Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS
Generalsekretariat VBS

31.08.2016

Sachplan Militär (SPM)

Anpassung Teil C
Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze

Anpassung Teil D
Anlagen, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf

Impressum

Herausgeber
Generalsekretariat VBS
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Karten und grafische Gestaltung
SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Karten reproduziert mit Bewilligung von
Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2015 swisstopo (BA150178)

Bezugsquelle
In elektronischer Form: www.sachplanmilitaer.ch

08.2016

Sachplan Militär (SPM)

Anpassung Teil C
Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze

Anpassung Teil D
Anlagen, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf

31.08.2016

Die Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) stellen die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen ihm, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen und helfen ihm, den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben gerecht zu werden. Der Bund zeigt in den Konzepten und Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und in Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt. In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Bundesstellen und den Kantonen erarbeitet, unterstützen die Konzepte und Sachpläne die raumplanerischen Bestrebungen der Behörden aller Stufen.

Inhalt

Änderung
Teil C – Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze 5

Änderung
Teil D – Anlagen, Militärflugplatz Dübendorf 6

1. AUSGANGSLAGE 6
2. FESTLEGUNGEN 7
3. ERLÄUTERUNGEN 8
4. GRUNDLAGENDOKUMENTE 10

Karten

Karte Flugplatzperimeter

Karte Gebiet mit Lärmauswirkungen

Karte Gebiet mit Hindernisbegrenzung / Gesamtansicht

Karte Gebiet mit Hindernisbegrenzung / Ausschnitt West mit Höhenangaben

Karte Gebiet mit Hindernisbegrenzung / Ausschnitt Ost mit Höhenangaben

Legende zur Anlagekarte

Änderung
Teil C – Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze

Militärflugplatz	**Hauptzweck**	**Objektblatt-Nr.**	**Kt.**
Dübendorf	Militärflugplatz für ~~Jet, Propellerflugzeuge und~~ Helikopter und Flächenflugzeuge	~~01.31~~ **01.**401	ZH

Änderung
Teil D – Anlagen, Militärflugplatz Dübendorf

Das Objektblatt 01.31 des Sachplans Militär vom 28. Februar 2001 für den Militärflugplatz Dübendorf wird aufgehoben und durch das folgende Objektblatt ersetzt:

01.401 Militärflugplatz Dübendorf

Standortkanton	Zürich
Standortgemeinden	Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen
Hauptzweck heute	Militärflugplatz für Helikopter und Flächenflugzeuge für Schulungs-, Trainings- und Einsatzflüge der Luftwaffe sowie für Flüge des Lufttransportdienstes des Bundes; zivile Mitbenutzung
Hauptzweck zukünftig (Variante militärisch)	Militärische Helikopterbasis; zivile Mitbenutzung (Helikopter)
Hauptzweck zukünftig (Variante zivile Umnutzung)	Ziviler Flugplatz für Flächenflugzeuge und Helikopter; Mitbenutzung durch die Luftwaffe und den Lufttransportdienst des Bundes
Gemeinden mit Lärmauswirkungen Planungswert ES II / III	Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen
Gemeinden mit Hindernisbegrenzung	Dietlikon, Dübendorf, Fällanden, Fehraltorf, Schwerzenbach, Uster, Volketswil, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen, Zürich

1. AUSGANGSLAGE

a) Bisherige Nutzung

Der militärische Kampfjetbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf wurde Ende 2005 eingestellt. Seither nutzt die Luftwaffe den Flugplatz mit Flächenflugzeugen auf der Piste 11–29 sowie mit Helikoptern. Dübendorf dient als Standort für Lufteinsätze, die fliegerische Ausbildung und das Training, den Lufttransportdienst des Bundes sowie Kommando- und Führungseinrichtungen der Luftwaffe.

Zivil mitbenutzt wird der Flugplatz insbesondere von der Rega (mit Benützungsvereinbarung und zivilem Betriebsreglement von 2002), vom Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) für Flüge mit Oldtimer-Flugzeugen (Ju-52) sowie den Betrieb eines Fliegermuseums und von der Kantonspolizei Zürich. Der Flugplatz ist zudem Standort der Flugsicherungszentrale («skyguide, Air Navigation Service Center Zurich») und der Luftwaffeneinsatzführung (AOC).

b) Geplante zukünftige Nutzung

Gemäss dem Stationierungskonzept der Armee von 2013 benötigt die Armee zukünftig auf dem Flugplatz Dübendorf neben den Kommando- und Führungseinrichtungen (inkl. AOC) nur noch eine Helikopterbasis.

Gemäss seinem Entscheid vom 3. September 2014 sieht der Bundesrat zudem eine zivilaviatische Nutzung vor. Der Flugplatz soll in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr dienen. Dazu sollen Instrumentenan- und abflüge ermöglicht werden. Weiter soll er für Werkflüge sowie Sport- und Freizeitflüge offen stehen. Die Rega-Basis soll nach Norden neben die militärische Helikopterbasis verlegt und weiterbetrieben werden. Der Flugplatz soll auch für Flüge der Kantonspolizei sowie für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge offen stehen. Hingegen sollen flugplanmässige Linien- und Charterkettenflüge sowie die aviatische Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Fluglizenz ausgeschlossen werden. Das UVEK ist beauftragt, die entsprechende Planung zusammen mit der künftigen Betreiberin («Flugplatz Dübendorf AG») an die Hand zu nehmen. Die Rahmenbedingungen für diesen zivilen Betrieb werden im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgelegt.

Im westlichen Teil des Flugplatzgeländes soll neu ein Innovationspark entstehen. Die raumplanerischen Rahmenbedingungen dazu werden im Richtplan des Kantons Zürich festgelegt. Um den für diese Planung notwendigen raumplanerischen Handlungsspielraum zu gewährleisten, beauftragte der Bundesrat in seinem Entscheid das VBS, das Objektblatt für den Militärflugplatz Dübendorf im Sachplan Militär im Hinblick auf die künftige Nutzung als Flugfeld mit Bundesbasis und als Innovationspark anzupassen. Konkret sollen der bisherige Flugplatzperimeter und das Gebiet mit Lärmbelastung so reduziert werden, dass kein Widerspruch zur Planung des Innovationsparks besteht. Damit werden gleichzeitig der zukünftig maximal mögliche militärische und zivile Flugbetrieb begrenzt.

2. FESTLEGUNGEN

a) Zweck, Betrieb (Festsetzung)

Auf dem heutigen Flugplatzareal Dübendorf betreibt die Luftwaffe künftig eine Helikopterbasis mit ziviler Mitbenutzung. Die Helikopterbasis wird ganzjährig betrieben.

Findet eine Umnutzung in ein ziviles Flugfeld mit Helikopter- und Flächenflugbetrieb statt, wird der Flugplatz in eine zivile Leitung übergehen und durch die Luftwaffe mitbenutzt. Die militärische Helikopterbasis bleibt unter militärischer Leitung, die flugbetriebliche Verantwortung obliegt der zivilen Flugplatzleitung.

Bis zum Abschluss dieser Umnutzung (oder zur Einrichtung einer militärischen Helikopterbasis ohne Flächenflugbetrieb) wird der Flugplatz von der Luftwaffe für Schulungs-, Trainings- und Einsatzflüge sowie den Lufttransportdienst ganzjährig im bisherigen Rahmen weiterbetrieben.

b) Perimeter, Infrastruktur (Festsetzung)

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das militärisch beanspruchte Areal (vgl. Karte). Er gilt, bis die zukünftige fliegerische Nutzung des Flugplatzes definitiv geregelt ist.

Das VBS bezeichnet, in Koordination mit den Planungsarbeiten zur künftigen zivilaviatischen Nutzung, die für den künftigen militärischen Betrieb benötigten Flächen und Anlageteile.

Die Fläche Innovationspark umfasst das Areal, das von der Armee noch genutzt wird, bis die dort bestehenden militärischen Nutzungen an ihren definitiven Standort verlegt sind (vgl. Karte). Diese Verlegung erfolgt in Etappen und wird vom VBS mit dem Kanton Zürich und der Trägerschaft des Innovationsparks koordiniert.

c) Gebiet mit Lärmauswirkungen (Festsetzung)

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen begrenzt die mögliche Entwicklung des militärischen und zivilen Flugbetriebs (vgl. Karte). Es gilt, bis die zukünftige fliegerische Nutzung des Flugplatzes definitiv geregelt ist. Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung, indem sie innerhalb des Gebiets keine Ein- oder Umzonungen vornehmen, die zu einer Überschreitung der Planungswerte führen.

Der Lärmbelastungskataster (LBK) von 1997 wird hinfällig.

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist mit der definitiven Festsetzung des zukünftigen Flugbetriebs anzupassen. Dabei ist eine Ausdehnung grundsätzlich untersagt. Geringfügige Abweichungen sind möglich, wenn dadurch eine Verbesserung der Lärmsituation im besiedelten Gebiet erreicht wird.

d) Gebiet mit Hindernisbegrenzung (Zwischenergebnis)

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das durch die künftige fliegerische Nutzung voraussichtlich von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal (vgl. Karten). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung, indem sie keine Bauzonen ausscheiden, deren Überbauung zu einer Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen könnte.

Die Hindernisbegrenzungsflächen sind zusammen mit der definitiven Festsetzung des zukünftigen Flugbetriebs zu überprüfen, in einem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster festzuhalten und als Gebiet mit Hindernisbegrenzung festzusetzen. Der Hindernisbegrenzungskataster (HBK) von 1992 wird damit hinfällig.

3. ERLÄUTERUNGEN

a) Zweck, Betrieb

Für den definitiven Betrieb als Helikopterbasis der Luftwaffe wird das vorliegende Objektblatt anzupassen sein. Wenn dieser Betrieb als militärische Mitbenützung eines zivilen Flugfelds erfolgt, wird das vorliegende Objektblatt im SPM aufgehoben und durch das definitive SPM-Objektblatt für die verbleibende militärische Helikopterbasis ersetzt. Es bleibt jedoch bis zum Beschluss des Bundesrats über die definitive fliegerische Nutzung resp. bis zur Verabschiedung eines definitiven SPM-Objektblatts für die Helikopterbasis und allenfalls des neuen SIL-Objektblatts für die zivile Umnutzung in Kraft.

Sobald der Flugplatz als ziviles Flugfeld mit Flächenflugbetrieb umgenutzt ist, steht er unter ziviler Leitung und wird militärisch mitbenützt. Flüge mit Flächenflugzeugen für die Ausbildung und den Lufttransportdienst des Bundes – bspw. zu Gunsten der Eidg. Departemente, für militärische Einsätze oder für Vermessungsflüge zu Gunsten von swisstopo – sind möglich. Die militärische Helikopterbasis bleibt jedoch unter militärischer Leitung, die flugbetriebliche Verantwortung obliegt in normaler Lage hingegen der zivilen Flugplatzleitung.

Das zivilaviatische Umnutzungsverfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0) und der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1).

Wird hingegen der zivile Flächenflugbetrieb nicht wie vorgesehen realisiert, verbleibt auf zivilaviatischer Seite die Helikopterbasis der Rega, die neu auch der Kantonspolizei sowie für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge zur Verfügung stehen soll. Diese Basis soll in Form einer zivilen Mitbenützung der Helikopterbasis der Luftwaffe zivil betrieben werden.

b) Perimeter, Infrastruktur

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das militärisch beanspruchte Areal. Er gilt, bis die zukünftige fliegerische Nutzung des Flugplatzes definitiv geregelt ist. Der Perimeter entspricht demjenigen im Sachplan Militär 2001 (korrigiert anhand neuer Datengrundlagen der amtlichen Vermessung) abzüglich der für den Innovationspark ausgeschiedenen Fläche, wie sie im Richtplan des Kantons Zürich umgrenzt ist. Diese Fläche wird in den Festlegungen und in der Karte als Fläche Innovationspark bezeichnet (Differenzfläche zwischen Objektblatt 2001 und 2016).

Die für den militärischen Betrieb benötigten Flächen und Anlageteile sind im Rahmen eines Nutzungskonzepts (NUK) zu evaluieren. Das VBS stimmt seinen Infrastrukturbedarf aus dem Stationierungskonzept der Armee über den Sachplan Militär mit der vom zivilen Flugbetrieb benötigten Infrastruktur ab (SIL-Koordinationsprozess). Der Flugplatzperimeter wird aufgrund der militärischen und zivilen Infrastrukturplanung anzupassen sein.

Die Bewilligung für den Neu- oder Umbau der überwiegend militärisch genutzten Bauten und Anlagen erfolgt im militärischen Plangenehmigungsverfahren. Die Koordination mit den zivilaviatischen Verfahren wird zum gegebenen Zeitpunkt sichergestellt.

c) Gebiet mit Lärmauswirkungen

Das in der Karte rot dargestellte Gebiet mit Lärmauswirkungen beruht einerseits auf der Lärmberechnung zur Verkehrsleistung für einen künftigen zivilen und militärischen Flugbetrieb (insgesamt 28 000 Flugbewegungen, davon 20 400 zivile und 7 600 militärische bzw. 18 000 Flächenflugzeuge und 10 000 Helikopter), andererseits auf der Lärmberechnung für eine reine Helikopterbasis mit 12 000 Flugbewegungen (je 6000 militärische und zivile), sollte der Flächenflugbetrieb nicht wie vorgesehen realisiert werden können. In der Karte sind die Lärmkurven zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufen II und III als umhüllende Lärmkurven der beiden Varianten dargestellt. Unter bewusstem Verzicht auf die Pegelkorrektur für Militärfluglärm gemäss Anhang 8 der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.14) wurde Anhang 5 der LSV für den Lärm ziviler Flugplätze als massgebend für den gesamten Lärm definiert. Der heutige militärische Flugbetrieb mit Helikoptern und Flächenflugzeugen wie auch ein Weiterbetrieb des Flugplatzes als militärisch mitbenutztes Flugfeld oder als zivil mitbenützte Helikopterbasis der Luftwaffe kann innerhalb des festgesetzten Gebiets mit Lärmauswirkungen abgewickelt werden.

In der Karte grau dargestellt ist das Gebiet mit Lärmbelastung gemäss dem Sachplan Militär von 2001. Diese Lärmkurve nach Anhang 8 der LSV basierte auf dem damaligen militärischen Kampfjetbetrieb; der Planungswert für die Empfindlichkeitsstufen II und III ist identisch, weshalb nur eine Kurve dargestellt ist.

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen dient der vorsorglichen Raumsicherung für den zukünftig maximal möglichen militärischen und zivilen Flugbetrieb. Mit der definitiven Festsetzung des zukünftigen Flugbetriebs wird auch das Gebiet mit Lärmauswirkungen entsprechend anzupassen sein, wobei geringfügige Abweichungen ausnahmsweise zulässig sind, wenn dadurch eine Verbesserung der Lärmsituation im besiedelten Gebiet erreicht wird.

Die Festlegung der «zulässigen Lärmimmissionen» nach Art. 37a LSV erfolgt mit der Genehmigung der Umnutzung in ein ziviles Flugfeld nach LFG resp. mit der Genehmigung der Helikopterbasis nach Militärgesetz (MG; SR 510.10). Die «zulässigen Lärmimmissionen» werden anschliessend in einem neuen LBK abgebildet.

d) Gebiet mit Hindernisbegrenzung

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung setzt sich zusammen aus den Hindernisbegrenzungsflächen gemäss den Ausschreibungsunterlagen für den zivilen Flugbetrieb sowie den Hindernisbegrenzungsflächen, die bei einem Weiterbetrieb des Flugplatzes als zivil mitbenützte Helikopterbasis der Luftwaffe zur Anwendung kommen. In der Karte mit der Gesamtansicht ist die

Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen für den An- und Abflug der Flächenflugzeuge und der Helikopter mit Instrumenten und auf Sicht dargestellt.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung dient der vorsorglichen Freihaltung der An- und Abflugkorridore des künftigen militärischen und zivilen Flugbetriebs. In den beiden Karten mit den Ausschnitten Ost und West sind die An- und Abflugebenen für die Flächenflugzeuge und die Helikopter dargestellt (Höhenangaben in m. ü. M.). Für die Nutzungsplanung der Gemeinden sind die jeweils untersten Flächen massgebend.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist als Zwischenergebnis festgelegt, weil sich bei der detaillierten Prüfung und Optimierung der An- und Abflugrouten bis zur definitiven Festlegung der Hindernisbegrenzungsflächen noch kleine Änderungen ergeben können. Dies betrifft namentlich die An- und Abflugkorridore der Helikopter sowie diejenigen Bereiche der Hindernisbegrenzungsflächen, die sich weniger als 25 m über Grund befinden.

Davon ausgehend wird zusammen mit der Genehmigung der Umnutzung in ein ziviles Flugfeld nach LFG resp. mit der Genehmigung der militärischen Helikopterbasis nach MG ein neuer Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) in Kraft gesetzt.

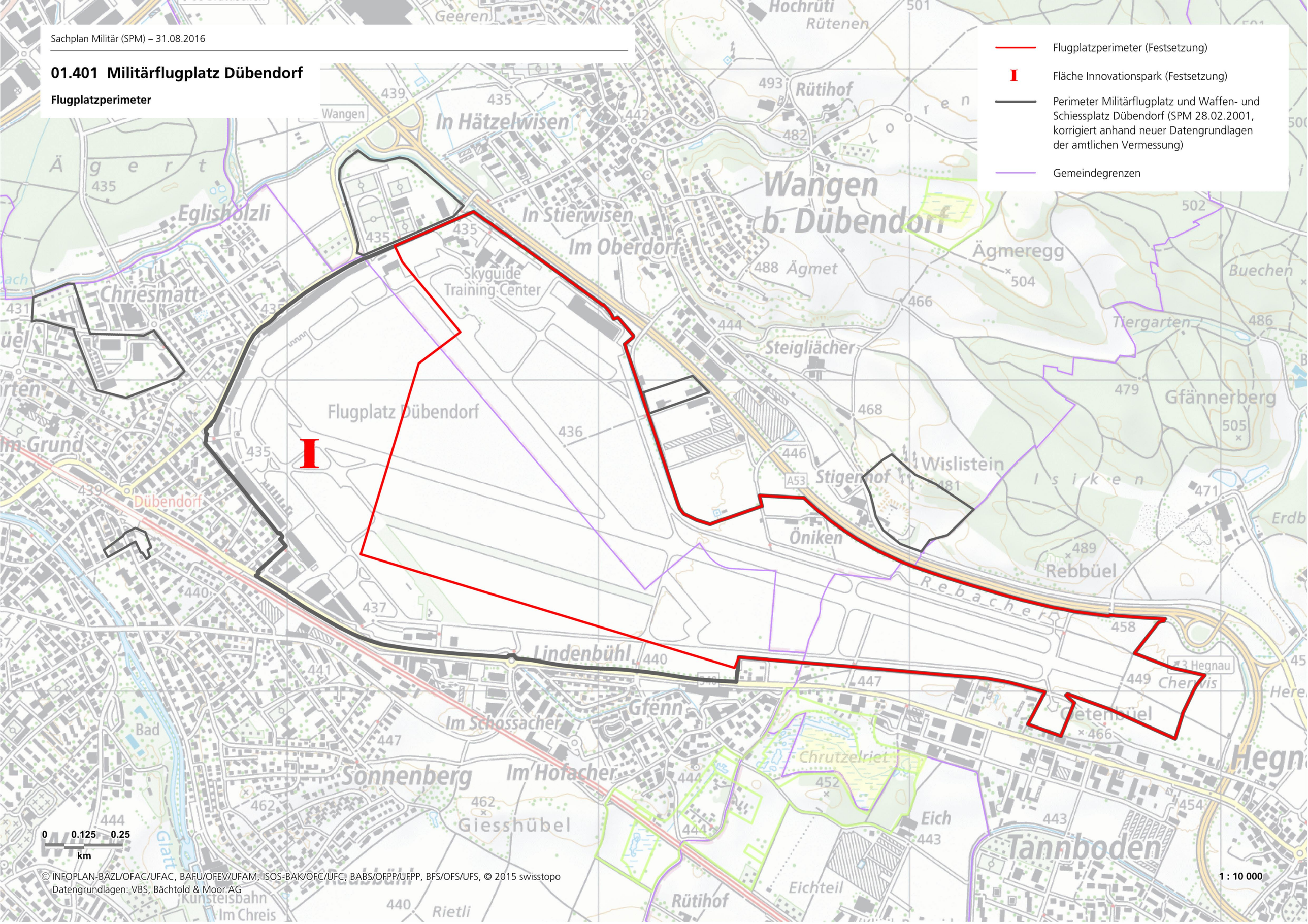
4. GRUNDLAGENDOKUMENTE

- Fluglärmberechnung, Bächtold & Moor AG, Dezember 2014
- Hindernisbegrenzungsflächen-Plan, Bächtold & Moor AG, November 2014
- Technischer Bericht zur Fluglärmberechnung und zum Hindernisbegrenzungsflächen-Plan, Bächtold & Moor AG, Dezember 2014

Sachplan Militär (SPM) – 31.08.2016

01.401 Militärflugplatz Dübendorf

Flugplatzperimeter

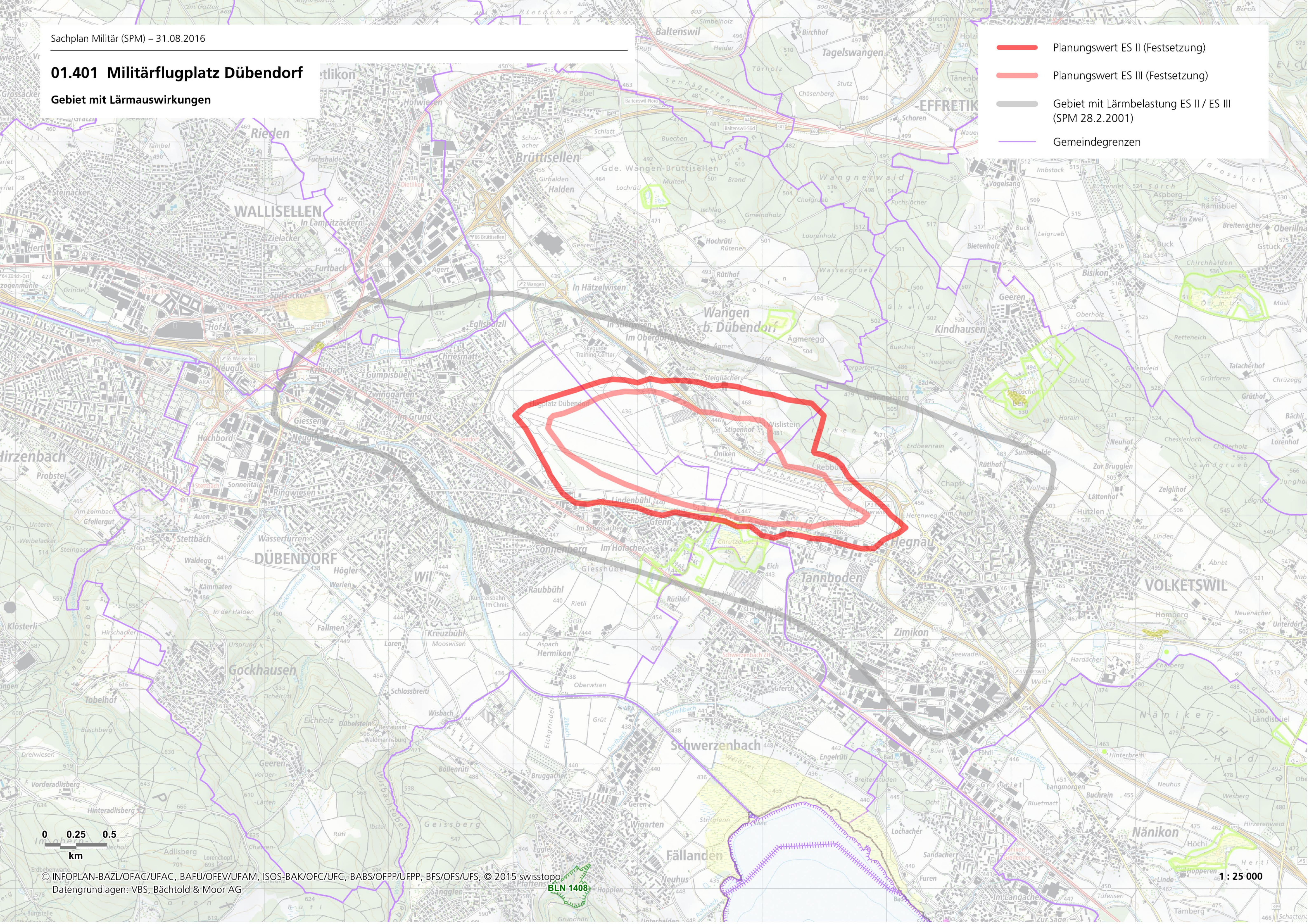


© INFOPLAN-BAZL/OFAC/UFAC, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, © 2015 swisstopo
Datengrundlagen: VBS, Bächtold & Moor AG

Sachplan Militär (SPM) – 31.08.2016

01.401 Militärflugplatz Dübendorf

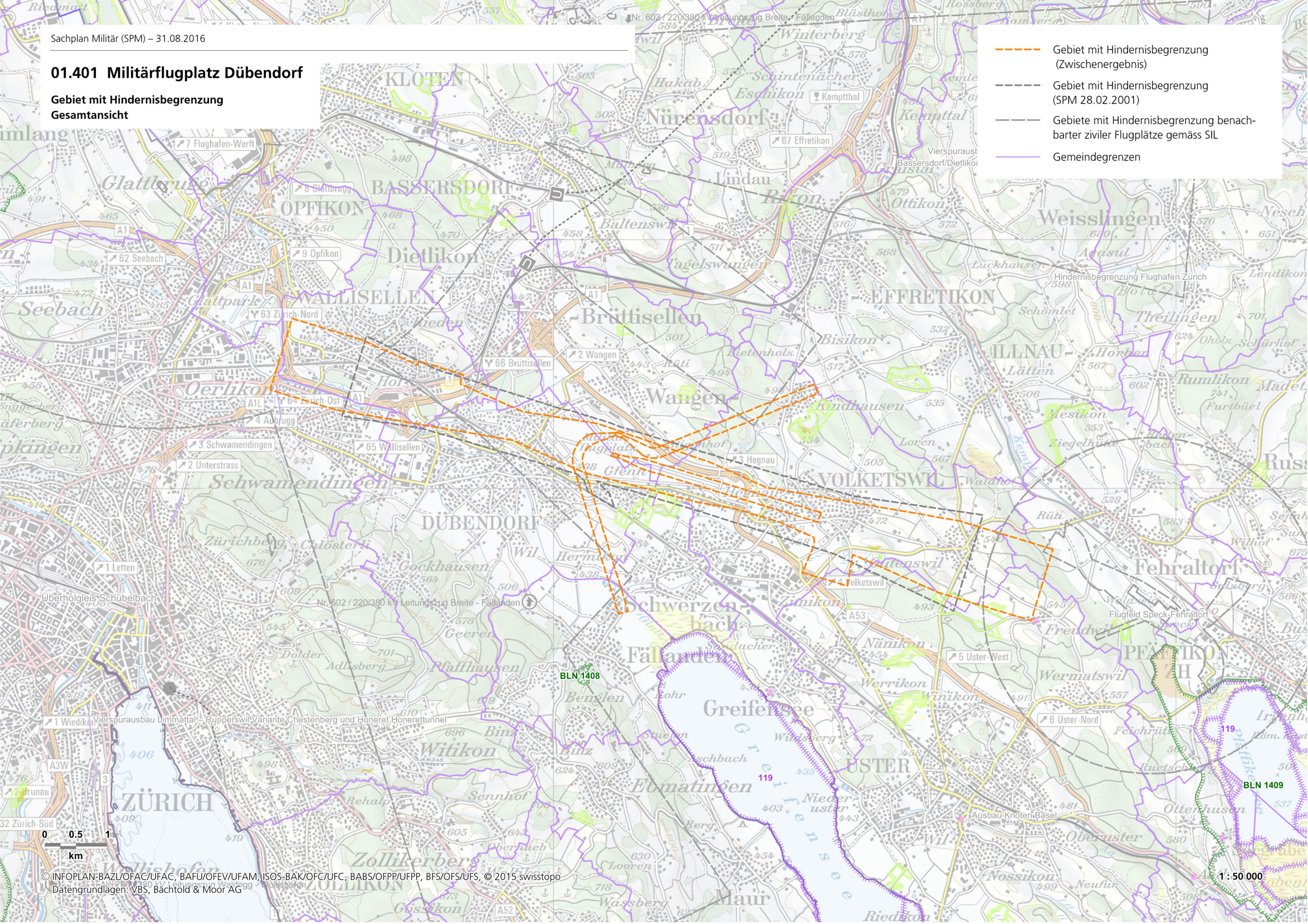
Gebiet mit Lärmauswirkungen



© INFOPLAN-BAZL/OFAC/UFAC, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, © 2015 swisstopo
Datengrundlagen: VBS, Bächtold & Moor AG

01.401 Militärflugplatz Dübendorf

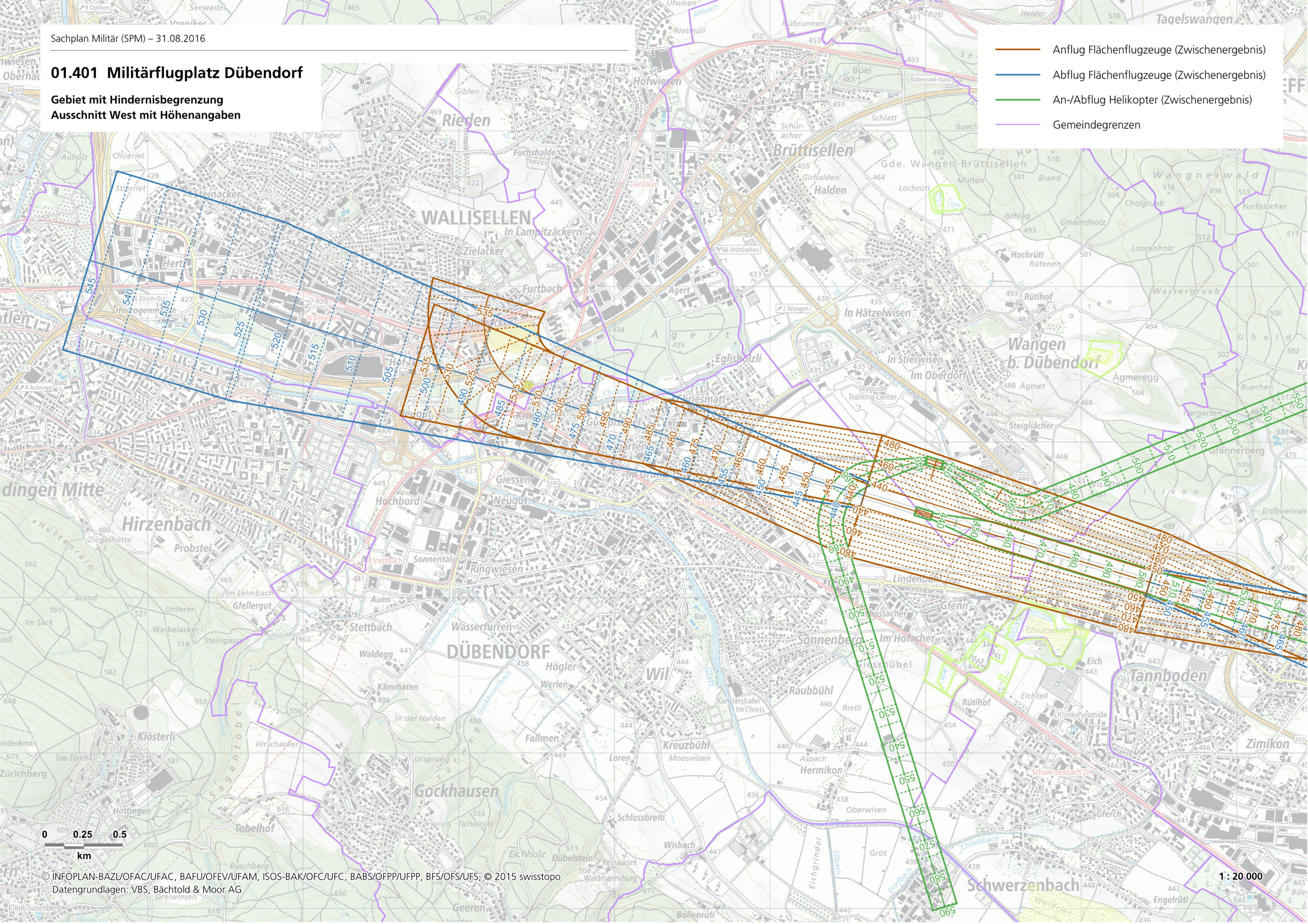
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
Gesamtansicht



© INFOPLAN-BAZL/OFAC/UFAC, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, © 2015 swisstopo
Datengrundlagen: VBS, Bächtold & Moor AG

01.401 Militärflugplatz Dübendorf

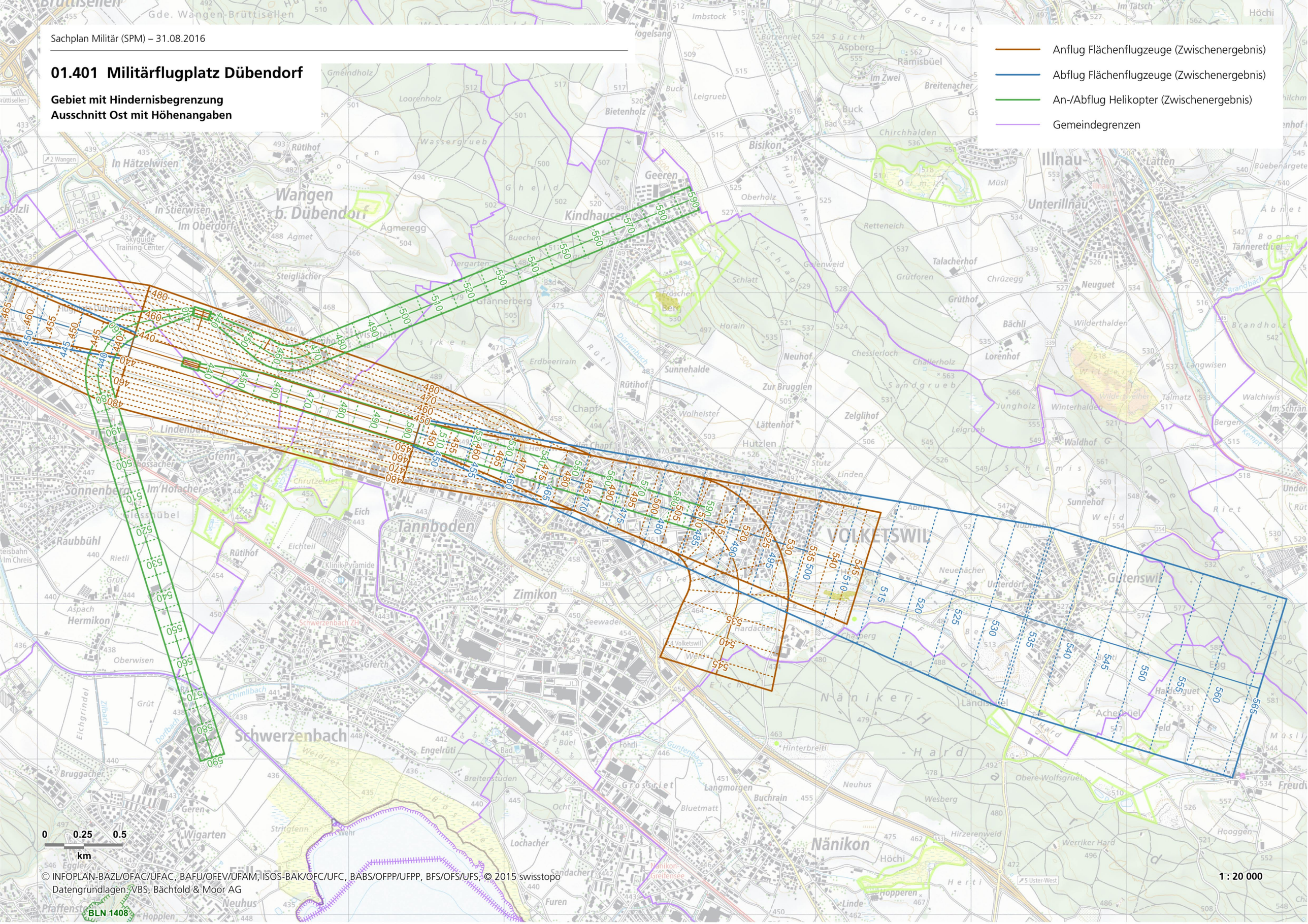
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
Ausschnitt West mit Höhenangaben



© INFOPLAN-BAZL/OFAC/UFAC, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, © 2015 swisstopo
Datengrundlagen: VBS, Bächtold & Moor AG

01.401 Militärflugplatz Dübendorf

Gebiet mit Hindernisbegrenzung
Ausschnitt Ost mit Höhenangaben



© INFOPLAN-BAZL/OFAC/UFAC, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, © 2015 swisstopo
Datengrundlagen: VBS, Bächtold & Moor AG

BLN 1408

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte anderer Sachpläne
Contenus d'autres plans sectoriels
Contenuti degli altri piani settoriali

Infrastruktur Luftfahrt
infrastructure aéronautique
infrastruttura aeronatica

Infrastruktur Schiene
infrastructure rail
infrastruttura ferroviaria

Geologische Tiefenlager
dépôts en couches géologiques profondes
depositi in strati geologici profondi

Übertragungsleitungen
lignes de transport d'électricité
elettrodotti

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung
Objets de protection d'importance nationale
Oggetti protetti di importanza nazionale

BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP

Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre

Flachmoor
bas-marais
palude

Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione

Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâturages secs
Prati e pascoli secchi

Gletschervorfeld/Aue
zone alluviale
zona golenale

Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migration
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori

Jagdbanngebiet
district franc
bandita

Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica

ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS

Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
voie de communication historique d'importance nationale
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale