



Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Sachplan und Anlagen  
3003 Bern

Zürich, den 05.04.2014

**Einsprache zum  
Plangenehmigungsgesuch Neubau Hangar und Anpassung Infrastrukturbauten des  
Flugfeldes Hausen am Albis**

Formelles

Die Frist läuft bis zum 8. April 2014 und wird mit der heutigen Einsprache gewahrt.

Die Arbeitsgemeinschaft Pro Amt ist ein Verein mit ideeller Zielsetzung. Der Verein bezweckt die Förderung von Massnahmen zur Erhaltung einer wohnlichen Umwelt. Der Verein wurde am 29. April 1972 gegründet. (<http://www.pro-amt.ch>)

Auszug aus den Statuten, Artikel 2 (Zweck)

Die Arbeitsgemeinschaft PRO AMT setzt sich ein

- für ein wohnliches Knonaueramt
- für die Erhaltung wertvoller Landschaften, Natur- und Kulturgüter
- für die Förderung verkehrsarmer Raumordnungs- und Siedlungsstrukturen
- für die Vermeidung von unnötigem Verkehrsaufkommen
- für den Umweltschutz, insbesondere gegen Immissionen durch Lärm, Luftverschmutzung, Gerüche, Vibrationen, Strahlung, gegen die Umweltverschmutzung durch Abfälle, für die Sanierung belastete Standorte etc.
- für eine optimale Sicherheit und Gesundheit für alle Einwohnerinnen und Einwohner.

Die Mitglieder von Pro Amt sind im Knonaueramt wohnhaft und sind damit vom Flugbetrieb besonders betroffen.

**Pro Amt erhebt Einsprache gegen folgende Gegenstände des Plangenehmigungsgesuches des Flugfeldes Hausen:**

**Antrag 1:** Die Bewilligung für den Neubau eines Hangars sei nicht zu genehmigen.

**Begründung:**

Der Flugbetrieb des Flughafens Hausen wird laufend erweitert und ausgebaut. Es werden in Etappen kleinere und grössere "Anpassungen" vorgenommen, einmal bei den Reglementen, einmal bei der Infrastruktur. Auch der geplante Neubau des Hangars ist Teil dieser Ausbaustrategie. Es ist nicht nur ein Ersatz, sondern eine Kapazitätsausweitung und

Komfortausbaute, da anschliessend ein grösseres Angebot an zusätzlichen gedeckten Plätzen zur Verfügung steht.

Der Hangar befindet sich zudem in einem Gelände, das sich in einem beliebten Naherholungsgebiet für die Bevölkerung in Zürich und Zug befindet und unmittelbar an ein Naturschutzgebiet grenzt. Dies steht im Widerspruch zu den Raumplanungszielen des Kantons Zürich.

**Antrag 2:** Der Neubau eines Rollwegs und eines Segelflugstartstreifens sei nicht zu genehmigen.

**Begründung:**

Der Neubau eines Rollwegs und eines Segelflugstartstreifens

a) steht im Widerspruch zum **haushälterischen Umgang mit dem Boden als bundesrechtliche Aufgabe und Ziel des Raumplanungs- und Baurechts** (Art. 75 Bundesverfassung, Art. 1, 6 Abs. 2 und Art. 16 Raumplanungsgesetz). Mit der Erweiterung werden zusätzliche Flächen asphaltiert.

b) steht des weiteren im Widerspruch zur **Erhaltung und Förderung der Landwirtschaft als Bundesaufgabe** (Art. 104 Bundesverfassung).

**Das Öffentliche Interesse an der Erhaltung von Landwirtschaftsgebiet** betrifft sämtliche landwirtschaftlichen Flächen (Art. 1, Abs. 2, Ziff. d sowie Art. 2 Abs 2, Ziff. a Raumplanungsverordnung).

c) steht mit der Versiegelung des Bodens im Widerspruch zum Kantonalen Gesetz und zur Bundesgesetzgebung in den Bereichen Raumplanung, Natur- und Heimatschutz sowie Landwirtschaft. Mit der haushälterischen Nutzung des Bodens sollen u.a. die Verluste an natürlich gewachsenem Boden verringert werden (qualitativer Bodenschutz).

**Antrag 3.** Die Sanierung des Vereinslokals mit Erweiterung der Terrasse, Erweiterung des Vorfelds und des Parkplatzes und Erstellung eines Abstellplatzes für Anhänger sei nicht zu genehmigen.

**Begründung:**

Art. 37m des Luftfahrtsgesetzes besagt: "Die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen), unterstehen dem kantonalen Recht."

Die Sanierung des Vereinslokals mit Erweiterung der Terrasse, sowie einem Kinderspielplatz sind ganz klar nicht notwendig für den Flugbetrieb. Hier wird durch die Hintertür ein Veranstaltungsort ausserhalb der Bauzone errichtet, welches nicht bewilligungsfähig ist. Es ist zudem nicht begründet, warum aus Gründen des Flugbetriebes der Parkplatz erweitert werden soll. Die 19 zusätzlichen (teilweise wird auch von 22 zusätzlichen Parkplätzen gesprochen) erweitern den Parkplatz auf neu 52 Parkfelder. Diese markante Erhöhung wird nicht plausibel begründet. Es muss vermutet werden, dass diese v.a. mit der Erweite-

zung des Vereinslokals in Zusammenhang steht. Dieses dürfte sodann auch unabhängig vom Flugbetrieb eine Intensivierung der Nutzung erfahren. Dies ist mit Mehrverkehr verbunden. Die beantragten Bauten sind daher gemäss Luftfahrtsgesetz nicht bewilligungsfähig.

### **Allgemeines**

In den Gesuchsunterlagen steht im Projektbeschrieb (2.Satz) geschrieben: „Als ehemaliger Swissair Trainingsflugplatz entstanden, ist er heutzutage bekannt als perfekt in der Umgebung eingebettetes Flugsportareal.“ Dies bestätigt, dass der Flugplatz heute mehrheitlich für die Sportfliegerei benutzt wird. Zunehmend werden auch für Taxiflüge von Hausen ins Tessin angeboten. (Artikel im Tages-Anzeiger vom 27.6.2012).

Grundsätzlich ist der Flugplatz mit seinen heutigen Tätigkeiten in dem wunderschönen Landschaftsgebiet neu zu beurteilen. Auf keinen Fall darf es zu Mehrverkehr oder zu Landschaftsveränderungen kommen.

Mit freundlichen Grüssen

Thomas Schweizer  
Co-Präsident Pro Amt

## **Anhang**

### Die Geschichte des Flugfeldes Hausen am Albis

Die Swissair kaufte in den frühen sechziger Jahren Land in Hausen a. A. zur Errichtung eines Flugplatzes für Schulungszwecke und Sportfliegerei. Da sich das Gelände in einem beliebten Naherholungsgebiet für die Bevölkerung in Zürich und Zug befindet und es unmittelbar an ein Naturschutzgebiet grenzt, wehrten sich die Gemeinden Hausen, Kappel und Rifferswil vehement gegen das Projekt. Doch weder ihre Eingabe an den Regierungsrat noch die vielen Proteste aus der Bevölkerung vermochten die Eröffnung des Flugfeldes 1963 zu verhindern. Der Regierungsrat schrieb 1961 als Antwort auf die Interpellation W. Bögli, es handle sich ja nur um ein kleines provisorisches Rasenflugfeld, das nur so lange bestehen bleibe, bis die Flugschule auf einen grösseren Regionalflugplatz ausweichen könne. Das Flugfeld wurde 1969 an den Bund verkauft, die Swissair blieb jedoch Halterin. Zu dieser Zeit kam es zu heftigen Auseinandersetzungen, als eines Tages die Bevölkerung feststellen musste, dass eine Hartbelagpiste ohne Baubewilligung errichtet wurde. Die Gemeinde Rifferswil verfügte einen sofortigen Baustopp, und ein nachträglich eingereichtes Baugesuch wurde von den Stimmberechtigten an einer Gemeindeversammlung deutlich verworfen. Gleichzeitig beauftragten die Bürgerinnen und Bürger von Rifferswil den Gemeinderat, dafür zu sorgen, dass der Flugbetrieb sobald als möglich eingestellt werde, spätestens bis im Jahre 1975. Da die Swissair versprach, auf eine Intensivierung des Flugbetriebs oder einen Ausbau der Piste zu verzichten, beruhigte sich der Konflikt für den Moment. Doch 1971 erlaubte ein neues Reglement die Erhöhung der Flugbewegungen auf 16 000. Weitere Versuche, die Zahl der Flugbewegungen zu erhöhen, scheiterten dann am Protest der Bevölkerung, der Gemeinden und des Pro Amt. Das aktuelle Betriebsreglement stammt aus dem Jahr 1997.