einen zivil genutzten Flugplatz auf dem Gemeindegebiet Dübendorf ein.

³ Ausgenommen bleiben per 01.01.2015 bestehende fliegerische Nutzungen, namentlich der Rega und Ju-Air.“

Begründung

Der Stadtrat übernimmt den Wortlaut der Initiative weitgehend, ergänzt diesen aber mit einem zusätzlichen Absatz (Absatz 1), welcher indirekt Bezug nimmt auf das von den Standortgemeinden entwickelte Konzept „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“. Mit dieser Ergänzung wird die Möglichkeit geschaffen, die Übernahme des Betriebs durch die Standortgemeinden zu ermöglichen, aber als Rückfallebene den vom Bund beabsichtigten Betrieb als Business-Airport trotzdem zu bekämpfen. Diese mehrheitsfähige Lösung lässt damit die Option offen, je nach zukünftiger Entwicklung der Rahmenbedingungen flexibel reagieren zu können, um Einfluss auf die Flugbewegungen zum Schutze der Bevölkerung nehmen zu können.

Aus diesem Grund wird unter anderem auch der Wortlaut „nachhaltige Entwicklung“ verwendet, um deutlich zu machen, dass die kommenden Entscheide zum Flugplatz stets im Zusammenhang mit der Verantwortung für die zukünftigen Generationen stehen und sich die Stadt Dübendorf ihrer Verantwortung bewusst ist.

Nachhaltig bedeutet in diesem Zusammenhang einerseits, die Bevölkerung vor zusätzlichen Lärmimmissionen zu schützen, andererseits aber bedeutet dies auch, wirtschaftlichen Entwicklungsspielraum für den Flugplatz Dübendorf offen zu lassen. Insbesondere im Zusammenhang mit den bereits ansässigen Firmen und Institutionen sowie auch mit dem Innovationspark spielen potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten eine wichtige Rolle



und bieten damit zugleich die wirtschaftliche Entwicklungsoffenheit für die zukünftigen Generationen.

Aus diesen Gründen ist es nicht sinnvoll, die Gemeindeordnung zu restriktiv zu formulieren und andere Entwicklungsmöglichkeiten, die aufgrund veränderter Rahmenbedingungen sinnvoll sein können, zu verunmöglichen.

5 Anpassung der Gemeindeordnung

Der Gegenvorschlag des Stadtrates zur Volksinitiative „Keine Zivilaviatik in Dübendorf“ sieht die folgende Ergänzung der Gemeindeordnung mit einem neuen Artikel 1b vor:

„Art. 1 b (neu) Beschränkung der Aviatik

¹ Die Gemeinde setzt sich aktiv für die nachhaltige Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf ein, um auf dem Gemeindegebiet Dübendorf den Flugbetrieb auch langfristig auf einem für die Bevölkerung verträglichen Mass zu stabilisieren.

² Erweist sich die verträgliche Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf als nicht umsetzbar, setzt sich die Gemeinde aktiv mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln und auf allen Ebenen gegen einen zivil genutzten Flugplatz auf dem Gemeindegebiet Dübendorf ein.

³ Ausgenommen bleiben per 01.01.2015 bestehende fliegerische Nutzungen, namentlich der Rega und Ju-Air.“



Argumente der Gemeinderats-Mehrheit (Zustimmung zur Vorlage) (verfasst durch Stadtrat)

Keine Gefährdung von Wohn- und Lebensqualität durch Business Airport

Mit einer zivilaviatischen Umnutzung würde das ganze Glatttal und insbesondere die Stadt Dübendorf, die heute bereits stark mit Lärm durch intensiven Strassen- und Flugverkehr belastet ist, weiteren massiven Emissionen durch zusätzlichen Fluglärm ausgesetzt. Erschwerend kommt hinzu, dass damit viele zivile Flugbewegungen gerade an empfindlichen Randzeiten morgens, abends und am Wochenende stattfinden würden. Die Bevölkerung würde somit ausgerechnet in den wertvollen Ruhezeiten am stärksten durch Fluglärm gestört. Des Weiteren haben in den letzten Jahren und Jahrzehnten viele Private und Firmen in Dübendorf Millionenbeträge in die Sanierung von Wohnhäusern und in die dringend notwendige Aufwertung unserer Quartiere investiert. Dies geschah und geschieht zum Vorteil unserer lebenswerten Stadt sowie dem örtlichen Gewerbe und im Wissen um die heutige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf. Eine neue zivilaviatische Nutzung im Rahmen eines Business Airports mit den damit verbundenen zusätzlichen Emissionen würde diese positive Entwicklung negativ beeinflussen und nicht nur die Lebensqualität in Dübendorf massiv reduzieren, sondern unsere Stadt auch in ihrer Entwicklung um Jahrzehnte zurückwerfen. Mit dem Gegenvorschlag des Stadtrates zur Volksinitiative „Keine Zivlaviatik in Dübendorf“ würde in der Gemeindeordnung der Stadt Dübendorf verankert, dass sich die Gemeinde mit allen Mitteln gegen einen zivil genutzten Flugplatz Dübendorf einzusetzen hat. Zum Schutz der betroffenen Bevölkerung gilt es jedenfalls zu verhindern, dass der Flugplatz Dübendorf künftig als 4. Piste des Flughafens Zürich-Kloten missbraucht wird.

Ermöglichung des Gemeindekonzepts „Werkflugplatz mit historischen Flügen“

Im Gegensatz zum Initiativtext wird mit der gemäss Gegenvorschlag des Stadtrates formulierten Anpassung der Gemeindeordnung die Umsetzung des Gemeindekonzepts für den Betrieb eines Werkflugplatzes mit historischen Flügen ermöglicht. Das Gemeindekonzept stellt eine wertvolle Investition in die langfristige Entwicklung Dübendorfs dar. Einerseits kann aufgrund der viel geringeren Lärmbelastung, insbesondere auch an Wochenenden und zu Randzeiten, die hohe Lebensqualität in Dübendorf gewährleistet werden. Andererseits ergibt sich durch die Ansiedlung von kleineren und mittleren Betrieben (KMU) auf dem Werkflugplatz und die dadurch zusätzlich entstehenden Arbeitsplätze ein wertvoller Beitrag zum Steuersubstrat. Für nähere Angaben zum Gemeindekonzept „Werkflugplatz mit historischen Flügen“ wird auf die separate, vorstehende Vorlage verwiesen.



Argumente der Gemeinderats-Minderheit (Ablehnung der Vorlage)

(verfasst durch Gemeinderats-Minderheit)

Eine Gemeindeordnung ist der Verfassung der Gemeinde gleichzustellen. Daher sollen in ihr ausschliesslich für die Gemeinde relevante organisatorische Grundsätze niedergeschrieben werden. Mit dem Gegenvorschlag bricht der Gemeinderat diesen Grundsatz und beantragt ein politisches Ziel, welches eher an ein Legislaturziel erinnert, in der Gemeindeordnung zu verankern.

Der Gegenvorschlag sieht vor, dass sich die Gemeinde für das Konzept „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“ einsetzt. Sollte dieses Konzept von der Bevölkerung oder dem Bundesrat verworfen werden, soll sich die Gemeinde „aktiv mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln (...) gegen einen zivil genutzten Flugplatz auf dem Gemeindegebiet Dübendorf einsetzen.“ Die Formulierung „allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln“ beinhaltet den Einsatz sämtlicher Mittel, ohne Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit und vor allem ohne Berücksichtigung der finanziellen Konsequenzen. Die Gemeindeorgane würden somit quasi einen Freibrief erhalten für sämtliche damit zusammenhängende finanzielle Ausgaben. Eine solche absolute Formulierung hat nichts in einer Gemeindeordnung zu suchen.

Die Möglichkeit des Einflusses der Gemeinde ist als nicht vorhanden zu beurteilen. So schreibt der Stadtrat in der Weisung zum Konzept „Historischer Flugplatz mit Werkflügen“ auf Seite 10: „Für die öffentliche Hand würden in diesem Fall (bei Ablehnung des Gemeindekonzepts) dann auch keinerlei Spielraum und Möglichkeiten mehr bestehen, gegen die Business-Aviatik, resp. die zunehmende Lärmbelastung und das Sicherheitsrisiko, vorzugehen.“ Gemäss diesem Zitat geht der Stadtrat selbst davon aus, dass der neue Artikel in der Gemeindeordnung bei einem Scheitern des Gemeindekonzepts keine Wirkung entfalten kann. Die Minderheit beurteilt dies identisch und wehrt sich daher, dass die Gemeindeordnung mit einem kraftlosen Artikel ergänzt werden soll. Zudem würde mit diesem Eintrag ein Präjudiz geschaffen, zukünftig politische Ziele gleich zu behandeln, was zu einer Verwässerung der Gemeindeordnung führen würde.

Nur mit einem NEIN zum Gegenvorschlag kann diese unnötige, kraftlose und deplatzierte Ergänzung der Gemeindeordnung verhindert werden.



Flugplatzrand Nord: Teilrevision Nutzungsplanung und Teilrevision kommunaler Richtplan

Informationen zur Vorlage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie die Teilrevision der Nutzungsplanung und die Teilrevision des kommunalen Richtplans beim Flugplatzrand Nord annehmen?

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen, die Teilrevision der Nutzungsplanung und die Teilrevision des kommunalen Richtplans beim Flugplatzrand Nord anzunehmen.

Der Gemeinderat hat am 3. Juli 2017 die Teilrevision der Nutzungsplanung und der Teilrevision des kommunalen Richtplans beim Flugplatzrand Nord mit 22 zu 14 Stimmen genehmigt.

Mit Beschluss vom 21. August 2017 wurde vom Büro des Gemeinderates festgestellt, dass gegen den Beschluss des Gemeinderates vom 3. Juli 2017 ein von 14 Mitgliedern des Gemeinderates unterzeichnetes Behördenreferendum zustande gekommen ist. Gleichzeitig wurde der Stadtrat mit der Durchführung einer Volksabstimmung über das Geschäft beauftragt.



Flugplatzrand Nord: Teilrevision Nutzungsplanung und Teilrevision kommunaler Richtplan

Die Vorlage in Kürze

Der kantonale Gestaltungsplan „Innovationspark Zürich“ ermöglicht auf dem nordwestlichen Teil des Flugplatzes Dübendorf auf einer etwa 36 Hektaren grossen Fläche, welche für den Flugbetrieb künftig nicht mehr benötigt wird, die Realisierung der ersten Etappe des Innovationsparks Zürich. Zu diesen 36 Hektaren gehört auch der Flugplatzrand mit den diversen bestehenden Hallen und Hangars. Die Art der Nutzung am Flugplatzrand ist nicht im kantonalen Gestaltungsplan geregelt, sondern wird in der Nutzungsplanung (Bau- und Zonenordnung) der Stadt Dübendorf festgelegt. Der Flugplatzrand mit seinen bisher militärischen Nutzungen ist aktuell der Zone für öffentliche Bauten im Zonenplan der Stadt Dübendorf zugewiesen. In dieser Zone sind nur Nutzungen erlaubt, die zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben dienen. In Dübendorf sind beispielsweise auch die Schulhausanlagen, der Friedhof oder das Alters- und Spitexzentrum dieser Zone zugewiesen. Im Zuge der schrittweisen Realisierung des Innovationsparks soll in den historischen Flugplatzrandbauten nun die Ansiedlung von kleinen privaten Industrie-, Handwerks- und Gewerbebetrieben ermöglicht werden, welche in ihren Büros, Werkstätten oder Labors Forschung betreiben und Produkte entwickeln. Diese Betriebe leisten einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung eines Clusters an innovativen Unternehmen auf dem Gelände des Innovationsparks.

Zu diesem Zweck müssen die Nutzungsplanung (Bau- und Zonenordnung) sowie der kommunale Richtplan der Stadt Dübendorf angepasst werden. Die Zone für öffentliche Bauten wird am Flugplatzrand ab dem Bogenhangar bis zur Gemeindegrenze Wangen-Brüttsellen durch eine Industrie- und Gewerbezone IG4 ersetzt. In der Bauordnung Art. 23-25 werden die Grundmasse und die zulässige Art der Nutzungen in dieser neuen Industrie- und Gewerbezone geregelt. Es sollen innovative Betriebe angesiedelt werden, die der Zweckerreichung des Innovationsparks dienen, zudem sind auch Betriebe der Kreativwirtschaft (z.B. Grafik, Werbung, Design), Betriebe aus den Bereichen Bildung/Forschung/Kultur/Sport/Freizeit sowie kleinere Restaurations- und Detailhandelsbetriebe möglich. Ausgeschlossen bleiben stark verkehrserzeugende und lärmintensive Betriebe. Auch der Art. 39 der Bauordnung wird angepasst, um am nordöstlichen Ende des Flugplatzrands ein Hochhaus von maximal 40.0 m Höhe erstellen zu können, wie es das Richtprojekt des Innovationsparks vorsieht.



Flugplatzrand Nord: Teilrevision Nutzungsplanung und Teilrevision kommunaler Richtplan

Beleuchtender Bericht

1 Ausgangslage

Auf dem bisherigen Militärflugplatz Dübendorf soll künftig einer der zwei Hauptstandorte des nationalen Innovationsparks entstehen. Der Innovationspark Zürich wird durch eine Trägerschaft aufgebaut, betrieben und unterhalten. Da die für den Innovationspark Zürich vorgesehene Fläche mehrheitlich nicht im Siedlungsgebiet liegt, sind die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen mit dem Instrument des kantonalen Gestaltungsplans nach § 84 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz (PBG) zu schaffen. Der kantonale Gestaltungsplan „Innovationspark Zürich“ definiert die grundeigentümergebundenen Festlegungen für die bauliche Entwicklung der ersten Etappe des Innovationsparks von rund 36 ha im Kopfbereich des Flugplatzareals. Er legt neben Baubereichen, Dichte, Art der Nutzung, Erschliessung und Freiraum auch gestalterische Vorgaben fest.

Der Perimeter des kantonalen Gestaltungsplans umfasst die erste Etappe des Innovationsparks, welche sich auf den nordwestlichen Bereich des Flugplatzareals konzentriert, einschliesslich der darin liegenden Randbebauung. Die Randbebauung – im Folgenden als Flugplatzrand bezeichnet – besteht aus zahlreichen Bestandesbauten, welche entweder noch durch die Luftwaffe genutzt oder mit Übergangsnutzungen belegt sind. Weil sich die Armee gemäss ihrem Stationierungskonzept mittelfristig, d.h. bis 2022, auf eine Bundes- und Helikopterbasis im nördlichen Arealteil beschränken wird, können die Bauten des Flugplatzrandes im nordwestlichen Bereich des Flugplatzareals schrittweise für dem Innovationspark dienende Nutzungen freigegeben werden.

Der Perimeter des kantonalen Gestaltungsplans ist in zwei Bereiche aufgeteilt: Der weit-aus grösste Teil liegt ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebiets und bildet den Hauptbereich für Neubauten (Baubereiche A bis L). Der Flugplatzrand mit den Bestandesbauten, welcher die Baubereiche M und N bildet, liegt hingegen im bereits bestehenden Siedlungsgebiet und ist als Bauzonengebiet rechtskräftig der Zone für öffentliche Bauten im kommunalen Zonenplan der Stadt Dübendorf zugewiesen.

Ein kantonaler Gestaltungsplan nach § 84 Abs. 2 PBG ist eine Nutzungsplanung höherer Stufe im Sinne von § 16 Abs. 1 PBG, d.h. er übersteuert in seinem Geltungsbereich die kommunale Nutzungsplanung umfassend und bildet die planungs- und baurechtliche Grundlage. Im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans wurde jedoch beschlossen, die Art der Nutzung und die Gebäudemasse im Bereich der Bestandesbauten am Flugplatzrand (Baubereiche M und N) nicht im kantonalen Gestaltungsplan abschliessend zu regeln, sondern dies auf die untergeordnete Stufe, d.h. auf die Bau- und Zonenordnung zu delegieren. Diese Bestimmung ist in Art. 3 Abs. 2 der Vorschriften zum kantonalen Gestaltungsplan festgehalten. Betroffen sind die Bauten ab dem Bogenhangar über den Götterbogen bis zur Gemeindegrenze zu Wangen-Brüttisellen.



Die Art der Nutzung und die Gebäudemasse am Flugplatzrand im Bereich der 1. Etappe des Innovationsparks werden, da sie nicht vom kantonalen Gestaltungsplan übersteuert werden, in der Bau- und Zonenordnung der Stadt Dübendorf festgelegt. Im Zusammenhang mit der Schaffung der planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen für den Innovationspark musste sich daher die Stadt Dübendorf mit den Nutzungspotentialen der Bestandesbauten am Flugplatzrand, unter den denkmalpflegerischen Rahmenbedingungen, befassen und damit auch mit der Art des künftigen planungs- und baurechtlichen Reglements. Im Besonderen war die derzeitige Zonierung des Flugplatzrandes (Zone für öffentliche Bauten Oe III) zu überprüfen.

Die Firma Hosoya Schaefer Architects AG, Wettbewerbssieger aus dem kooperativen Planungsverfahren zu den Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Innovationsparks und damit Auftragnehmer für die Erarbeitung des kantonalen Gestaltungsplans, hat sich im Rahmen dieser Arbeiten bereits weitgehende Überlegungen auch über die Nutzung der Bestandsbauten in Bezug auf die angrenzenden Wohnquartiere sowie die künftig angrenzenden Neubauten des Innovationsparks gemacht. Sie wurde daher von der Stadt Dübendorf beauftragt, basierend auf den bisherigen Überlegungen eine Nutzungsstudie für die verschiedenen Gruppen von Bestandesbauten am Flugplatzrand anzufertigen und anschliessend eine Empfehlung hinsichtlich künftiger Zonierung des Flugplatzrandes abzugeben. Die Studie von Hosoya Schaefer Architects AG liegt mit Datum Dezember 2015 vor.

Die Nutzungsstudie zeigt auf, dass die Bestandesbauten zu einem Identität schaffenden Gewerbe- und Industriestadtquartier mit enger Anbindung an den Innovationspark entwickelt werden können, in welchem sich Cluster bilden, Synergien ermöglicht und Innovationen gefördert werden sollen. Dies kann aber nur ermöglicht werden, wenn die planungs- und baurechtlichen Bestimmungen die Ansiedlung von Betrieben aus verschiedenen Branchen erlauben. Im Vordergrund stehen dabei kleine Industrie-, Handwerks- und Gewerbebetriebe, welche innovative Produkte entwickeln, und ergänzend hierzu die an andern Orten verdrängten Betriebe aus der Kreativwirtschaft und aus der Kultur- und Veranstaltungsbranche, welche das Gebiet zusätzlich attraktivieren. Ähnliche Überlegungen wurden auch bereits im Synthesebericht zur kommunalen Testplanung „Wangenstrasse / Bahnhof plus“ formuliert.

Gestützt auf die Untersuchungen zu den Nutzungspotentialen kommen Hosoya Schaefer Architects AG zum Schluss, dass die heutige Zonierung (Zone für öffentliche Bauten Oe III) den Entwicklungsabsichten in den Bestandesbauten am Flugplatzrand nicht entspricht resp. Entwicklung, Nutzung und Betrieb der Bestandesbauten zu stark eingeschränkt wird, da die Zone für öffentliche Bauten nach § 60 PBG grundsätzlich der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dient. In einer Abwägung der nach § 48 PBG zulässigen Bauzonentypen schlagen sie die Umzonung des entsprechenden Gebiets in eine neue, speziell auf die künftigen Anforderungen des Flugplatzrandes ausgerichtete Industrie- und Gewerbezone vor.

Dies bedingt eine Teilrevision der kommunalen Nutzungsplanung, bestehend aus einer Anpassung des Zonenplans und einer Ergänzung der Bauordnung. Weil nach § 16 PBG die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen haben, ist parallel zur Änderung von Zonenplan und Bauordnung auch die kommunale Richtplanung, welche auf kommunaler Stufe festgesetzt wird, gleichzeitig anzupassen. Folglich ergibt sich die Notwendigkeit, den kommunalen Richtplan „Siedlung und Landschaft“ anzupassen, indem das zur Umzonung von Zone Oe in Zone IG4 vorgesehene Gebiet am



Flugplatzrand in jenem Richtplan neu dem Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsgebiet zugeordnet wird.

2 Inhalte

2.1 Teilrevision Nutzungsplanung Flugplatzrand Nord (Anpassung Zonenplan und Bauordnung)

Die Zonenplanänderung sieht wie von Hosoya Schaefer Architects AG vorgeschlagen eine neue Industrie- und Gewerbezone IG4 am Flugplatzrand vor. Die neu zu schaffende Industrie- und Gewerbezone am Flugplatzrand ist mit ihren Grundmassen und der Art der Nutzung in den Art. 23-25 der Bauordnung zu regeln.

Art. 23 regelt die Grundmasse der neuen Industrie- und Gewerbezone IG4 Flugplatzrand, wie dies durch den kantonalen Gestaltungsplan „Innovationspark Zürich“ der Bau- und Zonenordnung der Stadt Dübendorf zugewiesen wird. Die Tabelle der Grundmasse der verschiedenen Industrie- und Gewerbezone wird mit den Grundmassen der neuen IG4 Flugplatzrand ergänzt. Die maximal zulässige Baumassenziffer und die maximale Gebäudehöhe wurden aufgrund der Bestandesbauten abgeschätzt. Die übrigen Grundmasse wurden analog der bestehenden Industrie- und Gewerbezone übernommen.

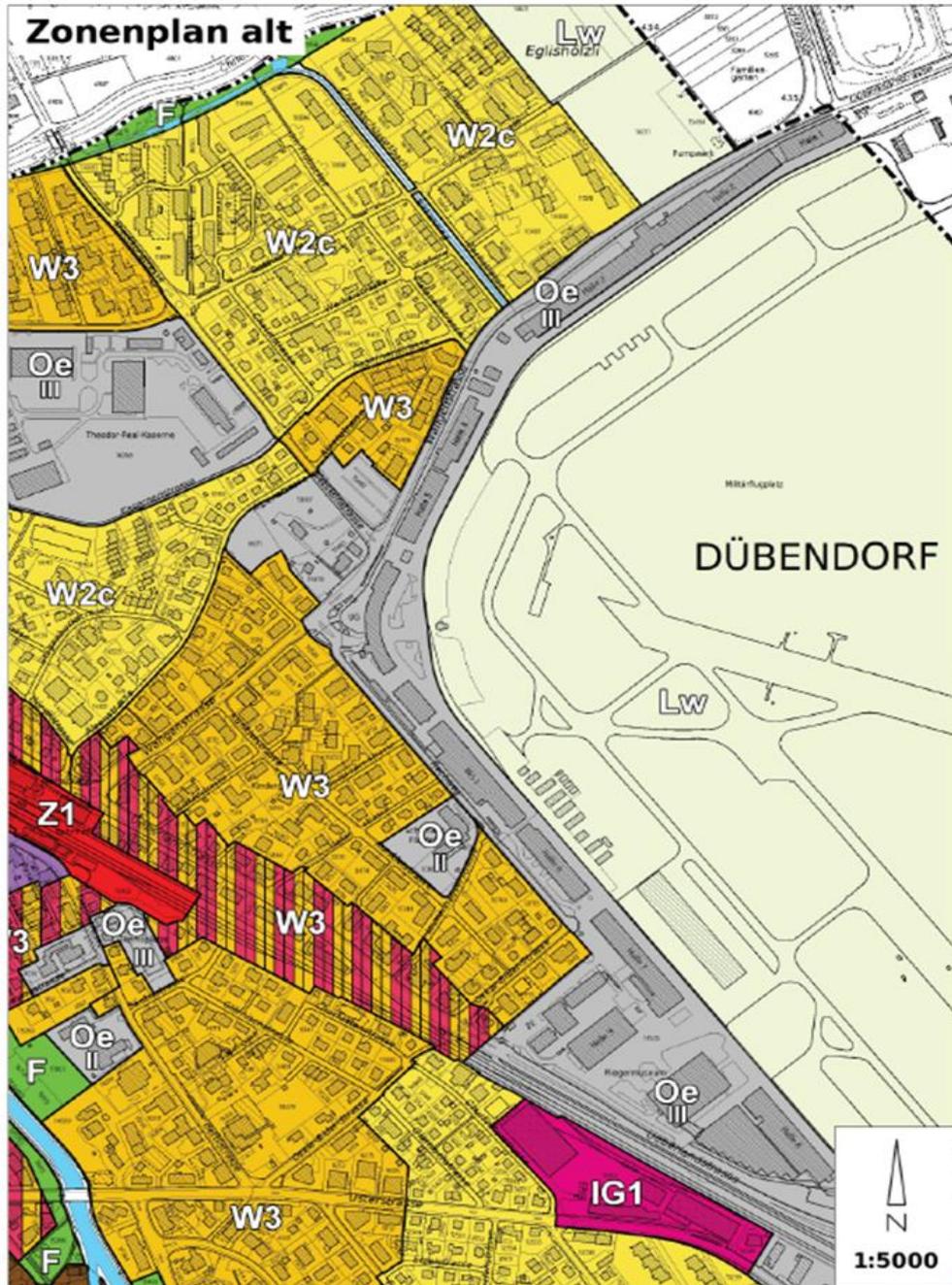
Im neu geschaffenen Art. 25a der Bauordnung wird die zulässige Art der Nutzung in der neuen IG4 geregelt. Inhaltlich stützt sich der Artikel auf die Nutzungsstudie, welche die potentiellen Nutzer resp. Nutzergruppen in den Bestandesbauten am Flugplatzrand identifiziert und benennt. Zulässig sind gemäss dem neuen Art. 25a in erster Linie kleinere Handwerks-, Gewerbe- und Industriebetriebe aller Art, die der Zweckerreichung des Innovationsparks im Sinne des Richtprojekts dienen. Zulässig sind im weiteren eine weitreichende Gruppe von Betriebsarten, welche nicht Kernnutzer des Innovationspark sind, aber - für die Kernnutzer des Innovationsparks einerseits und für die in den angrenzenden Quartieren ansässige Wohnbevölkerung andererseits - ortsnah wichtige Dienstleistungen erbringen und zu einem belebten und kreativen Umfeld ihren Beitrag erbringen können. Verkehrsintensive und stark störende Betriebe bleiben hingegen grundsätzlich ausgeschlossen.

Mit einer Anpassung von Art. 39 der Bauordnung wird die Möglichkeit geschaffen, am nordöstlichen Ende des Baubereichs N, wo derzeit die sogenannte „Halle 1“ steht und wo die Haupterschliessung des Innovationsparks für den MIV über den neu zu erstellenden Parkway (angeschlossen am Knoten Wangenstrasse/Weidstrasse) erfolgt, ein Hochhaus bis maximal 40.0 m Höhe zu erstellen. Dies ergibt sich aus dem Richtprojekt zum Innovationspark, welcher an dieser Stelle die Erstellung eines Hochhauses vorschlägt.

Auf den nachfolgenden Seiten werden die vorgesehenen Anpassungen des Zonenplans und der Bauordnung dargestellt:

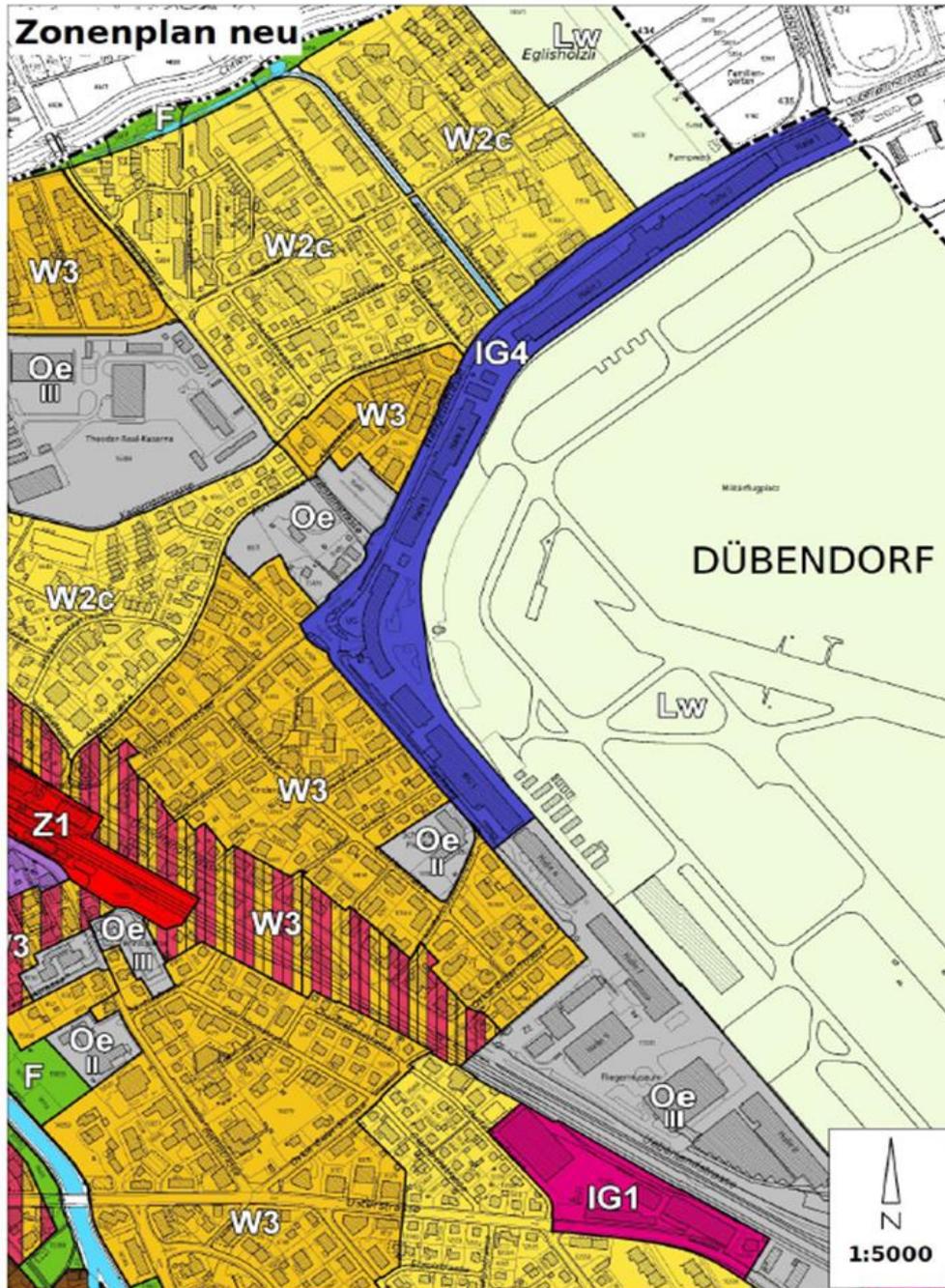


Zonenplan, bisher





Zonenplan, neu





Legende zur Zonenplanänderung

Genehmigungsinhalt

	Z1
	Z2
	W2c
	W3
	IG1
	IG4 (Lärmempfindlichkeitsstufe III)
	W3 mit Gewerbeerleichterung
	W3 mit Gewerbeerleichterung und mässig störendes Gewerbe
	Oe
	F

Informationsinhalt

	Gewässer
	Wald
	Landwirtschaftszone (kantonal)

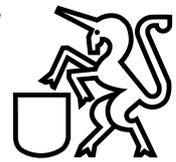


Übersicht über Anpassungen Bauordnung

<u>2.4 Industrie- und Gewerbezone IG</u>				<u>2.4. Industrie- und Gewerbezone IG</u>				
-				2.4.1 Gemeinsame Bestimmungen				
Art. 23 (rechtskräftig):				Art. 23 (neu):				
Es gelten folgende Grundmasse:				Es gelten folgende Grundmasse:				
	IG1	IG2	IG3		IG1	IG2	IG3	IG4
a) Baumassenziffer max.	5m ³ /m ²	6m ³ /m ²	7m ³ /m ²	a) Baumassenziffer max.	5m ³ /m ²	6m ³ /m ²	7m ³ /m ²	6m ³ /m ²
b) Freiflächenziffer min.	20 %	20 %	20 %	b) Freiflächenziffer min.	20 %	20 %	20 %	20%
c) Gebäudehöhe max.	17m	20m	20m	c) Gebäudehöhe max.	17m	20m	20m	12m
Auf einem Streifen von 40,0 m Breite entlang der Glatt, dem Chriesbach und der Wohnzone im Gfenn max.	12,0m	12,0m	12,0m	Auf einem Streifen von 40,0 m Breite entlang der Glatt, dem Chriesbach und der Wohnzone im Gfenn max.	12,0m	12,0m	12,0m	-
d) Grösste Höhe, max. Kote	457,8m	-	-	d) Grösste Höhe, max. Kote	457,8m	-	-	-
e) Vollgeschosse max.	frei	frei	frei	e) Vollgeschosse max.	frei	frei	frei	frei
f) Dachgeschosse	1	1	1	f) Dachgeschosse	1	1	1	1
g) Gebäudelänge max.	50,0m	unbeschränkt		g) Gebäudelänge max.	50,0m	unbeschr.	unbeschr.	unbeschr.
h) Grenzabstand min.	6,0 m	6,0 m	6,0 m	h) Grenzabstand min.	6,0 m	6,0 m	6,0 m	6,0m



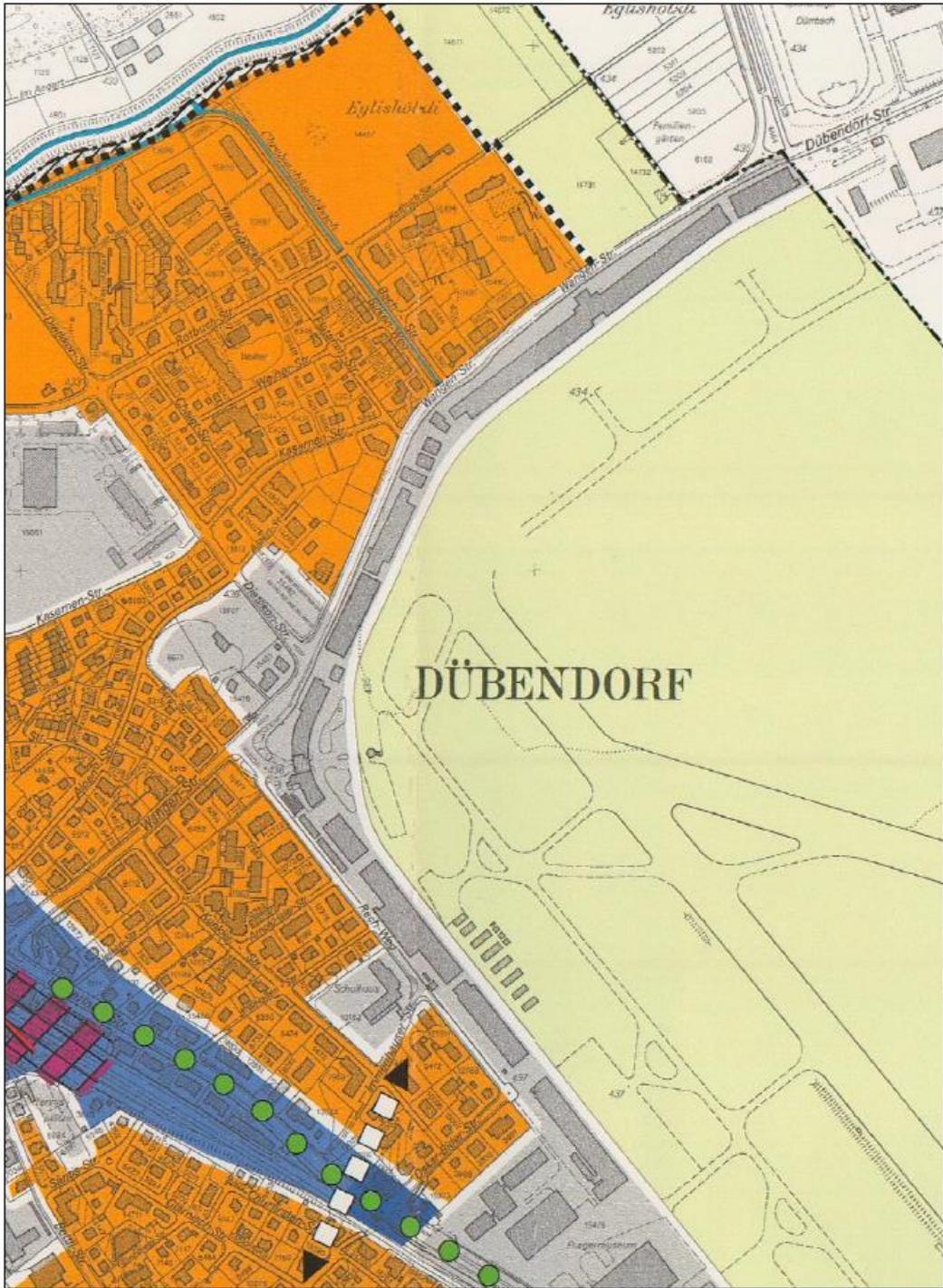
	<p>b. Betriebe der Kreativwirtschaft, kleinere Kulturbetriebe, Bildungs- und Forschungsbetriebe, Sport- und Freizeitbetriebe, Restaurationsbetriebe sowie Detailhandelsgeschäfte mit max. 1'500m² Verkaufsfläche. Erlaubt sind darüber hinaus die Einrichtung und der Betrieb von Gemeinschaftsräumen für soziale und kulturelle Anlässe.</p> <p>2 Stark störende Betriebe und solche, die unverhältnismässigen Verkehr auslösen, sind in jedem Fall nicht zulässig.</p> <p>3 Zwischennutzungen, die der Entwicklung des Innovationsparks zuträglich sind oder diese unterstützen, sind in den Bestandsbauten gestattet.</p>
<p><u>4.5. Hochhäuser</u></p> <p>Art. 39 (rechtskräftig):</p> <p>1 Hochhäuser sind in der Zentrumszone Z4, in der Industrie- und Gewerbezone IG3 (Hochbord) und im Gebiet zwischen Chriesbach und Glatt, für welches die Gestaltungsplanpflicht gilt, zulässig.</p> <p>2 Für die Gebiete gemäss Abs. 1 ist die zonengemässe max. Gebäude- resp. Gesamthöhe aufgehoben. Für den im Ergänzungsplan "Zentrumszone Hochbord" bezeichneten Hochhausbereich West beträgt die maximal zulässige Gesamthöhe für Hochhäuser 60.0 m.</p> <p>3 In der Zentrumszone Z4 erfolgt der Nachweis der Verträglichkeit von Hochhäusern gemäss dem Teilrichtplan Zentrumszone Hochbord im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens.</p>	<p><u>4.5. Hochhäuser</u></p> <p>Art. 39 (neu):</p> <p>1 Hochhäuser sind in der Zentrumszone Z4, in der Industrie- und Gewerbezone IG3 (Hochbord), im Gebiet zwischen Chriesbach und Glatt, für welches die Gestaltungsplanpflicht gilt, und an der Kreuzung Wangenstrasse/Weidstrasse (Knoten Parkway) in der Industrie- und Gewerbezone IG4 zulässig.</p> <p>2 Für die Gebiete gemäss Abs. 1 ist die zonengemässe max. Gebäude- resp. Gesamthöhe aufgehoben. Für den im Ergänzungsplan "Zentrumszone Hochbord" bezeichneten Hochhausbereich West beträgt die maximal zulässige Gesamthöhe für Hochhäuser 60.0 m.</p> <p>3 In der Zentrumszone Z4 erfolgt der Nachweis der Verträglichkeit von Hochhäusern gemäss dem Teilrichtplan Zentrumszone Hochbord im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens.</p> <p>4 An der Kreuzung Wangenstrasse/Weidstrasse (Knoten Parkway) in der Industrie- und Gewerbezone IG4 beträgt die maximal zulässige Gesamthöhe für Hochhäuser 40.0 m.</p>



2.2 Teilrevision kommunaler Richtplan „Siedlung und Landschaft“

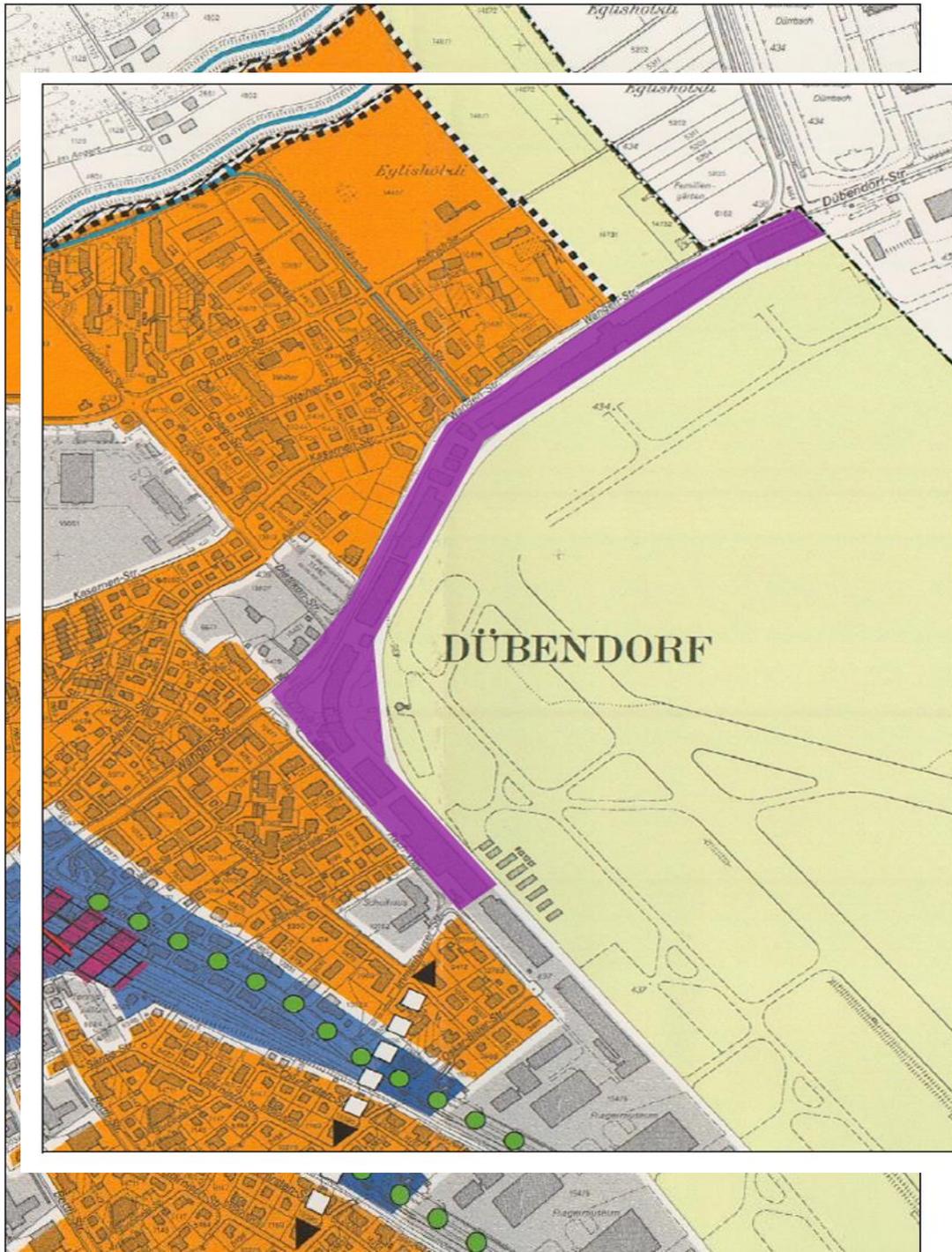
Gemäss den Ausführungen des letzten Absatzes von Kapitel 1 ist eine separate Vorlage zur Anpassung des kommunalen Richtplans „Siedlung und Landschaft“ notwendig. Nur der Richtplan selber ist anzupassen, am Richtplantext ist keine Änderung notwendig. Die Änderung des kommunalen Richtplans ist parallel zur Änderung der Nutzungsplanung, aber in einem separaten Beschluss durch den Gemeinderat festzusetzen.

Auf den nachfolgenden Seiten werden die vorgesehenen Anpassungen des Richtplans dargestellt:





Kommunaler Richtplan, neu





Legende zur Richtplanänderung

LEGENDE:	
Siedlung	
	Wohngebiet
	Mischgebiet
	Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsgebiet
	Gebiet mit hohem Anteil öffentlicher Bauten
	Zentrum (Schwerpunkt Einzelhandel, Dienstleistungen, Verwaltung)
	Verbesserung der räumlichen und funktionalen Verbindung
	Schwerpunktgebiet für Verdichtung
	Bebauung ausserhalb des zusammenhängenden Siedlungsgebietes (Beschränkte Entwicklungsmöglichkeiten)
	Gestaltungsschwerpunkt im öffentlichen Raum
	Gebiet mit erhöhtem Gestaltungsauftrag
	Alleestrasse
	Reservegebiet
Landschaft	
	Freihalte- und Erholungsgebiet A Erholungsgebiet Schwimmbad B Erholungsgebiet Sportplätze C Erholungsgebiet Familiengärten
	Landwirtschaftsgebiet Produktion, Erholung und ökologischer Ausgleich
	Wald
	überkommunale Naturschutzgebiete
	Gewässer
	Aussichtspunkt
	Gestaltung Siedlungsrand - Baugrundstücke/Landschaft - sonstige Situationen
	Verbindung von Landschaftsräumen (Trenngürtel zwischen Siedlungsräumen)
	Aufwertung Uferbereich
	Gemeindegrenze



Verfahrensablauf, Mitwirkung

Der Stadtrat hat die Vorlage am 25. Februar 2016 für die kantonale Vorprüfung verabschiedet. Mit der öffentlichen Auflage der Vorlage wurde zugewartet, bis das Resultat der ersten kantonalen Vorprüfung vorlag und die notwendigen und zweckmässigen Anpassungen an der Vorlage vorgenommen werden konnten.

Die erste kantonale Vorprüfung vom 22. Juni 2016 kam im Ergebnis zwar zum Schluss, dass die Vorlage noch der Überarbeitung bedarf. Der Anpassungsbedarf war jedoch von untergeordneter Natur. So hielt der Kanton in seiner Gesamtbeurteilung zusammenfassend fest, dass das Zusammenspiel von kommunaler Richt- und Nutzungsplanung und dem kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark Zürich aufeinander abgestimmt sei und die Regelungen der kommunalen Nutzungsplanung keinen Widerspruch zur Sondernutzungsplanung darstellen. Bemängelt wurde vorab, dass Wiederholungen von Vorgaben der Sondernutzungsplanung in der Bauordnung enthalten seien, dass Verweise von der Bauordnung auf das Richtprojekt zu unterlassen seien und die Regelung, dass Zwischennutzungen zeitlich nur befristet gestattet sind, nicht genehmigungsfähig sei.

Der Stadtrat hat folglich eine leicht überarbeitete Vorlage am 7. Juli 2016 für die öffentliche Auflage und Anhörung sowie eine zweite kantonale Vorprüfung verabschiedet.

Das Resultat der zweiten kantonalen Vorprüfung ist erfreulich ausgefallen. Der Kanton hält in seinem Schreiben vom 22. September 2016 fest, dass seine Anträge vollumfänglich umgesetzt wurden und deshalb die Genehmigung der Vorlage in Aussicht gestellt werden kann.

Die Vorlage wurde gemäss § 7 PBG vom 15. Juli bis 15. September 2016 öffentlich aufgelegt. Während dieser Frist konnte sich jedermann zu den aufgelegten Akten äussern und Einwendungen einreichen. Innert der Auflagefrist (öffentliche Auflage und Anhörung) sind insgesamt 13 Schreiben eingegangen. 7 Schreiben wurden von den zur Anhörung eingeladenen Nachbargemeinden und der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) eingereicht, 2 Schreiben von Ortsparteien. Sie stellten keine Anträge. 4 Schreiben wurden von Privatpersonen sowie von Organisationen (Armasuisse, Forum Flugplatz Dübendorf) eingereicht, wobei 2 von der gleichen Privatperson stammen, aber nach Einwendungen zur Nutzungsplanung und zum kommunalen Richtplan in 2 Schreiben aufgeteilt sind. Fast sämtliche gestellten Einwendungen verlangen keine inhaltlichen Anpassungen an der Vorlage, sondern grundsätzlich den Verzicht auf die vorgesehene Umzonung resp. die Anpassungen an der Bauordnung, weshalb diese Einwendungen auch nicht berücksichtigt werden konnten. Über die Einwendungen wurde gemäss § 7 PBG ein Bericht erstellt und dieser in den erläuternden Bericht integriert (Kapitel 5). Damit hat die Vorlage das Mitwirkungsverfahren durchlaufen und ist zur Festsetzung bereit.



Argumente der Gemeinderats-Mehrheit (Zustimmung zur Vorlage) (verfasst durch Stadtrat)

Eine positive Entwicklung des Innovationsparks ermöglichen

Mit der Festsetzung des kantonalen Gestaltungsplans sind die Weichen für die schrittweise Realisierung der 1. Etappe des Innovationsparks Zürich auf dem Flugplatz Dübendorf definitiv gestellt. Es sollen nun die bestmöglichen Voraussetzungen geschaffen werden, dass auf dem Areal des Innovationsparks eine neue Plattform für Forschung, Entwicklung und Innovation geschaffen werden kann. Hierzu müssen gerade in der Startphase den innovativen Unternehmen und Start-Ups Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden, in denen sie an der Entwicklung ihrer Produkte und Dienstleistungen arbeiten und sich in einem kreativen Umfeld mit Anderen vernetzen und austauschen können.

Die in ihrem Bestand weitgehend geschützten, historischen Bestandesbauten am Flugplatzrand bieten hierfür eine einmalige Chance. Nachdem sie für die militärische Nutzung nicht mehr benötigt werden, sollen sie sinnvoll genutzt und deshalb massvoll und mit geringen Kosten im Innern zu Werkstätten oder Labors umgebaut werden können. Jede Umnutzung einer bestehenden Baute benötigt eine Baubewilligung, welche nur erteilt werden kann, wenn die vorgesehene Nutzung der jeweiligen Zone entspricht. Aktuell ist der Flugplatzrand in der Zone für öffentliche Bauten, was zwar die Ansiedlung von öffentlichen Forschungsinstitutionen ermöglicht, nicht jedoch die Ansiedlung von Unternehmen und Start-Ups aus der Privatwirtschaft, welche für das Funktionieren des Innovationsparks ebenso wichtig sind. Dies ist nur möglich, wenn der Flugplatzrand von der Zone für öffentliche Bauten in eine Industrie- und Gewerbezone umgezont wird. Mit der Zustimmung zur vorliegenden Teilrevision der Nutzungsplanung (Bau- und Zonenordnung) und des kommunalen Richtplans wird dies ermöglicht. Gleichzeitig wird in der revidierten Bauordnung festgelegt, dass in dieser neuen Industrie- und Gewerbezone keine stark verkehrserzeugenden und/oder lärmintensiven Betriebe angesiedelt werden dürfen, damit auf die umliegenden Dübendorfer Wohnquartiere keine zusätzlichen Belastungen durch Mehrverkehr und Lärmimmissionen entstehen.

Eine Ablehnung verhindert nicht, sondern erschwert

Mit einem Nein zur Teilrevision der Nutzungsplanung (Bau- und Zonenordnung) und des kommunalen Richtplans ist nichts gewonnen. Bund und Kanton Zürich haben sich klar zum Standort des Innovationsparks Zürich auf dem Flugplatz Dübendorf bekannt und in den letzten Jahren die notwendigen Voraussetzungen dafür geschaffen. Auch bei einer Ablehnung dieser Vorlage wird der Innovationspark weiter entwickelt und gefördert, dann allerdings unter ungünstigeren Voraussetzungen, weil die Möglichkeit der Nutzungen im Flugplatzrand erheblich eingeschränkt bleibt. Dies im Gegensatz zu den vorgesehenen Neubauten im Innern des Innovationsparkareals, wo der kantonale Gestaltungsplan die Nutzungen abschliessend regelt. Der Innovationspark lässt sich nicht mit einem Nein nicht verhindern, sondern nur in seiner weiteren Entwicklung unnötig behindern. Daran kann niemand Interesse haben.



Argumente der Gemeinderats-Minderheit (Ablehnung der Vorlage)

(verfasst durch Gemeinderats-Minderheit)

Weder zum Richtplan des Kantons Zürich noch zum Gestaltungsplan für den Flugplatz Dübendorf hatten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Dübendorf etwas zu sagen. Mit dem anstehenden Geschäft «Umzonung der Baufelder M + N», welches bei Annahme dem Startschuss für den Innovationspark gleichkommt, erhalten die Stimmberechtigten erstmals Gelegenheit, zu diesem umstrittenen Projekt Stellung zu beziehen. Diese Abstimmung hat auch symbolischen Charakter und soll für den Stadtrat richtungsweisend sein. Wer NEIN stimmt zur Umzonung der Baufelder M + N sagt auch NEIN zum Innovationspark und erteilt dem Stadtrat Dübendorf den Auftrag, sich mit allen verfügbaren Mitteln gegen den Bau des Innovationsparks und die damit zusammenhängenden Folgen zur Wehr zu setzen.

Die Zone am Flugplatzrand Nord ist für öffentliche Bauten reserviert. Es geht nicht an, dass sich auf diesem Geländegürtel der Innovationspark, staatliche Institutionen und Start-ups niederlassen. Sobald sich die ersten Institutionen und Firmen dort ansiedeln, wird sich der Innovationspark unaufhaltsam ausbreiten. Ein weiteres *Fait accompli* würde geschaffen und den Startschuss für die Überbauung von mindestens 70 Hektaren des heutigen Flugplatzes bedeuten.

Der Innovationspark wird ein Verkehrschaos in Dübendorf und in der Region auslösen. Beispielsweise ist prognostiziert, dass schon nach Vollendung der ersten Etappe mit täglich 13'000 zusätzlichen Pendlerinnen und Pendlern zu rechnen ist. Mit dem Endausbau wird die Zahl auf sagenhafte 25'000 ansteigen. 20 Prozent dieses Mehrverkehrs werden sich gemäss Gestaltungsplan in Richtung Dübendorf bewegen. Mit der Linienführung der Glattalbahn über die Wangenstrasse werden die Anwohner stark behindert. Auch die umliegenden Autobahnen und Bahnhöfe werden überlastet sein. Das Brütiseller-Kreuz als Beispiel müssen 350 zusätzliche Fahrzeuge pro Stunde passieren und den Engpass Aathal 115 zusätzliche Fahrzeuge. Im Gestaltungsplan komplett vergessen wurde der Ausbau der Bahnhöfe. 60 Prozent der Pendlerinnen und Pendlern sollen den öffentlichen Verkehr benutzen. Dass diese die Infrastruktur auf den bereits heute überfüllten Bahnhöfen Dübendorf, Stettbach und Dietlikon zusätzlich belasten, wird ausgeblendet.

Neben den Kosten für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kommen auf die Steuerzahler weitere massive Kosten zu. Im Gestaltungsplan wurden für die Erschliessungskosten rund CHF 55 Millionen eingesetzt. Hinzu kommen Kosten für das Freiraumkonzept und den Unterhalt der Anlagen. Ein Erschliessungsvertrag, aus welchem die Aufteilung der Kosten zwischen Staat und Nutzern ersichtlich ist, liegt nicht vor. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Löwenanteil dieser Kosten auf die öffentliche Hand abgewälzt wird.

Der Flugplatz Dübendorf in seiner heutigen Form bietet Lebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten. Weil die bestehenden Immobilien inskünftig Nutzern des Innovationsparks zur Verfügung gestellt werden sollen, müssen aviatische Einrichtungen wie Hangars, Werkstätten und Kontrollturm an anderer Stelle neu erstellt werden. Dafür werden weitere 13 Hektaren unverbautes Land benötigt. Dem Innovationspark fallen somit Total rund 830'000 m² Land der grünen Oase zum Opfer.



**Die Abstimmungsergebnisse werden am Sonntag, 26. November 2017,
im Internet veröffentlicht:**

www.duebendorf.ch

Auskunft

Stadt Dübendorf
Wahlbüro
Usterstrasse 2
8600 Dübendorf
Telefon +41 44 801 67 05
wahlbuero@duebendorf.ch