Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

31.08.2016

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Anpassung Konzeptteil Teil III B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze

Anpassung Konzeptteil Teil III B4 – Flugfelder

Impressum

Herausgeber
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Karten und grafische Gestaltung
SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Bezugsquelle
In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch
Auch französisch und italienisch erhältlich

08.2016

SIL – Konzeptionelle Ziele und Vorgaben

Anpassung Teil III B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze: Entlassung zivil mitbenützter Militärflugplatz Dübendorf (ZH) aus dem Teilnetz

Anpassung Teil III B4 – Flugfelder: Aufnahme Flugplatz Dübendorf (ZH) ins Teilnetz

Ausgangslage:

Im Konzeptteil des SIL vom 18. Oktober 2000 (Teil III B3) ist der Flugplatz Dübendorf als Militärflugplatz aufgeführt, der nur in einem geringen Ausmass zivil mitbenützt wird. Als Vororientierung ist festgelegt, dass eine mittelfristig weitergehende zivile Mitbenützung zu prüfen ist.

Der Flugplatz Dübendorf wird heute insbesondere von der Rega sowie vom Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) für Flüge mit Oldtimer-Flugzeugen (Ju-52) und für den Betrieb eines Fliegermuseums zivil mitbenützt. Für den Betrieb der Helikopterbasis der Rega bestehen eine Benützungsvereinbarung zwischen VBS und Rega und ein Betriebsreglement von 2002. Der Flugplatz ist zudem Standort der Flugsicherung Skyguide.

Gemäss dem Stationierungskonzept der Armee von 2013 benötigt die Luftwaffe die Piste des Militärflugplatzes Dübendorf künftig nicht mehr. Der militärische Jetbetrieb wurde bereits 2005 eingestellt. Dagegen soll die militärische Helikopter-Basis auf dem Flugplatz weiterbetrieben werden.

Der Bundesrat hat verschiedene Optionen für die Nutzung des rund 230 Hektaren grossen, gut erschlossenen Flugplatzgeländes geprüft und am 3. September 2014 als Grundeigentümervertreter den Grundsatzentscheid gefällt, den Militärflugplatz Dübendorf im Sinne einer strategischen Landreserve für spätere Generationen künftig als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis sowie als Hub-Standort Zürich des nationalen Innovationsparks zu nutzen. Die zivilaviatische Nutzung soll auf eine Betriebsdauer von 30 Jahren befristet sein. Der Bundesrat hat das UVEK beauftragt, die entsprechende Planung zusammen mit der künftigen zivilen Betreiberin des Flugplatzes an die Hand zu nehmen. Während der mehrjährigen Übergangsphase bis zur Umnutzung wird die Luftwaffe den Standort weiterhin als Militärflugplatz und höchstens im bisherigen Rahmen betreiben.

Im westlichen Teil des Flugplatzgeländes soll neu der Hub-Standort Zürich des nationalen Innovationsparks entstehen. Die raumplanerischen Rahmenbedingungen dazu werden im Richtplan des Kantons Zürich festgelegt. Darauf abgestimmt werden auch die Festlegungen im Sachplan Militär (SPM) vom 28. Februar 2001 (Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf) angepasst. Der Flugplatzperimeter und das Gebiet mit Lärmauswirkungen werden so reduziert, dass kein Widerspruch zur Planung des Innovationsparks besteht. Damit werden gleichzeitig der zukünftig maximal mögliche militärische und zivile Flugbetrieb definiert.

Der SIL-Konzeptteil III B3 (Zivil mitbenützte Militärflugplätze) soll im Sinne des Bundesratsbeschlusses vom 3. September 2014 wie folgt geändert werden:

Anpassung im SIL-Konzeptteil:

1. Teil B3 – Zivile Mitbenützung von Militärflugplätzen, Festlegung 7

F E S T L E G U N G E N

V 7. Zu prüfen ist eine mittelfristig weitergehende und damit SIL-relevante zivile Mitbenützung ~~der Militärflugplätze Dübendorf und~~ des Militärflugplatzes Emmen.

2. Teil B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9

F E S T L E G U N G E N

F 9. Teile des Militärflugplatzes Dübendorf werden in ein ziviles Flugfeld umgenutzt. Dieses dient in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr. Weiter soll es Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen offen stehen. Aviatische Grundschulung sowie Linien- und Charterketten-Verkehr sind ausgeschlossen.

Das zivile Flugfeld Dübendorf beherbergt eine Helikopter-Basis für Rettungsflüge und Flüge der Kantonspolizei. Weitere gewerbsmässige und private Helikopterflüge sind möglich.

Das zivile Flugfeld Dübendorf lässt eine Mitbenützung durch die Luftwaffe für Flüge mit militärischen Helikoptern und Flächenflugzeugen zu.

Erläuterungen:

Die Eckwerte zum Flugbetrieb auf dem zivilen Flugfeld Dübendorf werden in der Zweckbestimmung im Objektblatt (SIL Teil IIIC) zu konkretisieren und im Betriebsreglement zu berücksichtigen sein.

Beim Flächenflugbetrieb soll den Geschäftsreiseflügen (Business Aviation) erste Priorität eingeräumt werden. Ausgeschlossen sind einerseits der Voltenbetrieb für die Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Fluglizenz, andererseits der flugplanmässige Linienverkehr sowie der Charterketten-Verkehr (gewerbsmässige öffentliche Flüge, die Teil einer systematischen Abfolge von mindestens vier Flügen sind). Einzelne Charterflüge (Taxiflüge) sollen hingegen erlaubt werden.

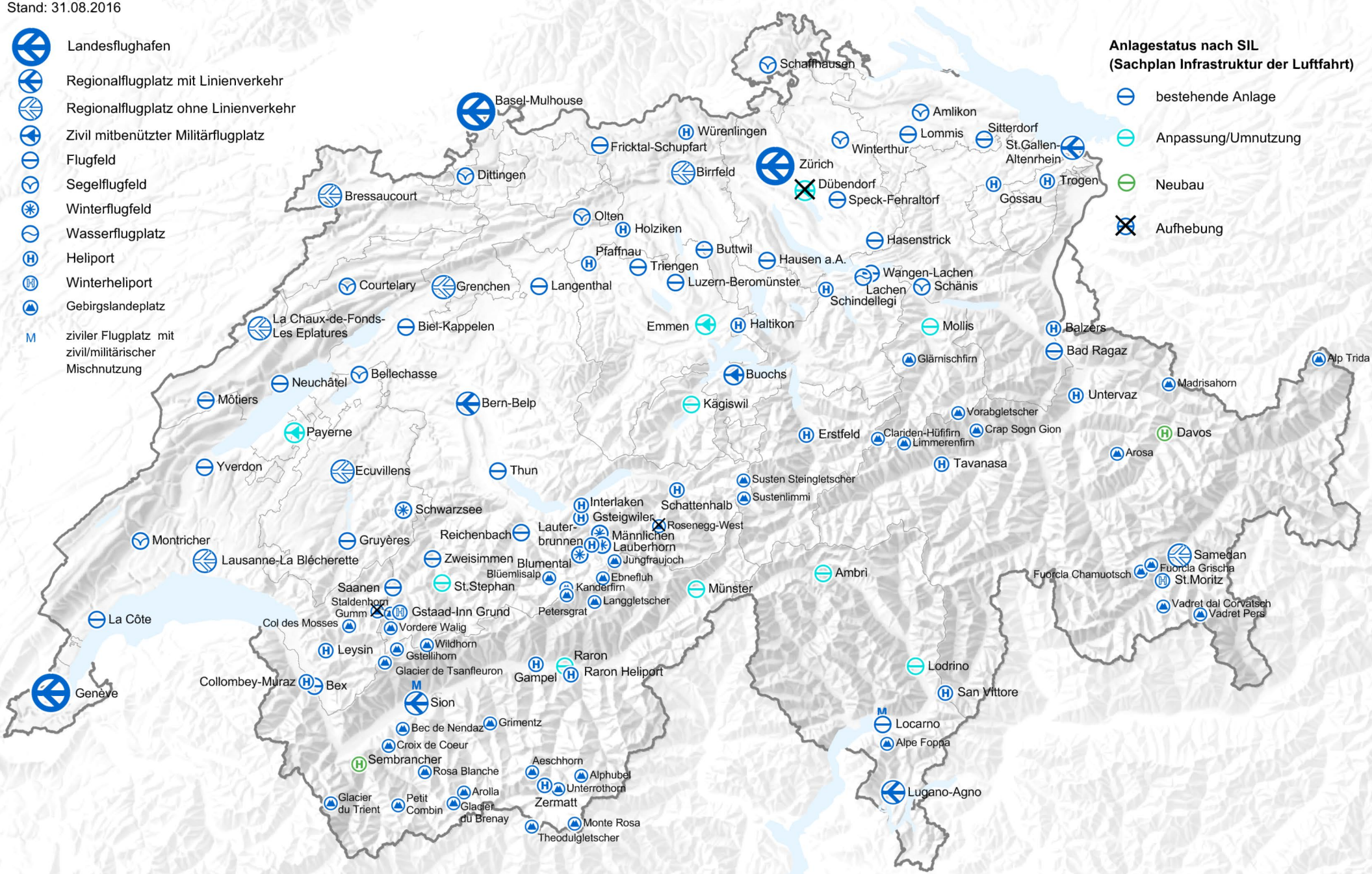
Der definitive Standort der zivilen Helikopterbasis wird im SIL-Objektblatt Dübendorf festzulegen sein. Die zivile Helikopterbasis dient vorrangig Rettungs- und Polizeieinsätzen. Daneben soll die Basis auch für weitere gewerbsmässige sowie für private Helikopterflüge offen stehen; die Stationierung von Helikoptern auf der zivilen Basis zu diesem Zweck ist im Rahmen der Erarbeitung des Objektblattes (SIL Teil IIIC) zu prüfen und zu klären.

Das zivile Flugfeld soll von der Luftwaffe mitbenützt werden können, insbesondere für Helikopterflüge und Flüge des Lufttransportdienstes des Bundes. Die Stationierung von Kampfjets auf dem zivilen Flugfeld Dübendorf ist ausgeschlossen.

Das Kapitel B3 (Zivil mitbenützte Militärflugplätze) wird nicht weiter angepasst. Eine vollständige Nachführung dieses Kapitels erfolgt im Rahmen der Gesamtrevision des SIL-Konzeptteils.

Teil III B3: Anpassung Teilnetz zivil mitbenützte Militärflugplätze

Stand: 31.08.2016

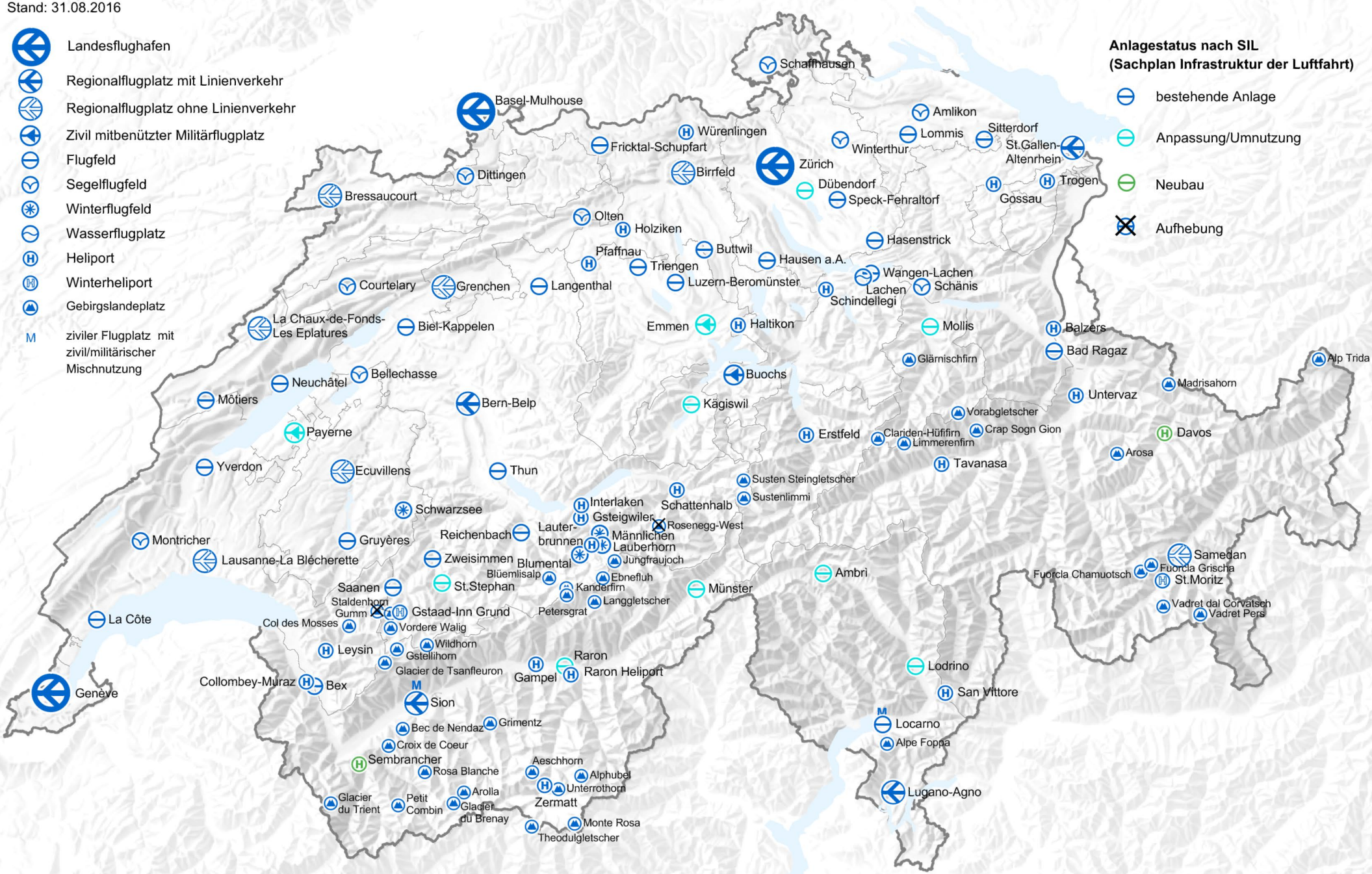


Quellen: INFOPLAN-BAZL

© BAZL

Teil III B4: Anpassung Teilnetz Flugfelder

Stand: 31.08.2016



Quellen: INFOPLAN-BAZL

© BAZL

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Anpassung Konzeptteil Teil III B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze

Anpassung Konzeptteil Teil III B4 – Flugfelder

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkung ... **3**
2 Ausgangslage ... **3**
2.01 Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ... 3
2.02 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ... 3
3 Planungen ... **4**
3.01 Anstoss ... 4
3.02 Gegenstand der Anpassung des SIL-Konzeptteils ... 5
3.03 Gegenstand der parallel laufenden Anpassungen des Sachplans Militär und des kantonalen Richtplans ... 6
3.04 Koordination ... 6
4 Verfahren ... **6**
5 Berücksichtigung der Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung ... 7
5.01 Verfahren und raumplanerische Anforderungen ... 7
5.02 Zivile Umnutzung und Zweckbestimmungen ... 12
5.03 Helikopterbasis ... 19
5.04 Flugplatzperimeter, Innovationspark ... 21
5.05 Gebiet mit Lärmauswirkungen ... 22
5.06 Gebiet mit Hindernisbegrenzung ... 25
5.07 Umwelt, Nachhaltigkeit ... 27
5.08 Flugbetrieb, Verkehrsleistung, Betriebszeiten ... 29
5.09 Flughafen Zürich ... 30
5.10 Sicherheit (safety) ... 30
5.11 Wirtschaft, Finanzen ... 31
5.12 Landseitiger Verkehr ... 32
5.13 Kultur, Geschichte ... 33
5.14 Übergangsphase ... 33
5.15 Fazit ... 34
6 Ergebnisse der Ämterkonsultation ... **40**
6.01 Zivile Umnutzung und Zweckbestimmungen ... 40
6.02 Gebiet mit Lärmauswirkungen ... 40
6.03 Umwelt, Nachhaltigkeit ... 41
7 Abstimmung mit der Richtplanung des Kantons ... **42**
Anhang 1 ... **45**
Anhang 2 ... **57**

1 Vorbemerkung

Die Anpassung des SIL-Konzeptteils steht inhaltlich und verfahrensmässig in engem Zusammenhang mit der Anpassung des Objektblatts Dübendorf im Sachplan Militär (SPM). Aus diesem Grund sind im vorliegenden Erläuterungsbericht die folgenden Kapitel sowie der Anhang mit den entsprechenden Kapiteln und dem Anhang im Erläuterungsbericht zur Anpassung des Objektblatts Dübendorf im Sachplan Militär (SPM) identisch:

2.01 Ausgangslage / Nutzung des Flugplatzes Dübendorf
3.01 Planungen / Anstoss
3.04 Planungen / Koordination
4 Verfahren
5 Berücksichtigung der Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

Die Kapitel 2.02, 3.02 und 3.03 des vorliegenden Erläuterungsberichts beziehen sich hingegen einzig auf die Anpassung der Teile III B3 / B4 des SIL-Konzeptteils aufgrund der geplanten zivilen Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf.

2 Ausgangslage

2.01 Nutzung des Flugplatzes Dübendorf

Der 1914 eröffnete Flugplatz Dübendorf wurde bis zur Verlegung des zivilen Flugverkehrs auf den 1948 eröffneten Flughafen Zürich sowohl zivil wie militärisch genutzt. Seither dient der Flugplatz als Luftwaffenstützpunkt. Der militärische Kampfjetbetrieb wurde 2005 eingestellt. Heute operiert die Luftwaffe mit Flächenflugzeugen auf der Piste 11-29 sowie mit Helikoptern.

Der Militärflugplatz Dübendorf wird ausserdem für Helikopterflüge der Rega und der Kantonspolizei Zürich sowie vom Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) für Flüge mit Oldtimer-Flugzeugen (Ju-52) zivil mitbenützt. Für die Helikopterbasis der Rega hat das BAZL 2002[1] ein ziviles Betriebsreglement und eine Plangenehmigung erteilt; zudem liegt eine Benützungsvereinbarung zwischen dem VBS und der Rega vor.

Der Flugplatz beheimatet auch ein Fliegermuseum sowie einen Standort der Flugsicherung Skyguide. Gegenwärtig finden auf dem Militärflugplatz Dübendorf jährlich insgesamt rund 15 000 Flugbewegungen statt; davon sind zirka 3000 Bewegungen zivil.

2.02 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil mit den Sachplanteilen:

I Allgemeines (Einleitung und Lesehilfe)
II Luftfahrtinfrastruktur – Stand und prognostizierte Entwicklungen
IIIA Grundsätze zur Handhabung des SIL
IIIB Konzeptionelle Ziele und Vorgaben zur Luftfahrtinfrastruktur

[1] vgl. Plangenehmigung und Betriebsreglement vom 28. März 2002

In einem zweiten Schritt werden die Objektblätter mit den anlagespezifischen Zielen und Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen erarbeitet (Sachplanteil IIIC). Seit 2002 hat der Bundesrat die Objektblätter für 51 Flugplätze verabschiedet. Konzeptteil und Objektblätter sind im Internet unter www.bazl.admin.ch/sil publiziert.

Im SIL-Konzeptteil IIIB vom 18. Oktober 2000 ist der Flugplatz Dübendorf als Militärflugplatz aufgeführt, der nur in einem geringen Ausmass zivil mitbenützt wird. Als Vororientierung ist festgelegt, dass eine mittelfristig weitergehende zivile Mitbenützung zu prüfen ist.

Gemäss SIL-Konzeptteil (Teil IIIB B3- Zivil mitbenützte Militärflugplätze, Grundsatz 3) ist die zivilaviatische Mitbenützung eines Militärflugplatzes SIL-relevant, wenn der zivile Flugbetrieb mehr als 10 % der militärischen Flugbewegungen oder mehr als 1000 Motorflugbewegungen ausmacht. Dies ist auf dem Militärflugplatz Dübendorf mit rund 3000 zivilen Flugbewegungen von Rega, Ju-Air und der Kantonspolizei der Fall. Auch wenn die Bewilligung der Rega-Basis somit ein SIL-Objektblatt Dübendorf für die zivile Mitbenützung des Flugplatzes vorausgesetzt hätte, wurde der Koordinationsprozess zur Erarbeitung eines solchen Objektblatts damals nicht eingeleitet, da die Standortgemeinden einerseits mit dieser Rega-Basis einverstanden waren und andererseits die künftigen An- und Abflugverfahren am Flughafen Zürich noch nicht bekannt waren. Zudem hatte die Armee im Stationierungskonzept 2005 die Aufgabe des Militärflugplatzes Dübendorf auf Ende 2010 bzw. 2014 ins Auge gefasst, wodurch die Fortführung des militärischen Flugbetriebs mit ziviler Mitbenützung längerfristig in Frage gestellt wurde.

Nebst der Festlegung im SIL besteht für den Militärflugplatz Dübendorf seit 2001 im Sachplan Militär (SPM) vom 28. Februar 2001 ein Objektblatt.

3 Planungen

3.01 Anstoss

Aufgrund der absehbaren Kapazitätsengpässe des Flughafens Zürich[2] sowie der seit dem Stationierungskonzept 2005 der Armee offenen Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf hat der Bund 2011/12 eine Studie[3] über eine mögliche militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf erarbeiten lassen. Zudem hat er 2012 einen Bericht[4] über Alternativen zum Flughafen Zürich für die allgemeine Luftfahrt und den Geschäftsreiseverkehr (General und Business Aviation) in Auftrag gegeben. Die beiden Studien zeigen auf, dass eine Mischnutzung in Dübendorf praktikabel sowie betriebs- und volkswirtschaftlich zweckmässig ist und es für eine Verlagerung des Geschäftsreiseverkehrs vom Flughafen Zürich keine gleichwertige Alternative zu Dübendorf gibt.

Als Teil des Gesamtprojekts «Weiterentwicklung der Armee» (WEA) hat das VBS das Stationierungskonzept der Armee überarbeitet (Stationierungskonzept 2013). Darin ist festgelegt, dass die Armee auf dem Militärflugplatz Dübendorf mittelfristig nur noch eine Helikopterbasis betreiben und den Betrieb der Hauptpiste einstellen wird. Auf Basis dieses Entscheides sowie der oben erwähnten Studien

[2] «Prognosen für verschiedene Flugbetriebsvarianten mit unterschiedlichen Kapazitäten für den Flughafen Zürich – Ergänzung der Studie von 2006 einschliesslich Aktualisierung der Basisdaten Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030 - Nachfrageprognose», Intraplan Consult, 2009. Die 2015 vorgenommene Aktualisierung der Prognose bestätigt diesen Engpass am Flughafen Zürich.

[3] «Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf. Operationelle Machbarkeit, betriebs- und volkswirtschaftliche Auswirkungen», Ecoplan / aviena / Bächtold & Moor, 23. Juli 2012

[4] «Standorte für die General und Business Aviation: Alternativen zum Flughafen Zürich. Künftige Eignung der vorhandenen Flugplätze», Ecoplan / aviena / Bächtold & Moor, 17. Januar 2013

hat der Bund 2014 ein öffentliches Ausschreibungsverfahren für einen möglichen zivilen Flugplatzhalter durchgeführt[5]. Den Zuschlag für die Planung und den Betrieb erhalten hat die Flugplatz Dübendorf AG, ein Konsortium von Firmen der Geschäftsfliegerei.

Der Kanton beabsichtigt im westlichen Teil des Flugplatzgeländes auf einer Fläche von rund 70 Hektaren die Realisierung des Hub-Standorts Zürich des Schweizerischen Innovationsparks. Der Innovationspark beruht auf dem 2012 totalrevidierten Forschungs- und Innovationsförderungsgesetz[6] und soll dazu beitragen, die Rolle der Schweiz als Innovationsnation zu sichern und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Die räumliche Sicherung des Innovationsparks an diesem Standort erfordert zwingend eine Anpassung des geltenden Objektblatts Dübendorf im SPM.

Der Kanton Zürich hat deshalb vom VBS frühzeitig verlangt, das gültige Objektblatt im Sachplan Militär zum Flugplatz Dübendorf bezüglich Perimeter, Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung so anzupassen, dass die Nutzung von Teilen des Flugplatzareals als Innovationspark möglich ist. Bereits vor einigen Jahren hat der Kanton Zürich das VBS gebeten, die im Sachplan 2001 festgesetzten Lärmkurven an die aktuellen Verhältnisse ohne Kampfjetbetrieb anzupassen und dadurch den umliegenden Siedlungsgebieten raumplanerischen Handlungsspielraum zurückzugeben. Dies ist auch im kantonalen Richtplan als Ziel verankert. Die Anpassung des Objektblattes Militärflugplatz Dübendorf geschieht folglich auch auf Wunsch und im Interesse des Kantons Zürich.

Gestützt auf die erwähnten Studien, die Ergebnisse der öffentlichen Ausschreibung sowie die Absichten des Kantons Zürich hat der Bundesrat am 3. September 2014 den Grundsatzentscheid gefällt, das 230 Hektaren grosse, gut erschlossene Flugplatzgelände künftig als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis, als militärische Helikopterbasis sowie als Hub-Standort Zürich des Schweizerischen Innovationsparks zu nutzen (nachfolgend «Grundsatzentscheid des Bundesrates»). Mit diesem Grundsatzentscheid will der Bundesrat die drei gleichwertigen Bundesinteressen «Zivilaviatik», «Militäraviatik» und «Innovationspark» parallel und aufeinander abgestimmt weiterverfolgen sowie den Nutzungsspielraum für diese strategische Landreserve für kommende Generationen erhalten. Im Sinne der Wahrung künftiger Nutzungsmöglichkeiten für das Areal ist die zivilaviatische Nutzung auf eine Betriebsdauer von 30 Jahren zu befristen. Schliesslich sind mit der künftigen zivilen Betreiberin des Flugplatzes («Flugplatz Dübendorf AG») Verhandlungen zu führen und die entsprechende Planung an die Hand zu nehmen.

Der vom Bundesrat am 24. Februar 2016 verabschiedete neue luftfahrtpolitische Bericht (Lupo 2016) unterstreicht den Stellenwert des Flugplatzes Dübendorf für die Zivilaviatik und als Alternative zum Flughafen Zürich für den Geschäftsreiseverkehr.

3.02 Gegenstand der Anpassung des SIL-Konzeptteils

Gegenstand der vorliegenden Planung ist eine Anpassung des Sachplanteils IIIB aufgrund des Grundsatzentscheids des Bundesrates zum Flugplatz Dübendorf. Die Anpassung besteht einerseits in der Streichung des Militärflugplatzes Dübendorf im Teil «III B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze», andererseits in der Aufnahme des Flugplatzes Dübendorf und seiner Zweckbestimmung in den Teil «III B4 – Flugfelder». Der Standort des zivilen Flugfelds Dübendorf wird damit festgesetzt. Die Zweckbestimmung beinhaltet die grobe Festlegung und Priorisierung der zulässigen Luftverkehrssparten, den Ausschluss bestimmter Flüge sowie den Grundsatz der militärischen Mitbenützung.

[5] Nähere Informationen zum Ausschreibungsverfahren und die erwähnten Studien finden sich auf der Webseite des BAZL (www.bazl.admin.ch).
[6] FIFG; SR 420.1

Der künftige zivile Flugplatz Dübendorf soll gemäss Entscheid des Bundesrates in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr dienen. Während der mehrjährigen Übergangsphase bis zur zivilen Umnutzung wird die Luftwaffe den Standort weiterhin als Militärflugplatz betreiben. In dieser Phase ist keine Ausdehnung des militärischen und zivilen Flugbetriebs vorgesehen.

Die Konkretisierung der zivilaviatischen Nutzung mit den räumlichen Festlegungen erfolgt im zu erarbeitenden SIL-Objektblatt Dübendorf.

3.03 Gegenstand der parallel laufenden Anpassungen des Sachplans Militär und des kantonalen Richtplans

Das angepasste SPM-Objektblatt definiert den Rahmen für den künftig maximal möglichen militärischen und zivilen Flugbetrieb, ohne dabei die definitive künftige aviatische Nutzung (ziviles Flugfeld mit militärischer Mitbenützung oder militärische Helikopterbasis mit ziviler Mitbenützung) vorwegzunehmen. Der Bund ermöglicht mit dieser Anpassung (Rücknahme der Lärmkurven sowie Ausscheidung eines Teilareals aus dem Flugplatzperimeter) die vom Kanton beabsichtigte rasche Realisierung des Hub-Standorts Zürich des Schweizerischen Innovationsparks.

Mit der am 29. Juni 2015 vom Zürcher Kantonsrat beschlossenen Teilrevision des Richtplans will der Kanton die behördenverbindlichen Rahmenbedingungen für die Realisierung des Hub-Standorts Zürich des Innovationsparks schaffen[7]. Der Kanton legt in Abstimmung mit dem angepassten SPM-Objektblatt das Gebiet für den Innovationspark sowie die Eckwerte dazu fest.

3.04 Koordination

Gestützt auf den Grundsatzentscheid des Bundesrates haben das BAZL und das VBS anfangs 2015 Entwürfe für die notwendigen Anpassungen des SIL resp. des SPM erarbeitet. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wurde gemäss Art. 17 RPV Abs. 1 in die Erarbeitung einbezogen. Die Anpassung des SIL-Konzeptteils und des SPM-Objektblatts Dübendorf stehen in engem Zusammenhang und sind sowohl inhaltlich als auch verfahrensmässig aufeinander abgestimmt.

Das Verfahren für die Anpassung der beiden Sachpläne wurde von Beginn an zeitlich koordiniert. Im Sinne eines frühzeitigen Einbezugs des Kantons Zürich (vgl. Art. 18 RPV) sowie für die laufende inhaltliche und verfahrensmässige Koordination zwischen den Sachplänen und dem kantonalen Richtplan fanden während des ganzen Planungsprozesses regelmässige Koordinationsgespräche zwischen den zuständigen Bundesstellen (ARE, BAZL, Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation SBFI, VBS) und dem Kanton Zürich (Baudirektion, Volkswirtschaftsdirektion) statt.

4 Verfahren

Die Entwürfe zur Anpassung des SIL-Konzeptteils und des SPM-Objektblatts Dübendorf wurden im Mai 2015 den in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretenen Bundesstellen zur Konsultation unterbreitet. Vom 7. August bis 11. November 2015 wurde die Anhörung des Kantons Zürich, der betroffenen Gemeinden sowie der betroffenen Regionalplanungsverbände durchgeführt. Zum Start der Anhörung fand am 10. August 2015 in Zürich ein Informationsanlass für Behördenmitglieder über beide Sachplan-Anpassungen statt. Die Information und Mitwirkung der Bevölkerung erfolgte vom 24. August bis am 23. September 2015. Die Mitwirkungsunterlagen lagen bei den be-

[7] Betreffend Genehmigung dieser Teilrevision vgl. Kap. 3.04 «Koordination»

troffenen Bundesstellen (GS VBS, BAZL, ARE), beim Kanton Zürich sowie bei den von den räumlichen Festlegungen betroffenen Gemeinden öffentlich auf und wurden auf den Webseiten von BAZL und VBS publiziert. Die Mitwirkung wurde im Bundesblatt, im kantonalen Amtsblatt sowie in den regionalen und lokalen Publikationsorganen publiziert. Der Einfachheit halber wurden die Mitwirkenden angewiesen, alle Eingaben an das BAZL zu richten. Eingaben zur Anpassung des Sachplans Militär (SPM) wurden vom BAZL an das VBS weitergeleitet.

Aus der Anhörung sind Stellungnahmen des Regierungsrats des Kantons Zürich, von 13 Gemeinden und von fünf Regionalplanungsverbänden eingegangen. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung reichten 50 Verbände, Organisationen und Unternehmen, zwölf politische Parteien sowie 3583 Privatpersonen eine Stellungnahme ein. Die Erwägungen zu den eingegangenen Anträgen sowie deren Berücksichtigung bei der Anpassung des SIL-Konzeptteils resp. des Sachplans Militär (SPM) sind, zusammengefasst und nach Themen geordnet, im nachfolgenden Kapitel 5 enthalten. Zusätzlich enthält Anhang 1 eine Zusammenfassung der Eingaben aus der Anhörung. In Anhang 2 sind die Anträge und Begründungen aus der Mitwirkung thematisch geordnet zusammengestellt.

In der anschliessenden zweiten Ämterkonsultation vom März 2016 haben die Bundesstellen geprüft, ob die beiden Sachplan-Anpassungen mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) bestehen. Die Ergebnisse dieser Ämterkonsultation sind in Kapitel 6 zusammengefasst.

Im April 2016 wurde der Standortkanton Zürich gemäss Art. 20 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) eingeladen zu prüfen, ob die beiden Sachplan-Anpassungen mit den Zielen und Grundsätzen seiner Richtplanung übereinstimmen und keine Widersprüche zum gültigen Richtplan bestehen. Das Ergebnis dieser Anhörung ist in Kapitel 7 zusammengefasst.

Aufgrund der Abhängigkeiten und dem Abstimmungsbedarf zwischen den beiden Sachplan-Anpassungen einerseits und der Teilrevision des kantonalen Richtplans andererseits werden die drei Planungsinstrumente im Sinne der «Einheit der Materie» dem Bundesrat zeitgleich zur Genehmigung unterbreitet.

5 Berücksichtigung der Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

5.01 Verfahren und raumplanerische Anforderungen

Inhalt Entwurf SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

Der SIL-Konzeptteil und das SPM-Objektblatt enthalten keine näheren Aussagen, inwiefern die Anpassungen mit den Zielen und Planungsgrundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG) vereinbar sind, ob die Anpassungen die spezifischen Anforderungen an die Sachpläne (Art. 15 Abs. 3 RPV) erfüllen und wie die Interessenabwägung vorgenommen wurde (Art. 3 RPV). Aussagen dazu finden sich in den Erwägungen im Kapitel 5 des vorliegenden Erläuterungsberichts sowie im entsprechenden Prüfungsbericht des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE). Der Ablauf des Planungsverfahrens ist im vorangehenden Kapitel 4 dargelegt.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Der Kanton Zürich beantragt, zum heutigen Zeitpunkt auf die Anpassung des SIL-Konzeptteils zu verzichten, da diese verfrüht sei und ohne Weiteres auch später gemeinsam mit dem SIL-Objekt-

blatt Dübendorf erfolgen könne. Im Weiteren beantragt er die Veröffentlichung des technischen Berichts (zur Berechnung der Lärmkurven und Hindernisbegrenzungs-Flächen) sowie des Grundsatzentscheides des Bundesrates. Dem Kanton, den betroffenen Regionen und den Gemeinden sei zudem die Möglichkeit einzuräumen, zu diesen Grundlagen ebenfalls Stellung nehmen zu können.

2. Die Standortgemeinden sowie weitere Gemeinden und Schutzverbände machen geltend, die Anpassungen des SIL und des SPM würden Verfassungsgrundsätze (Art. 50 Abs. 2 und 3, Art. 73, Art. 74 Abs. 2, Art. 75 Abs. 3 BV) verletzen und einseitig den Interessen der Zivilluftfahrt dienen. Wichtige Grundlagenberichte (u. a. technischer Bericht zur Fluglärmberechnung) seien ihnen nicht zugänglich gemacht worden. Zudem seien entscheidende Planungsgrundlagen (Sachplan Militär 2001, Luftfahrtpolitischer Bericht 2004) veraltet und müssten vor einer Sachplan-Anpassung aktualisiert werden. Vor diesem Hintergrund seien die beiden Entwürfe zurückzuweisen resp. eine erneute Anhörung mit sämtlichen Unterlagen durchzuführen. Ferner seien die Anpassungen des SIL und des SPM untereinander nicht abgestimmt, so dass unklar sei, welche Absichten der Bund verfolge. Auch fehle die Abstimmung der Planung mit dem Kanton und den Gemeinden sowie mit der geplanten Überdachung der Nationalstrasse A1 in Zürich-Schwamendingen («Einhausung Schwamendingen»). Schliesslich machen die Gemeinden sowie mehrere Schutzverbände geltend, in den Mitwirkungsunterlagen fehle die Ermittlung, Beurteilung und Abwägung der Interessen gemäss Raumplanungsverordnung ebenso wie die Prüfung der Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung. Auch sehe das Planungsrecht kein «Übergangsobjektblatt» vor und die Vermischung von zivilem und militärischem Fluglärm widerspreche der Lärmschutzverordnung (LSV). Zudem seien die Anforderungen für eine Festsetzung (Nachweis Bedarf, Prüfung Alternativstandorte etc.) gemäss Art. 15 Abs. 3 RPV nicht erfüllt. So seien weder das An- und Abflugverfahren sowie allfällige Abhängigkeiten zum Flughafen Zürich bekannt, so dass sich die Auswirkungen auf Raum und Umwelt nicht abschliessend beurteilen liessen. Auch sei unsicher, ob das Vorhaben jemals mit der Gesetzgebung vereinbar sei. Unter diesen Umständen sei höchstens eine «Vororientierung» (anstelle einer Festsetzung) möglich.

3. Im Rahmen der Mitwirkung wird vereinzelt bemängelt, dass die Mitwirkungsunterlagen im Internet nicht einsehbar waren, so dass die Auflage wiederholt werden müsse. Einzelne Mitwirkende beantragen eine schriftliche Rückmeldung über den Umgang mit ihren Anträgen sowie Akteneinsicht in alle Mitwirkungseingaben, in den Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV und in die Fachgrundlagen (technischer Bericht zur Fluglärmberechnung und zum Hindernisbegrenzungsflächen-Plan). Eine Partei sowie etliche Private stellen fest, dass die im SIL-Konzeptteil aufgeführten Kriterien für die Umwandlung eines Militärflugplatzes in einen zivilen Flugplatz nicht erfüllt seien, da die Gemeinden und der Kanton eine Umnutzung nicht unterstützten. Eine Partei äussert, dass im SIL-Entwurf die Abstimmungsanweisungen (gemäss SIL-Konzeptteil I-1) fehlten. Diverse Schutzverbände bringen vor, in den Mitwirkungsunterlagen würden Fachunterlagen und ein Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV sowie Fachgutachten zur Frage der Sicherheit eines parallelen Betriebs des Flughafen Zürichs und des Flugplatzes Dübendorf fehlen.

4. Von Seiten einer Partei und einer Umweltorganisation wird beantragt, erst einen Umweltverträglichkeitsbericht vorzulegen, bevor Änderungen an den Sachplänen vorgenommen werden. Somit sei das Mitwirkungsverfahren mit vollständigen und aktuellen Grundlagen zu wiederholen. Ein Schutzverband bringt vor, die fehlende stufengerechte Abstimmung zwischen den beiden Sachplänen (SIL: Konzeptteil; SPM: Objektteil) verletze Bundesrecht und der fehlende technische Be-

richt verletze das im Raumplanungsgesetz verankerte Mitwirkungsrecht. Eine Luftfahrtorganisation macht geltend, dass der Luftverkehr nicht gleichwertig wie der Strassen- und Schienenverkehr behandelt werde und dem SIL keine langfristige Bedarfsplanung für einen nachfrageorientierten Ausbau der Luftfahrtinfrastruktur zugrunde liege.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt

1. Der Einwand des Kantons Zürich, die Anpassung des SIL-Konzeptteils könne im Hinblick auf die Widerspruchsfreiheit mit dem kantonalen Richtplan auch gemeinsam mit dem SIL-Objektblatt Dübendorf erfolgen, ist zwar korrekt. Um die parallele Umsetzung der vom Bundesrat beschlossenen drei Bundesinteressen (Innovationspark, zivile Aviatik, Militäraviatik, nachfolgend «Dreifachnutzung») auf dem Areal zu sichern, ist die jetzige Anpassung des SIL-Konzeptteils aber zwingend notwendig. Ohne Verankerung der zivilen Umnutzung im SIL-Konzeptteil bestünde auch keine Grundlage für die Berücksichtigung des künftigen zivilen Flugbetriebs im «Gebiet mit Lärmauswirkungen» bei der Anpassung des Objektblatts im Sachplan Militär (SPM). Eine Rücknahme der Lärmkurven auf den heutigen resp. künftigen militärischen Flugbetrieb im Wissen um die spätere Wiederausdehnung derselben (aufgrund des zivilen Flugbetriebs) widerspräche dem Gebot einer abgestimmten Planung (Art. 2 RPV). Auch entsprechen die Verankerung der zivilen Umnutzung im SIL-Konzeptteil und die nachträgliche Ausarbeitung des SIL-Objektblatts der allgemeinen und bisher praktizierten Planungsabfolge (vom Allgemeinen zum Konkreten). Ein gestaffeltes Vorgehen gewährleistet zudem einen zügigen Planungsfortschritt.
   Die technischen Grundlagen sind in die Sachplan-Entwürfe eingeflossen, bilden für sich aber nicht Gegenstand der Anhörung und Mitwirkung. Das VBS wird diese mit der Genehmigung der Anpassung des Sachplans Militär im Internet veröffentlichen; diese Veröffentlichung dient jedoch lediglich der Information. Der Grundsatzentscheid des Bundesrates wurde mit einer Medienmitteilung öffentlich bekanntgemacht; Beschlussdokumente des Bundesrates werden gemäss Art. 21 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes[8] nicht veröffentlicht.
2. Was die geltend gemachte Verletzung der Bundesverfassung betrifft, so geht der in der Anpassung des Objektblatts Dübendorf (SPM) vorgesehene planerische Verzicht auf den Kampfjetbetrieb in Dübendorf mit einer erheblichen Reduktion möglicher schädlicher oder lästiger Einwirkungen auf die Bevölkerung einher. Diese Reduktion ist konform mit den Artikeln 50 Abs. 2 und 3 und 74 Abs. 2 der Bundesverfassung. Das geltende Objektblatt liesse die jederzeitige Wiederaufnahme von regelmässigen Kampfjet-Flügen zu. Ein Widerspruch zwischen der zivilen Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf und dem Nachhaltigkeitsartikel (Art. 73 BV) ist weder erkennbar noch wird in den Stellungnahmen näher ausgeführt, worin dieser bestehen soll. Auch berücksichtigen die beiden Sachplan-Vorlagen die Erfordernisse der Raumplanung (Art. 75 Abs. 3 BV). Die Koexistenz von aviatischer Nutzung und künftigem Innovationspark dient sowohl dem Erhalt der räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft als auch der Gewährleistung der Gesamtverteidigung (Art. 1 RPG). Die teilweise Umnutzung des Areals in einen Innovationspark lenkt zudem die Siedlungsentwicklung nach innen, unterstützt die Schaffung kompakter, verdichteter Siedlungen und wird an einem mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossenen Ort geplant (vgl. Art 1 Abs. 2 Bst. a und Art. 3 Abs. 2 Bst. a RPG). Eine Umnutzung einer nicht mehr benötigten Anlage ist in Bezug auf den haushälterischen Umgang mit dem Boden einem Neubau auf der «grünen Wiese» vorzuziehen. Somit stehen die beiden Sachplan-Entwürfe sowohl mit dem Raumkonzept Schweiz als auch mit dem revidierten Raumplanungsgesetz im Einklang. Der erwähnte Sachplan

[8] RVOG; SR 172.010

Militär hat als Planungsgrundlage nach wie vor Gültigkeit. Der vom Bundesrat am 24. Februar 2016 verabschiedete neue luftfahrtpolitische Bericht (Lupo 2016) unterstreicht zudem die Bedeutung des Geschäftsreiseverkehrs für den Wirtschaftsstandort Schweiz sowie den Stellenwert des Flugplatzes Dübendorf für diese Luftverkehrssparte. Die beiden Sachplan-Entwürfe sind entgegen den Stellungnahmen aus der Anhörung und Mitwirkung mit dem Richtplaninhalt des Kantons Zürich zum Flugplatz Dübendorf kompatibel und im Sinne der vom Bundesrat geplanten «Dreifachnutzung» des Areals aufeinander abgestimmt. Die Planung in zwei Varianten im SPM-Objektblatt hat diesbezüglich offenbar Verwirrung gestiftet. Das SPM-Objektblatt geht einerseits von der geplanten Umnutzung in ein ziviles Flugfeld mit militärischer Mitbenützung aus. Andererseits sieht es als Rückfallebene den Fortbestand der militärischen Helikopterbasis mit ziviler Mitbenützung vor, falls der zivile Flächenflugbetrieb nicht wie vorgesehen realisiert werden kann.
Die erwähnte «Autobahn-Einhausung Schwamendingen» steht in keinem direkten Zusammenhang mit den beiden Sachplan-Entwürfen und wird die Anwohnerschaft, unabhängig von einer zivilen Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf, von Strassenlärm entlasten und die Lebensqualität der Anwohnerschaft erheblich steigern.
Die Interessenabwägung gemäss Art. 3 RPV wie auch die entsprechende Begründung des Beschlusses wird im Rahmen des vorliegenden Erläuterungsberichts vorgenommen. Der Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV wird jeweils nach Berücksichtigung der in der Anhörung und Mitwirkung vorgebrachten Anliegen fertiggestellt und nach der Genehmigung durch den Bundesrat publiziert werden. Die im Raumplanungsrecht vorgesehenen Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren dienen auch der umfassenden Ermittlung der betroffenen Interessen; die abschliessende Interessenabwägung auf planerischer Ebene wird somit erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Anhörung und Mitwirkung vorgenommen.
In Bezug auf das sog. «Übergangsobjektblatt» ist anzumerken, dass es sich beim SPM-Objektblatt Dübendorf rechtlich um eine ordentliche Anpassung handelt. Der Begriff «Übergangsobjektblatt» ist lediglich ein kommunikatives Hilfsmittel, das darauf hinweist, dass es nach erfolgter Planung (zivilaviatische Umnutzung oder militärische Helikopterbasis) erneut revidiert werden wird. Das Umweltrecht (LSV) betrachtet den militärischen und zivilen Fluglärm zwar in separaten Anhängen, für die Sachplanung ist die getrennte Behandlung militärischer und ziviler Flugplätze aber nicht vorgeschrieben[9]. Die konkrete Ausgestaltung der Sachpläne liegt in der Kompetenz des Bundesrates. Auch wird der zivile und militärische Fluglärm im SPM-Objektblatt nicht vermischt, sondern addiert, so dass das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» die Immissionen aus der Summe des künftigen zivilen und militärischen Flugbetriebs als äussere Umgrenzung umfasst. Auf den «Lärmbonus» für Militärflugplätze gemäss LSV wurde hierbei zugunsten der lärmbetroffenen Bevölkerung bewusst verzichtet. Der konkrete Lärmnachweis ist Gegenstand des nachfolgenden Umnutzungsverfahrens und hat die Grenzen des im Objektblatt festgesetzten «Gebiets mit Lärmauswirkungen» zu berücksichtigen.
Das SPM-Objektblatt dient auch dazu, den Raum für den Innovationspark rechtzeitig für die weitere kantonale Planung freizugeben. Dies ist im Sinne des Kantons (vgl. Kap. 3.01). Würde dabei das Gebiet mit Lärmauswirkungen im SPM-Objektblatt allein auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs festgelegt, bestünde die Gefahr, dass die Option einer zivilen Umnutzung des Militärflugplatzes durch entsprechende Ein- und Umzonungen der Gemeinden und nachfolgende Bautätigkeit bis zum Erlass des SIL-Objektblatts Dübendorf faktisch verunmöglicht würde. Die Raumsicherung für beabsichtigte Entwicklungen gehört aber gerade zum Kern der Sachplanung. Die Be-

[9] vgl. militärische Nutzung ziviler Flugplätze bzw. zivile Nutzung militärischer Flugplätze

rücksichtigung des künftigen zivilen Betriebs im SPM-Objektblatt dient insofern der planerischen Sicherung der vom Bundesrat beabsichtigten «Dreifachnutzung» des Areals und kommt primär dem Interesse des Kantons Zürich nach einer raschen Realisierung seines Innovationspark-Standortes entgegen.
Was die Voraussetzungen für eine Festsetzung angeht, so wurden sowohl der Bedarf für eine Verlagerung gewisser Verkehrssegmente vom Flughafen Zürich als auch Alternativstandorte (gemäss Art. 2 Abs. 1 Bst. b RPV) zum Militärflugplatz Dübendorf aus aviatischer Sicht in diversen Studien geprüft[10]. Der Bedarf für den Weiterbetrieb einer militärischen Helikopterbasis in Dübendorf ergibt sich durch das Leistungsprofil der Armee, welches im Rahmen der WEA definiert wurde und sich im Stationierungskonzept der Armee 2013 niederschlägt. Die An- und Abflugrouten mussten als Grundlage für die Lärmberechnung und die Hindernisbegrenzung definiert werden, sie sind aus den Mitwirkungsunterlagen ersichtlich. Die Koordination mit den Flugrouten des Flughafens Zürich wird in der nachfolgenden Planung sichergestellt.
Eine abschliessende Beurteilung der Auswirkungen einer zivilen Umnutzung auf Raum und Umwelt ist im Rahmen der Anpassung des SIL-Konzeptteils tatsächlich nicht möglich. Für die Anpassung des SIL-Konzeptteils ist eine solche aber nicht erforderlich. Diese Aspekte werden im Rahmen der nächsten Planungsschritte (SIL-Objektblatt, Umnutzungsverfahren) vertieft behandelt werden. Auf Basis der heute zur Verfügung stehenden Grundlagen (insbesondere im Bereich des Lärms) ist eine zivile Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf mit der massgeblichen Gesetzgebung vereinbar. Insofern sind die Voraussetzungen für eine Festsetzung der zivilen Umnutzung im SIL-Konzeptteil erfüllt.

3. Die Mitwirkungsunterlagen waren auf den in der Publikationsanzeige angegebenen Webseiten jederzeit auffindbar und bei den bezeichneten Stellen einsehbar, so dass kein Grund für eine Wiederholung der Mitwirkung besteht. Was die schriftliche Rückmeldung zu den Mitwirkungseingaben betrifft, so wird der Informationspflicht der Planungsbehörde mit der Publikation des Mitwirkungsberichts Genüge getan. Für die weitere Akteneinsicht können nach Abschluss des Planungsverfahrens Einsichtsgesuche auf Basis des Öffentlichkeitsgesetzes[11] gestellt werden. Was die im SIL-Konzeptteil aufgeführten Kriterien für die zivile Umnutzung von Militärflugplätzen angeht, so beziehen sich diese ausschliesslich auf diejenigen Militärflugplätze, welche im Zuge der «Armeereform 95» nicht mehr benötigt wurden. Der Militärflugplatz Dübendorf zählt nicht zu diesen Flugplätzen.
Der Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV wird nach Auswertung der in der Anhörung und Mitwirkung vorgebrachten Anliegen fertiggestellt und nach der Genehmigung durch den Bundesrat publiziert. Für die Anpassung des SIL-Konzeptteils bedarf es keiner Fachgutachten zur Frage der Sicherheit eines parallelen Betriebs des Flughafens Zürich und des Flugplatzes Dübendorf. Die positive Beurteilung der Machbarkeit eines Parallelbetriebs in der Nutzungsstudie «Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf» von 2012 reicht für die Anpassung des SIL-Konzeptteils hinlänglich aus. Die Sicherheit wird in den nachfolgenden Verfahren nachzuweisen sein.

4. Die geforderte Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt erst im Rahmen des Umnutzungsverfahrens (Erteilung Betriebsbewilligung, Genehmigung Betriebsreglement, Plangenehmigung). Was die unterschiedlichen «Stufen» von SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt betrifft, so handelt es sich bei

[10] Alle Studien sind auf der BAZL-Webseite (www.bazl.admin.ch) veröffentlicht.
[11] BGÖ; SR 152.3

den beiden Sachplan-Anpassungen um eine gemeinsame Planung des Bundes zum Flugplatz Dübendorf, in welcher die beiden Sachpläne unterschiedliche Funktionen einnehmen. Die beiden Sachpläne sind jedoch vollumfänglich aufeinander abgestimmt. Inwiefern die Sachplan-Anpassungen Bundesrecht verletzen sollen, ist nicht ersichtlich. Unterschiedliche Rahmenbedingungen bei der Planung des Luftverkehrs im Vergleich zum Strassen- und Schienenverkehr sind nicht Gegenstand der beiden Sachplan-Anpassungen.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, von einer diesbezüglichen Änderung der beiden Sachplan-Entwürfe abzusehen.

5.02 Zivile Umnutzung und Zweckbestimmungen

Inhalt Entwurf SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

Der Entwurf des SIL-Konzeptteils enthält in der neuen Festlegung 9 (Teil B3 – Ehemalige Militärflugplätze) den Grundsatz zur zivilaviatischen Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf und legt die Zweckbestimmung des zivilen Flugfelds mit den zulässigen Luftverkehrsarten in den groben Zügen fest. Das SPM-Objektblatt reduziert die Raumsicherung auf das künftig für einen zivilen und militärischen Flugbetrieb maximal benötigte Mass. Der Raumbedarf für die beabsichtigte zivilaviatische Umnutzung wird somit darin berücksichtigt. Da die zivilaviatische Umnutzung erst mit der Verabschiedung eines SIL-Objektblatts Dübendorf möglich wird, arbeitet der SPM bei der Zweckbestimmung mit zwei Varianten (Variante 1: militärische Helikopterbasis mit ziviler Mitbenützung, Variante 2: ziviles Flugfeld mit militärischer Mitbenützung).

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Der Kanton beurteilt die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit Bundesbasis mit grosser Skepsis und macht auf die ablehnende Haltung der Standortgemeinden und -region aufmerksam. Für den Kanton ist insbesondere in den Spitzenzeiten am Flughafen Zürich keine Entlastungswirkung durch den Flugplatz Dübendorf erkennbar, da Business und General Aviation vorwiegend ausserhalb dieser Zeiten operieren. Hält der Bund an einem zivilen Flugfeld mit Bundesbasis fest, beantragt der Kanton, den Linien- und Charterverkehr und die aviatische Grundschulung gänzlich auszuschliessen und die interpretationsbedürftigen Formulierungen «nicht regelmässig» und «grundsätzlich» zu streichen oder allfällige Ausnahmen vollständig und abschliessend zu formulieren. Zivile Flüge seien zudem aus sicherheits- und kontrolltechnischen Überlegungen auf den Schengen-Raum zu beschränken.

2. Die Standort- und weiteren Gemeinden lehnen die zivile Umnutzung und die Zweckbestimmung gemäss der neuen Festlegung 9 grossmehrheitlich ab. Die Gemeinden Volketswil, Dietlikon, Fällanden sowie Egg, Erlenbach und Maur beantragen die ersatzlose Streichung der Festlegung 9. Die Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Wallisellen und Uster beantragen darüber hinaus, dass – falls die Festlegung 9 beibehalten werde – der Linien- und Charterverkehr, die aviatische Grundschulung sowie Sport- und Freizeitflüge (mit Ausnahme der Ju-52-Flüge) vollständig auszuschliessen seien. Einzig die Gemeinde Schwerzenbach befürwortet die Öffnung des Flugplatzes für Geschäftsluftfahrt und Werkflüge; alle weiteren zivilaviatischen Nutzungen mit Ausnahme der Rega lehnt die Gemeinde aber ab. Die Gemeinden Mönchaltorf und Zumikon äussern sich nicht zur zivilen Umnutzung oder zur Zweckbestimmung. Die Regionalplanungsverbände lehnen die zivile Umnutzung ab, weil diese im Widerspruch zu den kantonalen und regionalen Entwicklungsvorstellungen stehe.

3. Zahlreiche Private, die Schutzverbände und einzelne Unternehmen beantragen, wegen der Mehrbelastung der Bevölkerung mit Fluglärm auf die zivile Umnutzung zu verzichten resp. diese auf Helikopterflüge von Rega und Kantonspolizei (zivile Mitbenützung der militärischen Helikopterbasis) zu beschränken. Vereinzelt wird angeführt, die zivile Umnutzung laufe den kantonalen Vorstellungen für das Areal zuwider. Wenige Private äussern, dass das Militär den Flugbetrieb vor zehn Jahren eingestellt und die Weiterentwicklung des Flugplatzes dem Kanton und den Standortgemeinden überlassen habe, welche sich klar gegen eine zivilaviatische Nutzung ausgesprochen hätten. In diesem Zusammenhang wird auch vorgebracht, der damalige Bundesrat Samuel Schmid habe den Dübendorfern schriftlich zugesichert, dass die zivile Nachnutzung des Flugplatzes in die Kompetenz des Kantons und der Region falle und die jetzt vorgesehene zivile Umnutzung somit gegen Treu und Glauben und das Willkürverbot verstosse. Für die Schutzverbände stellt die Inbetriebnahme von Dübendorf als «Vierte Piste von Kloten» eine unzulässige Kapazitätserhöhung für den Flughafen Zürich dar, denn das Zürcher Stimmvolk habe eine solche mehrfach verworfen. Auch seien die Flugbewegungen am Flughafen Zürich in den letzten 10 Jahren um rund 50 000 Bewegungen zurückgegangen, so dass eine Verlagerung von Flugverkehr zum Flugplatz Dübendorf nicht erforderlich sei. Einzelne wiederum beantragen, der Flugplatz sei als militär-zivilaviatischer Werkflugplatz unter Leitung des VBS zu nutzen, der Betrieb der Luftwaffe sowie die vorhandenen zivilaviatischen Nutzungen seien zu belassen und die Ansiedlung und Mitbenutzung zivilaviatischer Unterhaltsbetriebe sei zuzulassen. Auf die Verlagerung der Sport- und Freizeitaviatik nach Dübendorf sei hingegen zu verzichten. Ein Antrag einer Partei und von Schutzverbänden zielt darauf ab, die zivilaviatische Nutzung auf den Geschäftsreiseverkehr für einzelne Veranstaltungen (WEF etc.) und genau definierte Sport- und Freizeitflüge (bspw. mit historischen Flugzeugen) sowie Helikopterflüge von Rega und Polizei zu beschränken.

4. Einige Parteien lehnen Sport- und Freizeitflüge im dichtbesiedelten Glatttal in Nähe zum Naturschutz- und Naherholungsgebiet Greifensee ab, zumal sich in der Nähe das Flugfeld Speck-Fehraltdorf befinde, welches diesem Luftverkehrssegment diene. Von Seiten von Umwelt- und Schutzverbänden wird gefordert, die Sport- und Freizeitflüge auf Flüge mit Oldtimer-Flugzeugen im heutigen Umfang zu beschränken.

5. Von unterschiedlicher Seite werden im Rahmen der Mitwirkung die unpräzisen Formulierungen zum Linien- und Charterverkehr und zur aviatischen Schulung bemängelt und etliche fordern die Streichung der Worte «regelmässig» bzw. «grundsätzlich». Luftfahrtverbände und die Flugplatz Dübendorf AG beantragen eine Präzisierung dahingehend, dass nur Schulungsvolten «im Rahmen der aviatischen Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Lizenz» grundsätzlich nicht zu gestatten seien. Einzelne Schutzverbände stellen fest, dass die neue Festlegung 9 selbst den Betrieb mit Kampfjets zulasse.

6. Die Wirtschaftsverbände, die Luftfahrtverbände und -unternehmen, einzelne Parteien, Private und die als künftige Flugplatzhalterin vorgesehene Flugplatz Dübendorf AG begrüssen die zivile Umnutzung und beantragen, der für den Wirtschaftsraum bedeutsamen Geschäftsluftfahrt sei in Dübendorf eine langfristig nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen. Weitere Luftfahrtorganisationen, Unternehmen und Private bringen vor, in Dübendorf sei nicht nur der Geschäftsluftfahrt, sondern ebenfalls der General Aviation eine nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen. Wirtschaftsverbände, Luftfahrtunternehmen und -organisationen sowie die Flugplatz Dübendorf AG halten weiter fest, dass der Flugplatz Dübendorf für die Geschäftsluftfahrt, die auf die Nähe zu einem grossen Wirtschaftszentrum angewiesen sei, eine attraktive Alternative zum Flughafen

Zürich darstelle und aufgrund der zunehmenden Slot-Verknappung am Flughafen Zürich zu erhalten sei. Auch streichen sie die hohe Bedeutung einer guten Anbindung des Wirtschaftsstandorts Schweiz resp. Zürichs an den Geschäftsreiseverkehr (Business Aviation) heraus. Gerade für international tätige Unternehmen sei diese Verkehrsanbindung zentral und alle grossen europäischen Flughäfen würden über «Entlastungsflugplätze» für die Business und General Aviation verfügen. Zudem stelle der Flugplatz Dübendorf die einzige zentrumsnahe Alternative im Metropolitanraum Zürich für die Geschäftsluftfahrt dar. Ein Privater bestreitet dies, da in der Studie «Standorte für die General und Business Aviation: Alternativen zum Flughafen Zürich» kein direkter Vergleich von Dübendorf mit alternativen Standorten vorgenommen worden sei. Somit sei nicht erwiesen, dass Dübendorf für diese Verkehrssparte die beste Lösung darstelle.

7. Zahlreiche Unternehmen und Private sowie einzelne Luftfahrtorganisationen bringen schliesslich vor, dass mit der Verlagerung nach Dübendorf auch wertvolle aviatische Ausbildungs- und Arbeitsplätze in der Region erhalten resp. geschaffen würden und der Nachwuchs gefördert werde. Eine Luftfahrtorganisation beantragt, im Sinne der Nachwuchsförderung in der Luftfahrt auch die Sicherung des Modellflugbetriebs auf dem Flugplatz Dübendorf zu berücksichtigen.

Erwägungen

1. Gemäss SIL-Konzeptteil (vgl. Grundsätze 4 und 5 im Teil IIIB – Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur) hat die optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur Vorrang vor dem Bau neuer Flugplätze. Dieser Grundsatz soll einer räumlichen Verzettelung der Luftfahrtinfrastruktur entgegenwirken. Eine zivile Umnutzung kommt in Bezug auf die Genehmigungsverfahren aufgrund der umweltrechtlichen Vorschriften zwar der Erstellung eines neuen Flugplatzes gleich. Faktisch besteht der Flugplatz aber seit über 100 Jahren und eine zivile Umnutzung geht im Vergleich zur geltenden militärischen Lärmkurve mit einer Verringerung der Lärmbelastung und der damit verbundenen Einschränkungen einher.
   Mit der Weiterführung der aviatischen Nutzung auf dem Flugplatz soll ein grosser Teil des Bundesareals für die Bedürfnisse künftiger Generationen im Sinne einer strategischen Landreserve offen gehalten werden. Mit der vom Bundesrat vorgesehenen Begrenzung auf 30 Jahre stellt die Zivilaviatik eine Zwischennutzung dar, welche dies gewährleistet. Diese befristete zivile Umnutzung präjudiziert eine künftig anderweitige Nutzung des Flugplatzareals nicht, sondern lässt künftigen Generationen alle Optionen offen. Aus diesen Überlegungen wird an der zivilen Umnutzung sowie der neuen Festlegung 9 mit der Zweckbestimmung festgehalten.
   Die Aussage, wonach der Flugplatz Dübendorf den Flughafen Zürich insbesondere zu den Spitzenzeiten kaum entlaste, da Business und General Aviation vorwiegend ausserhalb dieser Zeiten operierten, ist so nicht richtig. Auch die Geschäftsluftfahrt ist auf Slots in den Spitzenzeiten angewiesen (bspw. Hin- und Rückflug für eine Sitzung an einem Tag), weshalb diese Verkehrssparte durchaus zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen am Flughafen Zürich beitragen kann. Die in der Mitwirkung erfolgte Aussage, die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Zürich sei in den letzten 10 Jahren um 50 000 zurückgegangen, ist nicht präzis. Die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Zürich stagniert (nach einem Höhepunkt im Jahr 2000) seit 2003. Die Kapazitätsengpässe am Flughafen Zürich sind primär durch die grosse Nachfrage resp. begrenzte Pistenkapazität in den Hauptverkehrszeiten (und nicht durch die Gesamtzahl der Flugbewegungen) geprägt.
   Was die offenen Formulierungen zum Linien- und Charterverkehr und zur aviatischen Schulung angeht, so öffnen diese in der Tat Interpretationsspielraum. Der Linien- und Charterkettenver-

kehr[12] sollen auf dem Flugplatz Dübendorf ausgeschlossen bleiben, einzelne Charterflüge dagegen ermöglicht werden. Die aviatische Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Pilotenlizenz soll zudem ausgeschlossen werden. Da eine diesbezügliche Präzisierung der Festlegung 9 im SIL-Konzeptteil nicht stufengerecht wäre, sollen die missverständlichen Wörter «regelmässig» und «grundsätzlich» gestrichen und die Präzisierung in einem Erläuterungstext zur Festlegung 9 vorgenommen werden.
Der kantonale Antrag, Flüge nur aus dem Schengen-Raum zuzulassen, würde die Funktion des Flugplatzes Dübendorf für die Geschäftsluftfahrt erheblich einschränken, da beispielsweise Direktflüge aus London wegfallen würden. Der zusätzliche Sicherheits- und Kontrollaufwand für Flüge von ausserhalb des Schengen-Raums fällt zudem vorwiegend beim künftigen Flugplatzhalter an. Eine entsprechende Einschränkung in der Zweckbestimmung des SIL-Konzeptteils wäre nicht stufengerecht und erscheint sachlich nicht begründet.

2. Vgl. obige Erwägungen (Punkt 1) zur zivilen Umnutzung und den Zweckbestimmungen.

3. Betreffend der schriftlichen Zusicherung des früheren Vorstehers des VBS über die Nachnutzung des Flugplatzareals ist festzuhalten, dass sich die Verhältnisse seit 2008 entscheidend geändert haben. Damals ging das VBS davon aus, dass es den Standort Dübendorf militär-aviatisch vollständig aufgibt, was durch das Stationierungskonzept 2013 revidiert wurde. Auch liegen inzwischen Prognosen vor, die aufzeigen, dass der Flughafen Zürich 2030 an der Kapazitätsgrenze angelangt sein wird. Somit liegt die räumliche Sicherung von Alternativstandorten für die am Flughafen Zürich verdrängten Verkehrssegmente im Interesse des Bundes. Der SIL-Konzeptteil hält zudem seit 2000 fest, dass eine vertiefte zivile Mitbenützung zu prüfen sei. Insofern hat der Bund sein zivilaviatisches Interesse am Flugplatz Dübendorf seit langem bekanntgemacht. Auch kommt dem Bund als Grundeigentümer des Areals unabhängig von früheren Zusicherungen weiterhin eine Schlüsselrolle bei der Frage nach der Zukunft des Areals zu. Was die kantonalen Entwicklungsvorstellungen zum Flugplatz Dübendorf angeht, so hält der geltende Richtplan des Kantons Zürich (Stand 18. 9. 2015) fest, dass die Frage eines künftigen Flugbetriebs in Dübendorf im Rahmen der Sachplanung des Bundes zu entscheiden und die weitere Stationierung von Helikoptern der Rega, der Kantonspolizei sowie der Luftwaffe zu ermöglichen seien. Die vorgeschlagenen Anpassungen der beiden Sachpläne sind mit dieser Zielsetzung kongruent.

4. Den in der Mitwirkung kritisierten Sport- und Freizeitflügen wird in der Zweckbestimmung zweite Priorität eingeräumt. Es ist richtig, dass für diese Luftverkehrssparte im Gegensatz zum Geschäftsreiseverkehr auch andere Ausweichstandorte bestehen und Flugplätze für den Sport- und Freizeitverkehr in der Regel nicht in dicht besiedeltes Gebiet zu legen sind. Sport- und Freizeitflüge sollen aber nicht von vornherein ausgeschlossen werden, zumal auf dem Flugplatz Dübendorf mit der Ju-52 bereits heute derartige Flüge durchgeführt werden. Bei der Festlegung der betrieblichen Rahmenbedingungen für die Sport- und Freizeitflüge in den nachfolgenden Planungsverfahren wird der dichten Besiedlung im Glatttal sowie dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung speziell Rechnung zu tragen sein.

5. Wie in der Mitwirkung richtigerweise bemerkt wurde, würde der Wortlaut der Zweckbestimmung selbst den Betrieb mit Kampfjets zulassen. Die erneute Stationierung von Kampfjets ist in Dübendorf weder vorgesehen noch wurde sie in der Fluglärmberechnung berücksichtigt, d. h. die Stationierung von Kampfjets wäre aufgrund des im SPM-Objektblatt angepassten Gebiets mit Lärm-

[12] gewerbsmässige, öffentliche Flüge, die Teil einer systematischen Abfolge von mindestens vier Flügen sind

auswirkung nicht mehr möglich. Der Ausschluss der Stationierung von Kampfjets in Dübendorf ist in den SIL-Erläuterungen zum Grundsatz der militärischen Mitbenützung des zivilen Flugplatzes Dübendorf zu erwähnen.

6. Was die langfristig nachfragegerechte Entwicklung der Geschäftsluftfahrt resp. der weiteren zivilen Flüge angeht, so ist im SIL keine direkte Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen vorgesehen. Die zwingend notwendige Einhaltung der Lärmkurven setzt der Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf aber Schranken. Insofern wird der Flugplatz bei einem Wachstum der Flugbewegungen an Grenzen stossen. Bei Auslastung des vorgegebenen Entwicklungsspielraums würden aufgrund der Prioritätensetzung in der Zweckbestimmung allenfalls die Werk- sowie die Sport- und Freizeitflüge eingeschränkt werden. Dem Anliegen aus der Luftfahrtbranche nach einer rein nachfragegerechten Entwicklung kann nicht entsprochen werden. In Bezug auf den Vergleich von Dübendorf mit anderen Flugplätzen geht aus den erwähnten Studien eindeutig hervor, dass Dübendorf für die Geschäftsluftfahrt mit Abstand die beste Alternative zum Flughafen Zürich darstellt. Vor diesem Hintergrund erübrigt sich ein Direktvergleich von Dübendorf mit den anderen geprüften Alternativen zum Flughafen Zürich.
7. Der Modellflug unterliegt weder dem Luftfahrtgesetz noch der Aufsicht des BAZL. Folglich bildet er auch nicht Gegenstand des SIL.

Behandlung im SIL-Konzeptteil

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, die neue Festlegung 9 im SIL-Konzeptteil Teil B3 – Ehemalige Militärflugplätze wie folgt anzupassen:

> *Teile des Militärflugplatzes Dübendorf werden in ein~~en~~ zivile~~n~~s Flug~~platz~~feld umgenutzt. Diese~~r~~s dient in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr ~~(Business Aviation);~~. ~~w~~Weiter soll e~~r~~s Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen offen stehen.~~;~~ ~~a~~Aviatische Grundschulung ~~ist grundsätzlich nicht gestattet. Ein regelmässiger~~ sowie Linien- ~~oder~~und Charterketten-Verkehr ~~ist auf dem zivilen Flugplatz Dübendorf~~ sind ausgeschlossen.*
>
> *~~Der~~Das zivile Flug~~platz~~feld Dübendorf beherbergt eine Helikopter-Basis für Rettungsflüge und~~,~~ Flüge der Kantonspolizei. Weitere ~~sowie weitere private und~~ gewerbsmässige und private Helikopterflüge sind möglich.*
>
> *~~Der~~Das zivile Flug~~platz~~feld Dübendorf lässt eine Mitbenützung durch die Luftwaffe für ~~militärische Helikopter~~ Flüge mit militärischen Helikoptern und ~~Flüge mit militärischen~~ Flächenflugzeugen zu.*

Im Weiteren wird aufgrund der Erwägungen vorgeschlagen, zur Festlegung 9 neu folgende Erläuterungen aufzunehmen:

> *Die Eckwerte zum Flugbetrieb auf dem zivilen Flugfeld Dübendorf werden in der Zweckbestimmung im Objektblatt (SIL Teil IIIC) zu konkretisieren und im Betriebsreglement zu berücksichtigen sein.*
>
> *Beim Flächenflugbetrieb soll den Geschäftsreiseflügen (Business Aviation) erste Priorität eingeräumt werden. Ausgeschlossen sind einerseits der Voltenbetrieb für die Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Fluglizenz, andererseits der flugplanmässige Linienverkehr sowie der Charterketten-Verkehr (gewerbsmässige öffentliche Flüge, die Teil einer systemati-*

schen Abfolge von mindestens vier Flügen sind). Einzelne Charterflüge (Taxiflüge) sollen hingegen erlaubt werden.

Das zivile Flugfeld soll von der Luftwaffe mitbenützt werden können, insbesondere für Helikopterflüge und Flüge des Lufttransportdienstes des Bundes. Die Stationierung von Kampfjets auf dem zivilen Flugfeld Dübendorf ist ausgeschlossen.

Schliesslich wird allgemein im Sinne einer sprachlichen Präzisierung und zum besseren Verständnis vorgeschlagen, das Kapitel «Ausgangslage» wie folgt anzupassen:

[…]

Der Flugplatz Dübendorf wird heute insbesondere von der Rega sowie vom Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) für Flüge mit Oldtimer-Flugzeugen (Ju-52) und für den Betrieb eines Fliegermuseums zivil mitbenützt. Für den Betrieb der Helikopterbasis der Rega bestehen eine ~~Betriebsbewilligung~~ Benützungsvereinbarung zwischen VBS und Rega und ein Betriebsreglement von 2002. Der Flugplatz ist zudem Standort der Flugsicherung Skyguide.

Gemäss ~~dem~~ Stationierungskonzept der Armee von 2013 benötigt die Luftwaffe die Piste des Militärflugplatzes Dübendorf künftig nicht mehr. Der militärische Jetbetrieb wurde bereits 2005 eingestellt. Dagegen soll ~~auf dem Flugplatz~~ ~~eine~~ die militärische Helikopterbasis auf dem Flugplatz ~~eingerichtet~~ weiterbetrieben werden.

Der Bundesrat hat verschiedene Optionen für die Nutzung des rund 230 Hektaren grossen, gut erschlossenen Flugplatzgeländes geprüft und am 3. September 2014 als Grundeigentümervertreter den Grundsatzentscheid gefällt, den Militärflugplatz Dübendorf im Sinne einer strategischen Landreserve für spätere Generationen künftig als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis sowie als Hub-Standort Zürich des nationalen Innovationsparks zu nutzen. Die zivilaviatische Nutzung soll auf eine Betriebsdauer von 30 Jahre befristet sein. Der Bundesrat hat das UVEK beauftragt, die entsprechende Planung zusammen mit der künftigen zivilen Betreiberin des Flugplatzes an die Hand zu nehmen. Während der mehrjährigen Übergangsphase bis zur Umnutzung wird die Luftwaffe den Standort weiterhin als Militärflugplatz und höchstens im bisherigen Rahmen nutzen.

Im westlichen Teil des Flugplatzgeländes soll neu der Hub-Standort Zürich des nationalen Innovationsparks entstehen. Die raumplanerischen Rahmenbedingungen dazu werden im Richtplan des Kantons Zürich festgelegt. Darauf abgestimmt werden auch die Festlegungen im Sachplan Militär (SPM) vom 28. Februar 2001 (Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf) angepasst. Der Flugplatzperimeter und das Gebiet mit Lärmauswirkungen werden so reduziert, dass kein Widerspruch zur Planung des Innovationsparks besteht. Damit werden gleichzeitig der zukünftig maximal mögliche militärische und zivile Flugbetrieb definiert.

Behandlung im SPM-Objektblatt

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen, im Sinne einer sprachlichen Präzisierung und zum besseren Verständnis werden dem Bundesrat folgende Anpassungen vorgeschlagen:

Kapitel 1 Ausgangslage

a) Bisherige Nutzung

Der militärische Kampf~~-~~jetbetrieb 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 Luft~~E~~einsätze, die fliegerische Ausbildung und das Training, den Lufttransportdienst des Bundes sowie Kommando- und Führungseinrichtungen der Luftwaffe (~~Operationszentrale~~).

Zivil mitbenutzt wird der Flugplatz insbesondere von der Rega (mit ~~ziviler~~ ~~Bewilligung~~ 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 Zürich») 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. ~~Die Operationszentrale der Luftwaffe soll weiterbetrieben werden.~~

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 soll~~en~~ flugplanmässige Linien- und Charterkettenflüge sowie ~~der Betrieb von~~ die aviatische Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Fluglizenz ausgeschlossen werden. […]

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 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.

Kapitel 2 Festsetzungen

a) Zweck, Betrieb (Festsetzung)

Auf dem heutigen Flugplatzareal Dübendorf betreibt die Luftwaffe ~~K~~künftig ~~wird der Flugplatz Dübendorf von der Luftwaffe als~~eine Helikopterbasis mit ziviler Mitbenutzung ~~weiterbetrieben~~. 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 ~~für militärische Helikopterflüge mitbenutzt. Flüge mit militärischen Flächenflugzeugen, insbesondere für den Lufttransportdienst des Bundes,~~ mitbenutzt ~~sind möglich~~. Die militärische Helikopterbasis bleibt unter militärischer Leitung, die flugbetriebliche Verantwortung obliegt der zivilen Flugplatzleitung.

Kapitel 3 Erläuterungen

a) Zweck, Betrieb

[...]

~~Sofern~~ Sobald der Flugplatz als ~~in ein~~ ziviles Flugfeld mit Flächenflugbetrieb umgenutzt ~~wird~~ ist, steht er unter ziviler Leitung und wird militärisch mitbenützt. Flüge mit Flächenflugzeugen für die Ausbildung und den ~~des~~ Lufttransportdienst~~es~~ 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.

[...]

Wird hingegen der zivile Flugbetrieb 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.

5.03 Helikopterbasis

Inhalt Entwurf SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

Der SIL-Konzeptteil erwähnt die Beherbergung einer Helikopterbasis auf dem zivilen Flugplatz Dübendorf. Die möglichen An- und Abflugrouten der Helikopter gehen aus dem «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» im SPM-Objektblatt hervor. Dort ist im Kapitel 1 «Ausgangslage» zudem erwähnt, dass die Rega-Basis nach Norden neben die militärische Helikopterbasis verlegt werden soll und dass der Flugplatz auch Flügen der Kantonspolizei sowie für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge offen stehen soll.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Der Kanton Zürich unterstützt den Betrieb einer Helikopterbasis für Armee, Kantonspolizei und die Rega, lehnt aber weitere zivile kommerzielle und private Helikopterflüge (vgl. Festlegung 9 SIL-Konzeptteil resp. Teil D, Ziff. 1 Bst. b SPM-Objektblatt) ab. Der Standort der Helikopterbasis sei zudem zu überprüfen und mit den Standortgemeinden abzustimmen, geprüfte Alternativstandorte seien aufzuzeigen.

2. Die Standortgemeinden, die weiteren Gemeinden und die Regionalplanungsverbände beantragen, die zivile Mitbenützung der Helikopterbasis sei strikte auf Nutzer für Sicherheit (Militär, Rega, Poli-

zei) zu beschränken. Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen beantragt zudem, für die FATO («Final Approach and Takeoff Area») einen anderen Standort in grösserer Distanz zu ihrem Siedlungsgebiet zu wählen resp. die Grundlagen zur Standortevaluation der vorgeschlagenen FATO offenzulegen.

3. Aus der Mitwirkung geht klar hervor, dass die bisherige Nutzung des Flugplatzes mit Helikoptern (Militär, Rega und Polizei) unterstützt wird; die Zulassung darüber hinausgehender privater und gewerblicher Helikopterflüge wird hingegen abgelehnt. Ferner befinde sich der geplante Standort der Helikopterbasis mit einem 24-Stunden-Betrieb viel zu nahe am Wohngebiet von Wangen-Brüttisellen. Schliesslich wird vereinzelt beantragt, den Standort der Helikopterbasis auf den Karten einzuzeichnen.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt

1.-3. Der Standort der militärischen Helikopterbasis ist aufgrund der bestehenden Infrastruktur (Hangar, Leitungen, Operationszentrale, Erschliessung) vorgegeben. Die Verschiebung der militärischen Helikopterbasis an einen anderen Standort wäre aufgrund der getätigten Investitionen mit zu hohem Aufwand verbunden und ist daher auszuschliessen. Die Verschiebung der militärischen FATO hätte längere Schwebeflüge der Helikopter parallel zur Piste zur Folge und wäre dadurch mit einer Lärmzunahme insb. für die Gemeinde Wangen-Brüttisellen verbunden. Der Standort der zivilen Helikopterbasis wurde aufgrund der in der Anhörung und Mitwirkung geäusserten Kritik im Nachgang erneut überprüft[13]. Hierbei wurde der Betrachtungsperimeter für den Standort dieser Basis auch auf Areale ausgedehnt, die heute nicht im Eigentum des Bundes stehen. Die Standortwahl der zivilen Helikopterbasis sowie der zivilen Helikopter-FATO wird jedoch durch diverse Rahmenbedingungen stark eingeschränkt (Sicherheitsabstände von der Piste und den Rollwegen, Platzbedarf des Vorfelds und der Hochbauten, Hindernisfreiheit, vom Flächenflugbetrieb möglichst unabhängiger Helikopterflugbetrieb etc.). Unter Einhaltung dieser Rahmenbedingungen wurden zwei Alternativstandorte sowie eine alternative Flugroute geprüft. Die untersuchten Alternativen stellen indes keine substanziell bessere Lösung dar. Im Weiteren zeigte sich, dass sich eine Reduktion der Fluglärmbelastung im Siedlungsgebiet von Wangen-Brüttisellen nur mit einer Ausdehnung der Lärmkurven in Dübendorf oder in Volketswil erzielen liesse. Der vorgeschlagene Standort der zivilen Helikopterbasis erweist sich vorderhand unter den gegebenen Umständen als der bestmögliche. Der Standort hält in Bezug auf das Wohngebiet von Wangen-Brüttisellen die Lärmgrenzwerte nach USG deutlich ein. Zudem ist die Störwirkung der Helikopterbasis nicht allein vom Standort, sondern ebenso von den Betriebszeiten, den eingesetzten Helikoptern, allfälligen Schallschutzmassnahmen etc. abhängig. Die Standortfrage der zivilen Helikopterbasis wird im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts Dübendorf nochmals aufzugreifen sein. Hiermit signalisiert der Bund seine Bereitschaft zur Suche einer optimalen Lösung.
Die zivile Helikopterbasis soll in erster Linie Rettungsflügen der Rega sowie Flügen der Kantonspolizei dienen. Ein 24-Stunden-Betrieb ist nur für Notfälle vorgesehen. Die Benutzung der Helikopterbasis für weitere private und gewerbsmässige Flüge soll (basierend auf der durchgeführten Nutzungsstudie und der Ausschreibung für einen zivilen Flugplatzhalter) aber nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Dies zumal die zivile Helikopterbasis möglicherweise auch dem geplanten Innovationspark dient (Kongresse, Kundenflüge etc.). Folglich wurden in der Fluglärmberechnung nebst dem mutmasslichen Bedarf von Rega und Kantonspolizei weitere private und

[13] «Militärflugplatz Dübendorf – Ziviles Flugfeld mit Bundesbasis. Standort-Prüfung für die zivile Helikopterbasis und Vergleich von Helikopter-routen», Bächtold & Moor, 19.04.2016; vgl. www.bazl.admin.ch

gewerbsmässige Helikopterflüge berücksichtigt. Die Zulassung weiterer privater und gewerbsmässiger Flüge muss aber nicht zwingend mit der Stationierung von Helikoptern für solche Flüge einhergehen. Die Frage der Stationierung von Helikoptern für diese Flüge soll im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts Dübendorf nochmal geprüft und abschliessend geklärt werden.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, im SIL-Konzeptteil Teil B3 – Ehemalige Militärflugplätze zur neuen Festlegung 9 folgende Erläuterung aufzunehmen:

Der definitive Standort der zivilen Helikopterbasis wird im SIL-Objektblatt Dübendorf festzulegen sein. Die zivile Helikopterbasis dient vorrangig Rettungs- und Polizeieinsätzen. Daneben soll die Basis auch für weitere gewerbsmässige sowie für private Helikopterflüge offen stehen; die Stationierung von Helikoptern auf der zivilen Basis zu diesem Zweck ist im Rahmen der Erarbeitung des Objektblattes (SIL Teil IIIC) zu prüfen und zu klären.

5.04 Flugplatzperimeter, Innovationspark

Inhalt SPM-Objektblatt

Der Entwurf des SIL-Konzeptteils enthält in den Festlegungen weder Aussagen zum Flugplatzperimeter noch zum Innovationspark. Im SPM-Objektblatt wird der Flugplatzperimeter (Stand 28.2.2001) entsprechend des für den Innovationspark benötigten Areals verkleinert. Der Flugplatzperimeter für den künftigen zivilen und für den künftigen militärischen Flugbetrieb wird in den folgenden Objektblattverfahren zu definieren sein.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Der Kanton, die Standort- und weitere Gemeinden, die Regionalplanungsverbände sowie die meisten Organisationen und Privaten begrüssen die Anpassung des Flugplatzperimeters zugunsten des Innovationsparks. Wenige Mitwirkende aus Politik, Luftfahrt sowie Private lehnen den Innovationspark und folglich auch die Perimeteranpassung ab. Andere beantragen mit Hinweis auf den Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2015 eine etappierte Freigabe des Areals des Militärflugplatzes Dübendorf für den Innovationspark. Ein Regionalplanungsverband sowie einige Mitwirkende nehmen Stellung zur Frage der Synergien bzw. Konflikte zwischen Innovationspark und zivilem Flugfeld, wobei diese kontrovers beurteilt werden. Zwei Organisationen äussern, dass der Innovationspark als Verursacher der geplanten Pistenverkürzung für die notwendigen Anpassungen an der Infrastruktur (Navigationsanlagen etc.) und die nahtlose Nutzung des Flugplatzes aufzukommen habe.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt

1. Die Realisierung des Schweizerischen Innovationsparks beruht auf einem Entscheid des Bundesrates, gestützt auf einen früheren Auftrag der eidgenössischen Räte. Gemäss der Festsetzung «b) Perimeter, Infrastruktur» im Entwurf des SPM-Objektblatts Dübendorf erfolgt der Rückzug der Armee aus dem für den Innovationspark ausgeschiedenen Areal in Etappen und in Koordination mit dem Kanton Zürich sowie der Trägerschaft des Innovationsparks. Im Weiteren ist die Etappierung des Innovationsparks Gegenstand der Gebietsplanung gemäss kantonalen Richtplan. Eine etappierte Anpassung des Perimeters im Sachplan Militär zugunsten des Innovationsparks ist nicht stufengerecht und findet auch keine Entsprechung in den Festlegungen des kantonalen Richtplans. Was die Koexistenz von Innovationspark und zivilem Flugfeld angeht, so ist davon auszugehen, dass thematische Synergien entstehen (z. B. Satellitenkommunikation, Forschungs- und Her-

stellungsbetriebe in aviatiknahen Branchen). Unabhängig davon ist durch die raumplanerische Abstimmung zwischen dem künftigen zivilen Flugfeld und dem Innovationspark (Anpassung SPM-Objektblatt) auf alle Fälle sichergestellt, dass sich die beiden Vorhaben gegenseitig nicht behindern.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen, im Sinne einer sprachlichen Präzisierung und zum besseren Verständnis werden dem Bundesrat im SPM-Objektblatt Dübendorf folgende Anpassungen vorgeschlagen:

Kapitel 2 Festsetzungen

b) Perimeter, Infrastruktur (Festsetzung)

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

[...]

~~Der Perimeter~~ 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 ~~geplanten~~ Innovationsparks koordiniert.

Kapitel 3 Erläuterungen

b) Perimeter, Infrastruktur

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das militärisch beanspruchte Areal. Er gilt, bis die ~~definitive~~ 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 ~~in den Ausschreibungsunterlagen für den zivilen Flugbetrieb und im Entwurf zum~~ im Richtplan des Kantons Zürich umgrenzt ~~worden~~ ist. Diese Fläche wird in den Festlegungen und in der Karte als ~~Perimeter~~ Fläche Innovationspark bezeichnet (Differenzfläche zwischen Objektblatt 2001 und ~~2015~~2016).

[...]

5.05 Gebiet mit Lärmauswirkungen

Inhalt Entwurf SPM-Objektblatt

Das im SPM-Objektblatt festgesetzte Gebiet mit Lärmauswirkungen beruht auf den im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung für einen zivilen Flugplatzhalter getroffenen Annahmen und reduziert das geltende Gebiet mit Lärmauswirkungen auf eine maximal mögliche Entwicklung des militärischen und zivilen Flugbetriebs. Zugleich bildet es (durch die Rücknahme der bislang gültigen Lärmkurve) eine planerische Voraussetzung für die Realisierung des Innovationsparks. Innerhalb des Gebiets mit Lärmauswirkungen kann sowohl die Variante «ziviles Flugfeld mit Bundesbasis» als auch die Variante «Militärische Helikopterbasis mit ziviler Mitbenützung» realisiert werden. Der Entwurf des SIL-Konzeptteils enthält keine Aussagen zum Gebiet mit Lärmauswirkungen.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Der Kanton begrüsst die Korrektur des Gebiets mit Lärmauswirkungen und beantragt in den Festlegungen beider Sachplan-Entwürfe je eine Ergänzung, wonach der künftige zivile Flugbetrieb auf

jeden Fall innerhalb der Lärmkurven aus dem SPM-Übergangsobjektblatt zu liegen kommen muss. Die Standort- und weitere Gemeinden, wenige Organisationen sowie zahlreiche Private beantragen, das Gebiet mit Lärmauswirkungen sei auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit zivilaviatischer Mitbenützung zu berechnen und festzulegen.

2. Diverse Mitwirkende beantragen, der Fluglärm des Flugplatzes Dübendorf und derjenige des Flughafens Zürich seien gemäss Art. 40 LSV gemeinsam zu betrachten und die Fluglärmberechnung habe auch die geplanten «Südabflüge geradeaus» vom Flughafen Zürich zu berücksichtigen. Die Flugsicherung bringt vor, das Gebiet mit Lärmauswirkungen sei nur als «Zwischenergebnis» festzulegen, da die Flugrouten aufgrund der Nähe zum Flughafen Zürich im Rahmen der zivilen Umnutzung noch angepasst werden müssten. Ein Luftfahrtverband beantragt, das Gebiet mit Lärmauswirkungen sei als bewegungsunabhängiges Lärmkorsett zu betrachten und einzelne Private bringen vor, die Flugbewegungen von Rega und Polizei seien in der Fluglärmberechnung zu berücksichtigen. Einzelne Organisationen halten fest, die Sicherung des heutigen Rega-Flugbetriebs müsse im SIL und dürfe nicht im SPM erfolgen.

Erwägungen, Behandlung im SPM-Objektblatt

1. Das kantonale Begehren mit den Änderungsanträgen, wonach der künftige zivile Flugbetrieb auf jeden Fall innerhalb der Lärmkurven aus dem SPM-Objektblatt zu liegen kommen muss, ist im Sinne der Planungssicherheit nachvollziehbar und erscheint grundsätzlich berechtigt. Obschon für die künftigen zivilen An- und Abflugrouten plausible Annahmen getroffen wurden, können kleinere Änderungen an den Flugrouten (vgl. Kap. 5.06 Gebiet mit Hindernisbegrenzung, Überprüfung der Helikopter-Flugroute beim Dorf Kindhausen) künftig aber nicht völlig ausgeschlossen werden. Da solche lokal meist zu einer gewissen Mehr- resp. Minderbelastung mit Fluglärm führen, würden diese somit verunmöglicht. Zur Wahrung einer gewissen Flexibilität in der weiteren Planung einerseits und im Sinne des kantonalen Anliegens andererseits sollen die Festlegungen und Erläuterungen im SPM-Objektblatt dahingehend ergänzt werden, dass geringfügige Abweichungen von dem im SPM-Objektblatt festgesetzten «Gebiet mit Lärmauswirkungen» durch den künftigen zivilen und militärischen Flugbetrieb nur möglich sind, wenn dadurch eine Verbesserung der Lärmsituation im besiedelten Gebiet erreicht wird. Auf eine entsprechende Ergänzung der neuen Festlegung 9 im SIL-Konzeptteil wird verzichtet, da ein Verweis auf räumliche Festlegungen in einem anderen Sachplan nicht zweckmässig ist.
   Was den Antrag zur Festlegung des Gebiets mit Lärmauswirkungen auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit ziviler Mitbenützung angeht, so dient die Sachplanung der raumplanerischen Sicherung und Koordination des gegenwärtigen und absehbaren künftigen Zustands. Die Berücksichtigung des künftigen zivilen Betriebs entspricht insofern dem eigentlichen Zweck der Sachplanung. Würde das Gebiet mit Lärmauswirkungen auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs festgelegt, bestünde die Gefahr, dass sich die Option der zivilen Umnutzung zu einem späteren Zeitpunkt aufgrund der zwischenzeitlichen Raumentwicklung nicht mehr realisieren liesse.
2. Gemäss Art. 40 Abs. 2 LSV kommt beim Flugplatz Dübendorf die Fluglärmsummation nicht zur Anwendung, da das zivile Flugfeld Dübendorf als neue ortsfeste Anlage die Planungswerte einhalten muss. Die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) II der LSV können im Rahmen der zivilen Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf eingehalten werden. Im Sinne der Vorsorge wurden alle militärischen und zivilen Flugbewegungen nach dem restriktiveren Anhang 5 der LSV berechnet. Somit wurde zugunsten der ansässigen Bevölkerung auf den «Lärmbonus» verzichtet,

der in Anhang 8 der LSV für militärisch mitbenützte Flugfelder vorgesehen ist.
Die An- und Abflugrouten der Flächenflugzeuge sind im Nahbereich des Flugplatzes Dübendorf aufgrund der Pistenachse gegeben. Mutmassliche Änderungen dieser Routen im weiteren Umfeld des Flugplatzes dürften nur geringe Auswirkungen auf das Gebiet mit Lärmauswirkungen haben, so dass dieses mit der in Punkt 1 erwähnten Ergänzung festgesetzt werden kann. Betreffend das Lärmkorsett ist wie beantragt keine direkte Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen vorgesehen; auch berücksichtigt die Lärmberechnung die künftigen Flugbewegungen von Rega und Polizei. Was die Berücksichtigung der zivilen Rega-Flüge im Gebiet mit Lärmauswirkungen des SPM angeht, so wird auf die Erwägungen im Kapitel 5.01 (Verfahren und raumplanerische Anforderungen) verwiesen.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel, zum besseren Verständnis sowie im Sinne einer inhaltlichen Berichtigung werden dem Bundesrat im SPM-Objektblatt Dübendorf folgende Anpassungen vorgeschlagen:

Kapitel 2 Festsetzungen

c) Gebiet mit Lärmauswirkungen (Festsetzung)

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen begrenzt die mögliche Entwicklung des militärischen und zivilen Flugbetriebs (vgl. Karte). Es gilt, bis die ~~definitive~~ 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 ~~damit~~ 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.

Kapitel 3 Erläuterungen

c) Gebiet mit Lärmauswirkungen

Das in der Karte rot dargestellte Gebiet mit Lärmauswirkungen beruht einerseits auf der Lärmberechnung zur Verkehrsleistung~~, wie sie in den Ausschreibungsunterlagen~~ für einen künftigen zivilen und militärischen Flugbetrieb ~~definiert worden ist~~ (insgesamt ~~28 600~~ 28 000 Flugbewegungen, davon ~~21 000~~ 20 400 zivile und 7600 militärische bzw. 18 000~~600~~ 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 ~~Massgebend ist~~ Anhang 5 der ~~Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.14)~~ für den Lärm ziviler Flugplätze als massgebend für den gesamten Lärm definiert. Der heutige militärische ~~und zivile~~ Flugbetrieb mit Helikoptern und Flächenflugzeugen wie auch ein Weiterbetrieb des Flugplatzes als militärisch mitbenutztes Flugfeld oder als zivil mitbenützte Helikopterbasis der Luftwaffe ~~(mit Rega-Basis, ohne~~

~~Flächenflugbetrieb)~~ 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 Kampfj~~J~~etbetrieb ~~nach Anhang 8 der LSV~~; 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~~en~~ maximal möglichen militärischen und zivilen Flugbetrieb. Mit der definitiven Festsetzung des ~~definitiven~~ zukünftigen Flugbetriebs ~~werden~~ wird auch ~~die Lärmkurven~~ 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 ~~im Rahmen der Militärischen Plangenehmigungsverordnung~~ nach Militärgesetz (MG~~PV~~; SR 510.~~51~~10). Die «zulässigen Lärmimmissionen» werden anschliessend in einem neuen LBK abgebildet.

5.06 Gebiet mit Hindernisbegrenzung

Inhalt SPM-Objektblatt

Im Entwurf zum SPM-Objektblatt ist die Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen für den geplanten An- und Abflug der Flächenflugzeuge und Helikopter (Instrumenten- und Sichtflug) dargestellt. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung berücksichtigt eine zivile Umnutzung als Flugfeld sowie die Variante einer zivil mitbenützten militärischen Helikopterbasis. Der Entwurf des SIL-Konzeptteils enthält keine Aussagen zum Gebiet mit Hindernisbegrenzung.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Die Standort- und weitere Gemeinden sowie zahlreiche Private und wenige Organisationen beantragen, das Gebiet mit Hindernisbegrenzung sei auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit zivilaviatischer Mitbenützung zu berechnen und festzulegen. Aus der Mitwirkung wird ferner von zahlreichen Privaten beantragt, das Gebiet mit Hindernisbegrenzung verhindere jegliche bauliche Entwicklung der Ortschaft Gutenswil und sei deshalb zu überarbeiten.

2. Im Zusammenhang mit dem Innovationspark befürchtet eine Luftfahrtorganisation, dass dieser den Flugbetrieb durch Neubauten beeinträchtige. Die Flugsicherung beantragt, das Gebiet mit Hindernisbegrenzung nur als «Zwischenergebnis» festzulegen, da die Flugrouten aufgrund der Nähe zum Flughafen Zürich im Rahmen der zivilen Umnutzung noch angepasst werden müssten. Schliesslich wird von privater Seite kritisiert, dass die nördliche Helikopterroute direkt über das Dorf Kindhausen führe.

Erwägungen, Behandlung im SPM-Objektblatt

1. Die Dimensionierung der Hindernisbegrenzungsflächen richtet sich nach den Vorgaben der ICAO (Annex 14)[14] und ist aufgrund der Pistenachse sowie des im Rahmen der zivilen Umnutzung an-

[14] Der Anhang 14 zur Konvention über die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) enthält die grundlegenden Standards und Empfehlungen für Flugplätze.

genommenen Flottenmixes vorgegeben. In Gutenswil verlaufen die Hindernisbegrenzungsflächen für den Abflug der Flächenflugzeuge aufgrund des ansteigenden Terrains teilweise nahe am Boden resp. durchstossen das Gelände. Bei Geländeannäherungen resp. -durchstossungen in der Verlängerung der Pistenachse (wie in Gutenswil) ist vor Inkraftsetzung des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) eine sog. Kalotte auf einer Höhe festzulegen, die sowohl eine sinnvolle Siedlungsentwicklung als auch ein sicheres Anflugverfahren erlauben. Die Kalotte ist im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts Dübendorf unter Einbezug der Gemeinde Volketswil festzulegen. Bestehende Bauten und Anlagen, welche die künftige Kalotte durchstossen, werden als Luftfahrthindernis erfasst und publiziert und gegebenenfalls zu markieren sein. Die Neudurchstossung der Hindernisbegrenzungsflächen durch Bauten hat gemäss Art. 63 VIL eine Melde- und Bewilligungspflicht zur Folge.

2. Der kantonale Gestaltungsplan für den Innovationspark berücksichtigt das Gebiet mit Hindernisbegrenzung, so dass der künftige Flugbetrieb nicht beeinträchtigt werden wird. Falls eine Anpassung der Flugrouten im Rahmen der zivilen Umnutzung Auswirkungen auf das Gebiet mit Hindernisbegrenzung haben sollte, werden diese im SIL-Objektblatt Dübendorf entsprechend anzupassen sein. Die nördliche Helikopterflugroute, welche direkt über das Dorf Kindhausen führt, wird überprüft und allenfalls mit dem SIL-Objektblatt Dübendorf geändert. Aus diesem Grund sowie aufgrund der noch zu definierenden Kalotte (vgl. Punkt 1) ist das Gebiet mit Hindernisbegrenzung von einer Festsetzung in ein Zwischenergebnis zurückzustufen.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel sowie zum besseren Verständnis werden dem Bundesrat im SPM-Objektblatt Dübendorf folgende Anpassungen vorgeschlagen:

Kapitel 2 ~~Festsetzungen~~ Festlegungen

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.

Kapitel 3 Erläuterungen

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 ~~und der Helikopter~~ dargestellt.

[...]

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist als Zwischenergebnis festgelegt, weil sich bei der detaillierten Prüfung und Optimierung der An- und Abflugrouten sowie der 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.

~~*Mit der Festsetzung der definitiven fliegerischen Nutzung wird auf der Grundlage dieser Hindernisbegrenzungsflächen*~~ *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.*

5.07 Umwelt, Nachhaltigkeit

Inhalt Entwurf SIL-Konzeptteil, SPM-Objektblatt

Der Entwurf des SIL-Konzeptteils enthält keine spezifischen Aussagen zu Umwelt und Nachhaltigkeit. Der Entwurf zum SPM-Objektblatt enthält mit dem «Gebiet mit Lärmauswirkungen», welches die maximal mögliche Fluglärmbelastung aus dem künftigen militärischen und zivilen Flugbetrieb abbildet, eine Aussage zur gewichtigsten Umweltauswirkung des Flugplatzes.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Die Gemeinden Dübendorf, Fällanden, Volketswil, Wangen-Brüttisellen sowie Egg, Erlenbach und Maur lehnen die zivile Umnutzung des Militärflugplatzes ab, da diese einer nachhaltigen Raumentwicklung (namentlich der qualitativen Aufwertung von Siedlung und Landschaft, der Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und der Schonung der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen) widerspreche. Die Gemeinde Dietlikon beantragt eine Prüfung, ob auf dem Flugplatzareal ausserhalb Innovationspark und Heliport das Kulturland erhalten bzw. ausgebaut werden könnte. Die Gemeinden Dübendorf, Egg, Erlenbach, Fällanden, Maur, Wangen-Brüttisellen und die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) beantragen (nebst Innovationspark und Helikopterbasis) die Realisierung eines Parks und Naherholungsraums für die Bevölkerung.
   Sehr viele Mitwirkende (Parteien, Unternehmen und Private) lehnen die zivile Umnutzung ab, da der zusätzliche Fluglärm die Bevölkerung belästige, deren Gesundheit und Wohlbefinden beeinträchtige und die Lebensqualität erheblich vermindere. Von verschiedener Seite wird angeführt, das Glatttal leide bereits heute unter starkem Verkehrslärm und sei als eines der dichtest besiedelten Gebiete für einen zweiten Zivilflugplatz ungeeignet. Einige Schutzverbände und Private äussern, die zivile Umnutzung verletze Planungs- und Umweltrecht und stehe im Widerspruch zu einer nachhaltigen Raumentwicklung (Verdichtung, Aufwertung Landschaftsräume). In diesem Zusammenhang wird von Schutzverbänden, einer Partei und Privaten gefordert, den Arealteil im Bereich der heutigen Piste als Naherholungspark für die Bevölkerung und als Schutzgebiet zu nutzen. Von einer Luftfahrtorganisation wird die zivile Umnutzung mit Hinweis auf die Nachhaltigkeit (Umnutzung vor Neubau) begrüsst. Gemäss weiteren Eingaben widerspricht eine zivile Umnutzung der Bundesstrategie zur Nachhaltigkeit sowie der Vorbildfunktion des Bundes. Eine Partei fordert, in die Verträge mit der Flugplatz Dübendorf AG seien konkrete Vorgaben zu Ökologie und Nachhaltigkeit aufzunehmen.

2. Etliche Private machen ausserdem auf die Beeinträchtigung des nationalen Schutzgebietes Greifensee durch den Fluglärm aufmerksam. Eine Umweltschutzorganisation, eine Partei und einige Private lehnen die zivile Umnutzung ab, weil diese Umwelt und Natur zu stark belaste (Bodenver-

siegelung, ökologische Vernetzung, Lichtverschmutzung, Schadstoffemissionen, Lärm etc.). Private halten vereinzelt fest, das Areal des Militärflugplatzes sei ein wichtiger Brut- und Rastplatz für Vögel.

3. Viele Private und eine Partei äussern, die Pistenverkürzung bringe eine Verschiebung der Abhebe- und Aufsetzpunkte in Richtung Volketswil und folglich eine Lärmerhöhung im Osten mit sich. Private aus Volketswil machen auf Schulhäuser in der An- und Abflugschneise aufmerksam, in welchen der künftige Fluglärm ein konzentriertes Lernen beeinträchtige. Von privater Seite wird zur Reduktion der Anzahl Lärmbetroffener eine leichte Drehung der Piste 11-29 gegen den Uhrzeigersinn resp. die Wiederinbetriebnahme der alten Piste gefordert. Die lokale Wasserversorgungsgesellschaft fordert, die Pisten und Rollwege seien aufgrund der Zunahme der Flugbewegungen im Zusammenhang mit der zivilen Umnutzung bezüglich des Grundwasserschutzes vollständig zu sanieren.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt

1. Gemäss SIL-Konzeptteil hat die optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur Vorrang vor dem Bau neuer und dem Ausbau bestehender Flugplätze (vgl. Kap. 3.01). Eine Umnutzung ist auch im Hinblick auf den haushälterischen Umgang mit dem Boden einem Neubau auf der «grünen Wiese» vorzuziehen; dies umso mehr, als die Planungswerte der LSV eingehalten werden können. Auch besteht der Flugplatz Dübendorf seit über 100 Jahren. Der damals getroffene Standortentscheid sowie die Tatsache, dass sich die Siedlung seither rund um dem Flugplatz massiv entwickelt hat, lassen sich im Nachhinein kaum mehr korrigieren.
   Die Lärmvorbelastung im Umfeld des Militärflugplatzes ist eine negative Folge der hervorragenden Erschliessung des Glatttals über die Strasse, die Schiene und die Luft. Diese ist auch mit zahlreichen Vorteilen verbunden, die dem Glatttal und seiner Bevölkerung zugutekommen. Zudem werden im schweizerischen Umweltrecht unterschiedliche Lärmarten jeweils einzeln betrachtet.
   Während ein Teil des Areals (Innovationspark) für eine Verdichtung nach innen vorgesehen ist, soll der Grossteil der Fläche freigehalten und im Sinne einer strategischen Landreserve für künftige Generationen und Bedürfnisse gesichert werden. Mit der zeitlichen Begrenzung auf 30 Jahre stellt die Zivilaviatik aus heutiger Sicht nur eine Zwischennutzung dar (vgl. Kap. 3.01). Die Umnutzung sowie der Erhalt von Freiflächen stehen sowohl mit dem Raumkonzept Schweiz als auch mit dem revidierten Raumplanungsgesetz (RPG) im Einklang.
   Raumplanerisch sind bislang Ein- und Umzonungen in grossen Gebieten aufgrund der militärischen Lärmkurven nicht möglich. Die Lärmkurve wird im neuen SPM-Objektblatt im Vergleich zur aktuellen (planerisch gesicherten) Lärmkurve erheblich reduziert. Damit erhalten die Gemeinden raumplanerischen Handlungsspielraum zurück.
2. Das Schutzgebiet Greifensee ist von den künftigen zivilen An- und Abflugrouten nicht direkt betroffen; auch erfolgte die damalige Unterschutzstellung des Greifensees im Wissen um die Nähe zum Flugplatz Dübendorf. Die Anliegen der Ökologie werden im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts Dübendorf zu thematisieren sein. Hierbei wird den Naturwerten des Areals sowie dem im SIL-Konzeptteil enthaltenen Grundsatz Rechnung zu tragen sein, wonach luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf Flugplätzen ökologisch aufgewertet werden sollen. Die Umweltauswirkungen der zivilen Umnutzung werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), welche im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführen sein wird, vertieft untersucht.
3. Bezüglich der Schulhäuser in Volketswil stellt die zivile Umnutzung weder eine wesentliche Änderung gegenüber dem heutigen Zustand dar noch ist der Fluglärm anders als der Strassen- und

Schienenverkehr zu beurteilen. Die im Zusammenhang mit der Pistenverkürzung versetzten Abhebe- und Aufsetzpunkte wurden in der Fluglärmberechnung berücksichtigt und führen insgesamt zu einer Verbesserung der Lärmsituation, da die Wohngebiete im Osten deutlich weiter vom Pistenende entfernt sind als die Wohngebiete im Westen. Eine Pistendrehung käme in Konflikt mit der Autobahn und eine Wiederinbetriebnahme der alten Piste würde aufgrund der Pistenlänge keine Option darstellen. Die beantragte Sanierung von Pisten und Rollwegen für den Grundwasserschutz im Zusammenhang mit der zivilen Umnutzung ist im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts Dübendorf zu prüfen.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, von einer diesbezüglichen Änderung der beiden Sachplan-Entwürfe abzusehen.

5.08 Flugbetrieb, Verkehrsleistung, Betriebszeiten

Inhalt Entwurf SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

Die Entwürfe zum SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt enthalten keine näheren Aussagen zum Flugbetrieb, zur Verkehrsleistung und zu den Betriebszeiten. Die zugehörigen Annahmen, die im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung für einen zivilen Flugplatzhalter getroffen wurden, sind allerdings in die Fluglärmberechnung eingeflossen. Diese liegt dem «Gebiet mit Lärmauswirkungen» im SPM-Objektblatt zugrunde. Nähere Vorgaben zum Flugbetrieb sowie Eckwerte zu den Betriebszeiten werden Gegenstand des SIL-Objektblatts Dübendorf sein.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Der Kanton beantragt für beide Entwürfe eine Ergänzung, dass von 22–06 Uhr mit Ausnahme der Flüge von Rega und Kantonspolizei keine zivilen Flüge stattfinden dürfen. Zahlreiche Organisationen, Unternehmen und Private lehnen eine Ausweitung der bestehenden Betriebszeiten und die damit verbundene Mehrbelastung der Bevölkerung mit Fluglärm am Morgen, am Abend und an den Wochenenden ab. Eine Partei und ein Wirtschaftsverband äussern, die Betriebszeiten an Tagesrandzeiten und Wochenenden seien für die Akzeptanz des Flugbetriebes restriktiv zu halten und die Flugbewegungen zu begrenzen.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt

1. Die zivile Umnutzung ist mit einer Ausweitung der Betriebszeiten verbunden, was die Wohnqualität in der Umgebung des Militärflugplatzes Dübendorf beeinträchtigen kann. Die Einhaltung der Belastungsgrenzwerte der LSV ist aber jederzeit gewährleistet. Die Betriebszeiten sind nicht Gegenstand der beiden vorliegenden Sachplan-Entwürfe, sondern werden im SIL-Objektblattverfahren sowie insbesondere im Genehmigungsverfahren zum Betriebsreglement behandelt werden. Die Betriebszeiten werden sich an den restriktiven Zeiten, wie sie im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung für einen zivilen Flugplatzhalter formuliert wurden, orientieren und einerseits den Bedürfnissen des Luftverkehrs, andererseits dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung Rechnung tragen müssen. Gemäss Art. 39 der Nachtflugordnung[15] sind Starts und Landungen gewerbsmässiger sowie nicht gewerbsmässiger Flüge auf Flugfeldern zwischen 22 und 06 Uhr verboten (die Flüge Rega und Kantonspolizei sind davon ausgenommen). Der Antrag des Kantons nach einer Ergänzung der Entwürfe erübrigt sich somit.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, von einer diesbezüglichen Änderung der beiden Sachplan-Entwürfe abzusehen.

[15] VIL; SR 748.131.1

5.09 Flughafen Zürich

Inhalt Entwurf SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

Der SIL-Konzeptteil resp. das SPM-Objektblatt enthalten keine Aussagen zum Verhältnis des Flugplatzes Dübendorf zum Flughafen Zürich. Die beiden Sachplan-Entwürfe sind aber auf die Planung (SIL-Objektblatt) des Flughafens Zürich abgestimmt. Im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung für einen zivilen Flugplatzhalter wurde festgelegt, dass der Betrieb des Flughafens Zürich gegenüber demjenigen des Flugplatzes Dübendorf grundsätzlich Priorität geniesst.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Der Kanton beantragt, der Betrieb des Flugplatzes Dübendorf dürfe keinesfalls negative Auswirkungen auf den Flughafen Zürich zur Folge haben. In diesem Zusammenhang sei auch die Kontrollzone des Militärflugplatzes Dübendorf (CTR LSMD) vertikal zu redimensionieren. Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen äussert, dass eine eigenständige, getrennte Planung für den Flugplatz Dübendorf angesichts der Nähe zum Flughafen Zürich nicht sinnvoll sei. Eine Partei beantragt vor der Verlagerung der Kleinaviatik nach Dübendorf eine Grundsatzdiskussion über das Wachstum des Flughafens Zürich und die Auswirkungen der Verlagerung auf die Fluglärmbelastung. Weitere verlangen in gleicher Weise erst ein Gesamtkonzept der beiden Flughäfen Zürich und Dübendorf. Gemäss einer Luftfahrtorganisation werde der Flughafen Zürich mit der Verlagerung der Business und General Aviation nach Dübendorf erheblich sicherer. Laut einer anderen Organisation aus der Aviatik sei zudem am Flughafen Zürich auch nach einer solchen Verlagerung weiterhin Sichtflug- und General-Aviation-Verkehr zu ermöglichen.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt

1. Die Priorität des Flughafens Zürich wird von allen anerkannt. Die militärische Kontrollzone über dem Flugplatz Dübendorf ist nicht Gegenstand der beiden Sachpläne. Die Kontrollzone wird im Zusammenhang mit der vorzunehmenden Koordination des Flugbetriebs auf dem Flughafen Zürich und dem zivilen Flugfeld Dübendorf überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Die Auswirkungen der zivilen Umnutzung des Flughafens Dübendorf auf den Flughafen Zürich sind weitgehend klar. Die Entwicklungsvorstellungen für beide Anlagen sind aufeinander abgestimmt. Der künftige Umgang mit Sichtflug- und General-Aviation-Verkehr auf dem Flughafen Zürich ist nicht Gegenstand der beiden Sachplan-Entwürfe.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, von einer diesbezüglichen Änderung der beiden Sachplan-Entwürfe abzusehen.

5.10 Sicherheit (safety)

Inhalt Entwurf SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

Die beiden Sachplan-Entwürfe enthalten keine Aussagen zur Sicherheit (safety). Eine Einschätzung zur Sicherheit wurde jedoch in den Vorarbeiten zur öffentlichen Ausschreibung für einen zivilen Flugplatzhalter, auf welchen die Sachplan-Entwürfe aufbauen, vorgenommen. Eine vertiefte Prüfung der Sicherheit wird in den nachfolgenden Verfahren vorzunehmen sein.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Zahlreiche Organisationen und Private erachten das Risiko eines zivilen Flugbetriebs mit einem wichtigen Anteil Kleinfliegerei im dicht beflogenen und besiedelten Glatttal für zu hoch. Auch kompliziere die zivile Umnutzung die ohnehin schon komplexen An- und Abflugverfahren beim

Flughafen Zürich zusätzlich und schaffe neue Sicherheitsrisiken. Generell werden in den Mitwirkungsunterlagen Grundlagen und Aussagen zur Sicherheit vermisst.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt

1. Der Flugverkehr des Flughafens Zürich wurde stets und wird weiterhin mit dem Flugverkehr des Militärflugplatzes Dübendorf koordiniert. Zudem sind die zivile und militärische Flugsicherung in Skyguide vereint, weshalb die zivile Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf keine neue Herausforderung darstellt. Im Rahmen der Nutzungsstudie «Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf» von 2012 wurde abgeklärt, dass der parallele Betrieb des Flughafens Zürich und des Flugplatzes Dübendorf aus sicherheitstechnischer Sicht möglich ist. Vertiefte Abklärungen (safety-assessment) werden in der weiteren Planung vorzunehmen sein; für die Anpassung des SIL-Konzeptteils wäre dies nicht stufengerecht.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, von einer diesbezüglichen Änderung der beiden Sachplan-Entwürfe abzusehen.

5.11 Wirtschaft, Finanzen

Inhalt Entwurf SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

Die beiden Sachplan-Entwürfe enthalten in ihrer Funktion als Raumplanungsinstrumente keine Festlegungen zur Wirtschaftlichkeit oder zu Finanzen. Aussagen dazu sind in den Vorarbeiten (öffentliche Ausschreibung für einen zivilen Flugplatzhalter, Studien) enthalten.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Sehr viele Mitwirkende verweisen auf die Entwertung von Liegenschaften im Umfeld des Flugplatzes Dübendorf, welcher mit einer zivilen Umnutzung resp. der damit verbundenen Zunahme des Fluglärms und der Umweltbelastung einhergehe. Einzelne fordern, dass der Wertverlust (weil nicht vorhersehbar) vom Verursacher zu entschädigen sei. Auch wird angeführt, die Entwertung bringe im Glatttal mit seinen überhitzten Immobilienpreisen viele Eigenheimbesitzer in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Ebenfalls zu entschädigen seien die Eigentümer von Parzellen in Gutenswil, die infolge des Gebiets mit Hindernisbegrenzung diese nicht mehr bebauen oder wirtschaftlich nutzen könnten.
   Zahlreiche Mitwirkende befürchten mit der zivilen Umnutzung eine Subventionierung der Privatfliegerei mit Bundesgeldern und sehen den Grundsatz der Kostenwahrheit verletzt. Eine Partei beantragt in diesem Zusammenhang, die finanziellen Rahmenbedingungen für den zivilen Betreiber des Flugplatzes seien offenzulegen.

2. Etliche Mitwirkende machen auf das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis aufmerksam; so biete ein ziviler Flugplatz kaum Arbeitsplätze und sei nur für wenige Privilegierte von Nutzen, während hunderttausende Einwohner durch Lärm und Luftverschmutzung belästigt würden, einem Sicherheitsrisiko ausgesetzt seien und den Wertverlust ihrer Liegenschaften zu tragen hätten. In diesem Zusammenhang wird auch das fehlende öffentliche Interesse an der Verlagerung der Zivilaviatik nach Dübendorf und der Business und General Aviation genannt. Im Weiteren befürchten viele Mitwirkende eine Ausweitung der geschätzten 28 600 Flugbewegungen sowie starken Druck auf eine Ausdehnung der Betriebszeiten, da ein ziviler Flugbetrieb gemäss bundeseigenen Studien unter diesen Rahmenbedingungen nicht rentabel und die Business Aviation ein wachstumsträchtiger Wirtschaftszweig seien. Zudem strebe die künftige Betreiberin als Aktiengesellschaft eine Renditemaximierung an. In diesem Zusammenhang verweisen wenige Mitwirkende darauf, dass ein

vollständiger Verzicht auf eine fliegerische Nutzung dem Bund finanziell die besten Perspektiven böte. Dem stehen einzelne Aussagen von Mitwirkenden gegenüber, die Schliessung des Flugplatzes stelle eine Verschwendung von Steuergeldern dar.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt

1. Harte und weiche Standortfaktoren (Verkehrserschliessung, Detailhandelsangebot, Bildungs- und Kulturangebot, Steuerfuss etc.) beeinflussen die Immobilienwerte zweifellos erheblich und sind naturgemäss einem steten Wandel unterworfen. Seitens der Grundeigentümer besteht über den Grundsatz der Planbeständigkeit hinaus kein Anspruch auf Fortbestand der Standortfaktoren im Umfeld ihrer Immobilien, soweit diese nicht übermässig beeinträchtigt werden. Betreffend der Entwertung von Liegenschaften können die Belastungsgrenzwerte nach LSV voraussichtlich überall eingehalten werden. Somit besteht kaum Anspruch auf Entschädigung. Begehren für die Entschädigung des Minderwerts können aber in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren (Betriebsreglement, Plangenehmigung) gestellt werden und werden dann zu prüfen sein.
   Für den Bundesrat stand im Zusammenhang mit der Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf nicht eine maximale Rendite im Vordergrund. Die Finanzen stellten eines mehrerer Entscheidkriterien dar. Ausschlaggebend für den Grundsatzentscheid des Bundesrates war die parallele Ermöglichung der drei Bundesinteressen «Militäraviatik», «Zivilaviatik» und «Innovationspark». Der Bund sieht für den künftigen zivilen Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf keine Subventionen vor. Der Baurechtszins wurde auf Grundlage einer der möglichen Nutzung entsprechenden Verkehrswertschätzung des Areals ermittelt. Schliesslich ist das Thema «Finanzen» nicht Gegenstand der Bundessachpläne.

2. Die Entlastung des Landesflughafens Zürich und der mit der teilweisen Verlagerung der Business und General Aviation einhergehende Sicherheitsgewinn liegen im öffentlichen Interesse. Dies gilt ebenso für die Flüge von Rega und Kantonspolizei, für die gute Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich an den Geschäftsreiseverkehr und für den Erhalt der aviatischen Infrastruktur, die langfristig alle Optionen für eine anderweitige Nutzung des Flugplatzareals im Sinne einer strategischen Landreserve offen lässt. Wie bei allen Verkehrsanlagen ist der Kreis der Nutzer und derjenigen, welche die Lasten tragen, nicht deckungsgleich. Was die Ausweitung der Flugbewegungen angeht, so werden im SPM resp. im SIL nicht die Flugbewegungen, sondern die (raumplanerisch relevanten) Fluglärmkurven festgelegt. Insofern kann eine künftige Änderung der Anzahl der Flugbewegungen unter Einhaltung der Lärmkurven nicht ganz ausgeschlossen werden. Im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung für einen zivilen Flugplatzhalter wurde bei der Definition der Betriebszeiten dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung Rechnung getragen. Die künftigen Betriebszeiten werden sich an diesen Eckwerten zu orientieren haben.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, von einer diesbezüglichen Änderung der beiden Sachplan-Entwürfe abzusehen.

5.12 Landseitiger Verkehr

Inhalt Entwurf SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

Die beiden Sachplan-Entwürfe enthalten keine Aussagen zur landseitigen Erschliessung. Solche sind in den Vorarbeiten (öffentliche Ausschreibung für einen zivilen Flugplatzhalter, Studien) enthalten.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Etliche Mitwirkende äussern sich, dass die landseitige Erschliessung ungenügend und die Finanzierung der Arealerschliessung unklar seien und die öffentliche Hand stark belaste. Auch werden Massnahmen zur Verbesserung des Modalsplits beantragt.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt

1. Für die künftige militär-aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ist nicht mit wesentlichem Mehrverkehr gegenüber heute zu rechnen. Der durch die vorgesehene zivilaviatische Nutzung generierte Landverkehr dürfte gering ausfallen, da die Geschäftsluftfahrt erfahrungsgemäss wenig Verkehr verursacht. Der landseitige Verkehr des künftigen zivilen Flugplatzes mit militärischer Mitbenützung ist im Vergleich zum Verkehrsaufkommen des Innovationsparks, der durch eine Linienverlängerung der Glatttalbahn erschlossen werden soll, als gering einzustufen. Eine hinreichende Strassenerschliessung des Flugplatzareals ist nach ersten Einschätzungen machbar und mit dem Innovationspark zu koordinieren. Dies ist Gegenstand der weiteren Planungsschritte (SIL-Objektblatt, kantonaler Gestaltungsplan).

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, von einer diesbezüglichen Änderung der beiden Sachplan-Entwürfe abzusehen.

5.13 Kultur, Geschichte

Inhalt Entwurf SIL-Konzeptteil / SPM Objektblatt

Die beiden Sachplan-Entwürfe enthalten keine Aussagen zur Kulturgeschichte, Denkmalpflege o.ä.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Zwei private Mitwirkende beantragen, der Flugplatz Dübendorf sei als «Wiege der Schweizer Luftfahrt» vollumfänglich zu erhalten resp. als ältester Flugplatz aus der Pionierzeit der europäischen Luftfahrt als UNESCO-Weltkulturerbe zu bewahren.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt

1. Im Randbereich des Flugplatzareals befinden sich einzelne denkmalgeschützte Bauten. Der Umgang mit diesen Objekten ist Gegenstand des kantonalen Gestaltungsplans «Nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich». Im Weiteren stellt der Flugplatz als Ganzes gemäss Inventar der historischen Militärbauten des VBS kein denkmalpflegerisches Ensemble dar. Die zivile Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf und der Verbleib einer militärischen Helikopterbasis stellen den Teilerhalt des Flugplatzareals sicher. Mangels Alternativstandorten soll der Flugplatz Dübendorf aber auch die heutigen und künftigen Ansprüche der Luftfahrt erfüllen und einem nationalen Interesse (Innovationspark) dienen.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, von einer diesbezüglichen Änderung der beiden Sachplan-Entwürfe abzusehen.

5.14 Übergangsphase

Inhalt SPM-Objektblatt

Der Entwurf des SPM-Objektblatts hält in den Festsetzungen fest, dass die Luftwaffe den Flugplatz während der mehrjährigen Übergangsphase bis zum Abschluss der Umnutzung (resp. bis zur Einrichtung einer militärischen Helikopterbasis ohne Flächenflugbetrieb) weiterhin für Schulungs-, Trainings- und Einsatzflüge sowie für den Lufttransportdienst des Bundes im bisherigen Rahmen betreiben wird.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Zahlreiche Mitwirkende aus Luftfahrtkreisen beantragen, es sei aufgrund des Verdrängungsdrucks am Flughafen Zürich zu prüfen, in welchem Umfang und zu welchen Bedingungen bereits heute gewisse Aktivitäten nach Dübendorf verlagert werden könnten. Ein Luftfahrtverband beantragt die Einbindung des BAZL in die Koordination zur etappenweisen Verlegung von Arealen zugunsten des Innovationsparks, um in der Übergangsphase die Interessen der zivilen Mitbenützung wahrzunehmen. Skyguide weist darauf hin, dass die Abgabe von Teilen der örtlichen Flugsicherung an den Innovationspark frühzeitig zu planen und mit ihr abzusprechen sei.

Erwägungen, Behandlung im SPM-Objektblatt

1. Die Verlagerung ziviler Flugbewegungen vom Flughafen Zürich auf den Militärflugplatz Dübendorf ist vor Abschluss des Umnutzungsverfahrens weder vorgesehen noch rechtlich zulässig. Der zivile Flugbetrieb liegt sowohl heute als auch in der Übergangsphase (mit Ausnahme der Rega-Flüge) vollumfänglich in der Verantwortung der Luftwaffe und soll im bisherigen Rahmen fortgeführt werden. Die laufende Koordination zwischen dem BAZL und dem VBS, welches die Übergangsphase steuert, wird gewährleistet; ebenso die frühzeitige Planung und Absprache mit der Skyguide.

Aufgrund der vorgenommenen Erwägungen in diesem Kapitel wird dem Bundesrat vorgeschlagen, von einer diesbezüglichen Änderung der beiden Sachplan-Entwürfe abzusehen.

5.15 Fazit

Aufgrund der Erwägungen zu den im Rahmen der Anhörung und öffentlichen Mitwirkung vorgebrachten Argumenten und Anträgen, zum besseren Verständnis sowie zur Berichtigung inkorrekter Inhalte in den jeweiligen Kapiteln «Ausgangslage» und «Erläuterungen» wird dem Bundesrat vorgeschlagen, die Sachplan-Entwürfe wie folgt anzupassen:

5.15.1 SIL-Konzeptteil

Ausgangslage:

[…]

Der Flugplatz Dübendorf wird heute insbesondere von der Rega sowie vom Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) für Flüge mit Oldtimer-Flugzeugen (Ju-52) und für den Betrieb eines Fliegermuseums zivil mitbenützt. Für den Betrieb der Helikopterbasis der Rega bestehen eine ~~Betriebsbewilligung~~ Benützungsvereinbarung zwischen VBS und Rega und ein Betriebsreglement von 2002. Der Flugplatz ist zudem Standort der Flugsicherung Skyguide.

Gemäss dem Stationierungskonzept der Armee von 2013 benötigt die Luftwaffe die Piste des Militärflugplatzes Dübendorf künftig nicht mehr. Der militärische Jetbetrieb wurde bereits 2005 eingestellt. Dagegen soll ~~auf dem Flugplatz~~ ~~eine~~ die militärische Helikopterbasis ~~eingerichtet~~ auf dem Flugplatz weiterbetrieben werden.

Der Bundesrat hat verschiedene Optionen für die Nutzung des rund 230 Hektaren grossen, gut erschlossenen Flugplatzgeländes geprüft und am 3. September 2014 als Grundeigentümervertreter den Grundsatzentscheid gefällt, den Militärflugplatz Dübendorf im Sinne einer strategischen Landreserve für spätere Generationen künftig als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis sowie als Hub-Standort Zürich

des nationalen Innovationsparks zu nutzen. Die zivilaviatische Nutzung solle auf eine Betriebsdauer von 30 Jahren befristet sein. Der Bundesrat hat das UVEK beauftragt, die entsprechende Planung zusammen mit der künftigen zivilen Betreiberin des Flugplatzes an die Hand zu nehmen. Während der mehrjährigen Übergangsphase bis zur Umnutzung wird die Luftwaffe den Standort weiterhin als Militärflugplatz und höchstens im bisherigen Rahmen betreiben.

Im westlichen Teil des Flugplatzgeländes soll neu der Hub-Standort Zürich des nationalen Innovationsparks entstehen. Die raumplanerischen Rahmenbedingungen dazu werden im Richtplan des Kantons Zürich festgelegt. Darauf abgestimmt werden auch die Festlegungen im Sachplan Militär (SPM) vom 28. Februar 2001 (Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf) angepasst. Der Flugplatzperimeter und das Gebiet mit Lärmauswirkungen werden so reduziert, dass kein Widerspruch zur Planung des Innovationsparks besteht. Damit werden gleichzeitig der zukünftig maximal mögliche militärische und zivile Flugbetrieb definiert.

FESTLEGUNGEN

F *9. Teile des Militärflugplatzes Dübendorf werden in ein~~en~~ zivile~~n~~s Flug~~platz~~feld umgenutzt. Dieser~~s~~ dient in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr ~~(Business Aviation);~~. ~~w~~Weiter soll e~~r~~s Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen offen stehen.~~;~~ ~~a~~Aviatische Grundschulung ~~ist grundsätzlich nicht gestattet. Ein regelmässiger~~ sowie Linien- ~~oder~~und Charterketten-Verkehr ~~ist auf dem zivilen Flugplatz Dübendorf~~ sind ausgeschlossen.*

~~Der~~Das zivile Flug~~platz~~feld Dübendorf beherbergt eine Helikopter-Basis für Rettungsflüge und~~,~~ Flüge der Kantonspolizei. Weitere ~~sowie weitere private und~~ gewerbsmässige und private Helikopterflüge sind möglich.

~~Der~~Das zivile Flug~~platz~~feld Dübendorf lässt eine Mitbenützung durch die Luftwaffe für ~~militärische Helikopter~~ Flüge mit militärischen Helikoptern und ~~Flüge mit militärischen~~ Flächenflugzeugen zu.

Erläuterungen:

Die Eckwerte zum Flugbetrieb auf dem zivilen Flugfeld Dübendorf werden in der Zweckbestimmung im Objektblatt (SIL Teil IIIC) zu konkretisieren und im Betriebsreglement zu berücksichtigen sein.

Beim Flächenflugbetrieb soll den Geschäftsreiseflügen (Business Aviation) erste Priorität eingeräumt werden. Ausgeschlossen sind einerseits der Voltenbetrieb für die Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Fluglizenz, andererseits der flugplanmässige Linienverkehr sowie der Charterketten-Verkehr (gewerbsmässige öffentliche Flüge, die Teil einer systematischen Abfolge von mindestens vier Flügen sind). Einzelne Charterflüge (Taxiflüge) sollen hingegen erlaubt werden.

Das zivile Flugfeld soll von der Luftwaffe mitbenützt werden können, insbesondere für Helikopterflüge und Flüge des Lufttransportdienstes des Bundes. Die Stationierung von Kampfjets auf dem zivilen Flugfeld Dübendorf ist ausgeschlossen.

5.15.2 Sachplan Militär (SPM)

1. Ausgangslage

a) Bisherige Nutzung

Der militärische Kampf~~-~~jetbetrieb 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 Luft~~E~~einsätze, die fliegerische Ausbildung und das Training, den Lufttransportdienst des Bundes sowie Kommando- und Führungseinrichtungen der Luftwaffe ~~(Operationszentrale).~~

Zivil mitbenutzt wird der Flugplatz insbesondere von der Rega (mit ~~ziviler~~ ~~Bewilligung~~ 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 Zürich») 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. ~~Die Operationszentrale der Luftwaffe soll weiterbetrieben werden.~~

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 ~~der Betrieb von~~ die aviatische Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Fluglizenz ausgeschlossen werden. [...]

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 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. ~~FESTSETZUNGEN~~ FESTLEGUNGEN

a) Zweck, Betrieb (Festsetzung)

Auf dem heutigen Flugplatzareal Dübendorf betreibt die Luftwaffe ~~K~~künftig ~~wird der Flugplatz Dübendorf von der Luftwaffe als~~ eine Helikopterbasis mit ziviler Mitbenützung ~~weiterbetrieben~~. 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 ~~für militärische Helikopterflüge mitbenutzt. Flüge mit militärischen Flächenflugzeugen, insbesondere für den Lufttransportdienst des Bundes,~~ mitbenutzt ~~sind möglich~~. Die militärische Helikopterbasis bleibt unter militärischer Leitung, die flugbetriebliche Verantwortung obliegt der zivilen Flugplatzleitung.

[...]

b) Perimeter, Infrastruktur (Festsetzung)

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

[...]

~~Der Perimeter~~ 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 ~~geplanten~~ 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 ~~definitive~~ 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 ~~damit~~ 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

[…]

~~Sofern~~ Sobald der Flugplatz als ~~in ein~~ ziviles Flugfeld mit Flächenflugbetrieb umgenutzt ~~wird~~ ist, steht er unter ziviler Leitung und wird militärisch mitbenützt. Flüge mit Flächenflugzeugen für die Ausbildung und den ~~des~~ Lufttransportdiens~~tes~~ 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.

[…]

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 ~~definitive~~ 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 ~~in den Ausschreibungsunterlagen für den zivilen Flugbetrieb und im Entwurf zum~~ im Richtplan des Kantons Zürich umgrenzt ~~worden~~ ist. Diese Fläche wird in den Festlegungen und in der Karte als ~~Perimeter~~ Fläche Innovationspark bezeichnet (Differenzfläche zwischen Objektblatt 2001 und ~~2015~~2016).

[…]

[…]

c) Gebiet mit Lärmauswirkungen

Das in der Karte rot dargestellte Gebiet mit Lärmauswirkungen beruht einerseits auf der Lärmberechnung zur Verkehrsleistung~~, wie sie in den Ausschreibungsunterlagen~~ für einen künftigen zivilen und militärischen Flugbetrieb ~~definiert worden ist~~ (insgesamt ~~28 600~~ 28 000 Flugbewegungen, davon ~~21 000~~ 20 400 zivile und 7600 militärische bzw. 18 000~~600~~ 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 ~~Massgebend ist~~ Anhang 5 der ~~Lärmschutzverordnung (~~LSV~~; SR 814.14)~~ für den Lärm ziviler Flugplätze als massgebend für den gesamten Lärm definiert. Der heutige militärische ~~und zivile~~ Flugbetrieb mit Helikoptern und Flächenflugzeugen wie auch ein Weiterbetrieb des Flugplatzes als militärisch mitbenutztes Flugfeld oder als zivil mitbenützte Helikopterbasis der Luftwaffe ~~(mit Rega-Basis, ohne Flächenflugbetrieb)~~ 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 KampfJ~~J~~etbetrieb ~~nach Anhang 8 der LSV~~; 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~~en~~ maximal möglichen militärischen und zivilen Flugbetrieb. Mit der definitiven Festsetzung des ~~definitiven~~ zukünftigen Flugbetriebs ~~werden~~ wird auch ~~die Lärmkurven~~ 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 ~~im Rahmen der Militärischen Plangenehmigungsverordnung~~ nach Militärgesetz (MG~~PV~~; SR 510.~~51~~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 ~~und der Helikopter~~ dargestellt.

[…]

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist als Zwischenergebnis festgelegt, weil sich bei der detaillierten Prüfung und Optimierung der An- und Abflugrouten sowie der 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.

~~Mit der Festsetzung der definitiven fliegerischen Nutzung wird auf der Grundlage dieser Hindernisbegrenzungsflächen~~ 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.

6 Ergebnisse der Ämterkonsultation

6.01 Zivile Umnutzung und Zweckbestimmungen

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

1. Die eidgenössische Zollverwaltung (EZV) beantragt, in der Zweckbestimmung der Objektblätter (SPM / SIL) zum Flugplatz Dübendorf auch explizit Helikopterflüge des Grenzwachtkorps aufzuführen. Es handelt sich hierbei um rund 20-30 Flüge pro Jahr für Einsätze in der Ostschweiz, welche das Militär im Auftrag des Grenzwachtkorps durchführt; ausnahmsweise werden auch zivile Helikopter eingesetzt. Das Grenzwachtkorps benötigt mit Ausnahme von Parkplätzen für Dienstfahrzeuge keine eigene Infrastruktur auf dem Flugplatz Dübendorf.

2. Die eidgenössische Zollverwaltung (EZV) stellt in ihrer Stellungnahme zur Anpassung des SIL-Konzeptteils fest, dass der Militärflugplatz Dübendorf rechtlich kein Zollflugplatz sei und die beabsichtigte zivile Nutzung des Flugplatzes Dübendorf, insbesondere im Bereich des Geschäfts-reiseverkehrs (Business Aviation), Auswirkungen auf das Zollregime haben werde. Der zivile Flugplatzhalter habe der EZV ein Gesuch für einen Zollflugplatz zu stellen sowie ihr die dafür notwendigen Einrichtungen (Zolldurchgänge rot/grün, Räumlichkeiten, Parkplätze ...) unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Die EZV weist auch darauf hin, dass sie resp. das Grenzwacht-korps gegenwärtig nicht über die erforderlichen Ressourcen (Personal, evtl. Fahrzeuge und Informatik) für die Aufnahme des Flugplatzes Dübendorf als Zollflugplatz verfüge.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

1. Das Anliegen der EZV nach einer entsprechenden Ergänzung der Zweckbestimmung soll im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts Dübendorf resp. des definitiven SPM-Objektblatts Dübendorf geprüft werden.

2. Die Aufnahme als Zollflugplatz sowie die damit verbundenen infrastrukturellen Anforderungen sind zusammen mit der Frage, ob in Dübendorf Flüge von ausserhalb des Schengen-Raums (bspw. aus London) abgefertigt werden sollen, im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts Dübendorf zu thematisieren und zu klären.

An den beiden Sachplan-Entwürfen sind keine Änderungen vorzunehmen.

6.02 Gebiet mit Lärmauswirkungen

Antrag aus der Ämterkonsultation

1. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) weist darauf hin, dass für die Ausscheidung neuer Bauzonen sowie das Erschliessen von Bauzonen die Planungswerte massgebend sind. Dabei werden auch die gleichartigen Immissionen des Flughafens Zürich mit zu berücksichtigen sein, indem die Daten in einem GIS addiert werden.

2. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) begrüsst im Zusammenhang mit der Anpassung des SIL-Konzeptteils die deutliche Reduktion der zulässigen Lärmimmissionen für den Flugplatz Dübendorf und macht darauf aufmerksam, dass bei einer zivilen Umnutzung des Flugplatzes (gemäss Art. 7 LSV) der Nachweis zur Einhaltung der Planungswerte (spätestens) im Umnutzungsverfahren zu erbringen sei.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

1. Die Ausführungen des BAFU beziehen sich auf zukünftige zivile Planungen des Kantons und der Gemeinden. Für die Festlegungen im SPM resp. im SIL sind gemäss Art. 40 Abs. 2 LSV für Dübendorf die Planungswerte alleine (ohne Berücksichtigung der Lärmemissionen des Flughafens Zürich) massgebend.
2. Die Ausführungen des BAFU sind korrekt.

An den beiden Sachplan-Entwürfen sind keine Änderungen vorzunehmen.

6.03 Umwelt, Nachhaltigkeit

Antrag aus der Ämterkonsultation

1. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) weist in seiner Stellungnahme zur Anpassung des SIL-Konzeptteils auf die schützenswerten Naturflächen im Sinne von Art. 18 Abs. 1 bis des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG, SR 451) auf dem Flugplatzareal hin (vgl. Projekt «Natur Landschaft Armee [NLA] Dübendorf»). Mit diesen Flächen bestünden ideale Voraussetzungen, um den im SIL-Konzeptteil sowie im «Landschaftskonzept Schweiz» geforderten ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen zu erfüllen. Würden diese Flächen jedoch durch Bauvorhaben beansprucht, so löse dies eine Ersatzpflicht aus. Im Weiteren sei sicherzustellen, dass die Naturwerte auf dem Flugplatz Dübendorf im Rahmen der Umnutzung erhalten und möglichst frühzeitig in die zivilen Planungsinstrumente resp. auf die neue zivile Trägerschaft übertragen werden. Auch sei die künftige zivile Trägerschaft des Flugplatzes frühzeitig über ihre diesbezüglichen Verpflichtungen ins Bild zu setzen.

   Das BAFU beantragt in diesem Zusammenhang folgende Ergänzung des Erläuterungsberichts:
   Der Gegenstand des SPM-Objektblatts Militärflugplatz Dübendorf bildende Perimeter enthält umfangreiche Naturwerte, welche aktuell mit ihrer zulässigen Nutzung und erforderlichen Pflege im «NLA-Projekt Dübendorf» verbindlich festgehalten sind. Diese ökologischen Werte werden im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts zu übernehmen und ihre künftige Nutzung und Pflege durch die neue Trägerschaft zu regeln sein. Diejenigen ökologisch bedeutsamen Flächen, welche künftig Teil des Innovationsparks-Hub bilden werden, werden Gegenstand der Beurteilung der Umweltverträglichkeit im Rahmen der kantonalen Planungsverfahren bilden.

Erwägungen, Behandlung im SIL-Konzeptteil und SPM-Objektblatt

1. Die Aussagen des BAFU sind korrekt und die vorhandenen Naturwerte auf dem Flugplatzareal Dübendorf werden im Rahmen der Erarbeitung des SIL-Objektblatts Dübendorf zu berücksichtigen sein. An den beiden Sachplan-Entwürfen sind keine Änderungen vorzunehmen.

Die folgenden Ämter und Stellen waren mit den beiden Sachplan-Anpassungen einverstanden oder hatten dazu keine Bemerkungen:

- Bundeskanzlei
- Bundesamt für Wohnungswesen (BWO)
- Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV)
- Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Bundesamt für Landwirtschaft (BLW)
- Bundesamt für Statistik (BFS)

- Die Schweizerische Post
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
- Eidgenössisches Personalamt (EPA)
- Bundesamt für Kultur (BAK)
- armasuisse
- Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI)
- Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL)

7 Abstimmung mit der Richtplanung des Kantons

Der Kanton Zürich hat (gemäss der Stellungnahme des Regierungsrats vom 7. Juni 2016) keine Widersprüche im Sinne von Art. 20 Abs. 1 RPV zwischen seiner Richtplanung und den Anpassungen im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt Dübendorf festgestellt. Die beiden Sachplan-Anpassungen sind somit als mit der kantonalen Richtplanung vereinbar zu beurteilen.

Anhänge zum Erläuterungsbericht

Anhang 1

Auswertung der Anhörung

A Liste der Stellungnahmen

Kanton	
Kanton Zürich, Regierungsrat	4. November 2015
Gemeinden	
Stadt Dübendorf, Stadtrat	17. September 2015
Gemeinde Volketswil, Gemeinderat	2. Oktober 2015
Gemeinde Wangen-Brüttisellen, Gemeinderat	26. Oktober 2015
Gemeinde Dietlikon, Gemeinderat	8. September 2015
Gemeinde Fällanden, Gemeinderat	21. September 2015
Gemeinde Schwerzenbach, Gemeinderat	24. September 2015
Stadt Uster, Stadtrat	10. November 2015
Gemeinde Wallisellen, Gemeinderat	29. September 2015
Regionalplanungsverbände	
RZU Regionalplanung Zürich und Umgebung	1. Oktober 2015
ZPG Zürcher Planungsgruppe Glatttal	23. September 2015
Raumplanerisch nicht betroffene Gemeinden und Regionalplanungsverbände	
Gemeinde Egg, Gemeinderat	2. Oktober 2015
Gemeinde Erlenbach, Gemeinderat	7. Oktober 2015
Gemeinde Maur, Gemeinderat	7. Oktober 2015
Gemeinde Mönchaltorf, Gemeinderat	22. Oktober 2015
Gemeinde Zumikon, Gemeinderat	29. September 2015
Region Zürcher Oberland RZO	1. Oktober 2015
RWU Regionalplanung Winterthur und Umgebung	15. September 2015
Planungsgruppe Zürcher Unterland	18. September 2015

B Zusammenfassung der Stellungnahmen mit Anträgen und Begründungen

Kanton Zürich, Regierungsrat

Grundsätzliche Bemerkungen:
Der Betrieb einer Helikopterbasis für Armee, Kantonspolizei und Rega wird unterstützt. Gegenüber einer zivilen Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf in dicht besiedeltem Gebiet und in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Zürich bestehen Bedenken und in den Standortgemeinden fehlt, mit Ausnahme der Helikopterbasis, der Rückhalt. Auch steht eine zivile Umnutzung im Widerspruch zu den kantonalen, regionalen und kommunalen Entwicklungsvorstellungen. Die längst überfällige Korrektur des Gebiets mit Lärmauswirkungen im SPM und die Anpassung des Flugplatzperimeters zugunsten des Innovationsparks werden begrüsst. Somit bestehen zwischen der kantonalen Planung zum Innovationspark und den Bundesplanungen (SIL, SPM) keine Widersprüche mehr.

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

- Verfahren: Die Anpassung des SIL-Konzeptteils ist verfrüht, im Hinblick auf die Widerspruchsfreiheit mit dem kantonalen Richtplan nicht notwendig und kann zusammen mit dem SIL-Objektblatt erfolgen. Wichtige Grundsatzentscheide sollen nicht auf Stufe Konzeptteil getroffen werden, bevor die konkreten Auswirkungen des künftigen Flugbetriebs bekannt sind.
  Antrag 1 (SIL): Auf die Anpassung des SIL-Konzeptteils ist zum heutigen Zeitpunkt zu verzichten. Wird daran festgehalten, sind die nachfolgenden Anträge zu berücksichtigen.

- Flughafen Zürich: Die Entlastungswirkung für den Flughafen Zürich durch die teilweise Verlagerung von Flugverkehr auf den Flugplatz Dübendorf ist nicht nachgewiesen. Dem Betrieb des Flughafens Zürich ist gegenüber demjenigen in Dübendorf Priorität einzuräumen.
  Antrag 2 (SIL): Der Betrieb des Flugplatzes Dübendorf darf keinesfalls negative Auswirkungen auf Komplexität, Kapazität und Lärmbelastung am und um den Flughafen Zürich zur Folge haben.
- Standort Helikopterbasis: Die Auswirkungen der geplanten Helikopterbasis im Osten des Flugplatzes auf Raum und Umwelt sind aufzuzeigen und alternative Standorte zu prüfen.
  Antrag 3 (SIL): Der Standort der Helikopterbasis soll überprüft und mit den Standortgemeinden abgestimmt werden. Die geprüften Alternativstandorte sind aufzuzeigen.
- Zweckbestimmung: Die Zulassung eines nicht regelmässigen Linien- und Charterverkehrs ist nicht notwendig und zweckmässig. Für die aviatische Grundausbildung bestehen an anderen Standorten bessere Möglichkeiten.
  Antrag 4 (SIL) / Teil III B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9: Linien- und Charterverkehr wie auch die aviatische Grundschulung sind gänzlich auszuschliessen. Die Formulierungen «nicht regelmässig» und «grundsätzlich» eröffnen einen interpretationsbedürftigen Spielraum. Ausnahmen sind aus Gründen der Rechtssicherheit und Transparenz vollständig und abschliessend zu formulieren.
- *Antrag 5* (SIL): Aus sicherheits- und kontrolltechnischen Überlegungen haben die planerischen Festlegungen im SIL eine Beschränkung auf zivile Flüge aus dem Schengen-Raum vorzusehen.
- *Antrag 6* (SIL): Die zivile Nutzung der militärischen Helikopterbasis ist auf die medizinische Notversorgung und die öffentliche Sicherheit zu beschränken. Weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge sind nicht zuzulassen.
- *Antrag 7* (SIL): Die Festlegung 9 ist zu ergänzen, dass der künftig im SIL-Objektblatt festgelegte Betrieb in jeden Fall innerhalb der Lärmkurven aus dem «Übergangsobjektblatt» des SPM zu liegen kommen muss.
- *Antrag 8* (SIL): Die Festlegung 9 ist zu ergänzen, dass zwischen 22.00 und 6.00 Uhr keine zivilen Flüge (mit Ausnahme der Rettungsflüge der Rega und der Flüge der Kantonspolizei) stattfinden dürfen.

Sachplan Militär (SPM)

- Kontrollzone Flugplatz Dübendorf: Die heutige Kontrollzone entspricht noch den ursprünglichen, für den Betrieb mit militärischen Kampfjets benötigten Ausmassen. Die überdimensionierte vertikale Ausdehnung (Flugfläche 95, rund 2900 Meter über Meer) erschwert im SIL-Prozess Flughafen Zürich die Routenführung unnötig.
  Antrag 9 (SPM): Angesichts der von allen Prozesspartnern zugestandenen Priorität des Flughafens Zürich über das Flugfeld Dübendorf, der zunehmend manifestierten Komplexität der Luftraumbewirtschaftung und der stets ausgerufenen Sicherheitsbedenken ist die Kontrollzone auf 5500 Fuss (rund 1700 Meter über Meer) oder tiefer festzusetzen. Das Luftfahrthandbuch Schweiz ist entsprechend anzupassen. Die damit verbundenen Vereinfachungen im SIL-Prozess Flughafen Zürich sind unmittelbar danach an die Hand zu nehmen.
- *Antrag 10* (SPM): Auch im SPM ist bei den Festsetzungen aufzuführen, dass zwischen 22.00 und 6.00 Uhr keine zivilen Flüge (mit Ausnahme der Rettungsflüge der Rega und der Flüge der Kantonspolizei) stattfinden dürfen.
- *Antrag 11* (SPM): Ergänzung der Ziff. 2 lit. C, so dass der künftig im SIL und/oder im SPM festgelegte Betrieb in jeden Fall innerhalb der Lärmkurven aus dem «Übergangsobjektblatt» des SPM zu liegen kommen muss.
- Helikopterbetrieb: Der Betrieb einer Helikopterbasis für Armee, Kantonspolizei und Rega wird unterstützt; weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge auf dem Flugplatz Dübendorf werden dagegen abgelehnt. Im Falle einer zivilen Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf mit militärischer Mitbenutzung für Helikopter und Flächenflieger ist nicht nachvollziehbar, wie zivile gewerbsmässige oder private Helikopterbewegungen mit den Lärmkurven abgedeckt sein könnten.
  Antrag 12 (SPM): Auf dem Heliport sind keine zivilen kommerziellen oder privaten Helikopterflüge zuzulassen. Der Entwurf des SPM (Teil D, Ziff. 1 Bst. b, zweiter Absatz) ist entsprechend zu korrigieren.
- Grundlagendokumente: Die für das Verständnis wichtigen Grundlagen (Fluglärmberechnung, technischer Bericht ...) sowie der Bundesratsbeschluss vom 3. September 2014 fehlen resp. werden nicht zugänglich gemacht.
  Antrag 13 (SPM): Die aufgeführten Grundlagen zur Berechnung der Lärmkurven und der Hindernisbegrenzungsflächen sowie der Bundesratsbeschluss vom 3. September 2014 sind allen Anhörungsadressaten zugänglich zu machen. Dem Kanton sowie den betroffenen Regionen und Gemeinden ist zudem die Möglichkeit einzuräumen, zu den Grundlagendokumenten ebenfalls Stellung nehmen zu können.

Haltung der betroffenen Regionen und Gemeinden
Die betroffene Region und die betroffenen Gemeinden sprechen sich vehement gegen eine zivile Umnutzung aus und beanstanden die mangelnde Transparenz im Vorgehen des Bundes. Dies betrifft insbesondere die Grundlagenberichte (Fluglärmberechnung), die im Rahmen der Anhörung und Mitwirkung nicht veröffentlicht wurden.

Schlussbemerkung
Die Anpassung des Flugplatzperimeters und der Lärmkurven im SPM zur Ermöglichung eines Innovationsparks auf dem Flugplatzareal Dübendorf wird ausdrücklich begrüsst. Auf die Anpassung des SIL-Konzeptteils soll gegenwärtig verzichtet werden. Die Errichtung eines zivilen Flugfelds mit Bundesbasis in Dübendorf beurteilt der Kanton mit grosser Skepsis, zumal Region und Standortgemeinden diese ablehnen.

Stadt Dübendorf

- Verfassung und Raumplanungsrecht: Die Anpassungen von SPM und SIL widersprechen diversen Verfassungsgrundsätzen (Art. 50 Abs. 2 und 3, Art. 73, Art. 74 Abs. 2, Art. 75 Abs. 3 BV) und dienen einseitig den Interessen der Zivilluftfahrt. Die Festlegung eines zweiten zivilaviatisch genutzten Flugplatzes im Glatttal widerspricht einer nachhaltigen Raumentwicklung, wie sie mit dem Raumkonzept Schweiz sowie dem revidierten Raumplanungsgesetz angestrebt wird. Namentlich die raumplanerischen Ziele der qualitativen Aufwertung von Siedlung und Landschaft, der Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und der Schonung der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen sind (im Gegensatz zu der von der Stadt Dübendorf und der Region Glatttal beabsichtigten Nutzung des Geländes als Innovationspark und Regionalpark) nicht erfüllt.
  Anträge 1/2: Die Anpassungen im SIL und im SPM sind wegen fehlender Vereinbarkeit mit den übergeordneten Zielsetzungen (Bundesverfassung) sowie der fehlenden Übereinstimmung mit den Zielen der Raumplanung gesamthaft, mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt SPM, zurückzuweisen.
- Grundlagen: Der Sachplan Militär aus dem Jahre 2001 (der auf dem Sachplan Waffen- und Schiessplätze von 1998 aufbaut) ist völlig veraltet und muss zuerst gesamthaft mit der aktuellen Planung der Armee in Übereinstimmung gebracht werden, bevor Festlegungen zu einzelnen Anlagen wie dem Militärflugplatz Dübendorf verändert werden. Zudem ist derzeit mit der Aktualisierung des luftfahrtpolitischen Berichts von 2004 eine zentrale Grundlage für den SIL in Arbeit.
  Anträge 3/4: Die Anpassung von SIL und SPM ist infolge veralteter Grundlagen, mit Ausnahme des Flugplatzperimeters im Objektblatt SPM, zurückzuweisen.
- Unterlagen: Die für das Verständnis wichtigen Grundlagen zu den beiden Sachplan-Anpassungen (Fluglärmberechnung, technischer Bericht ...) fehlen resp. werden nicht zugänglich gemacht.
  Anträge 5/6: Die Anpassung von SIL und SPM ist infolge Formfehler (fehlende Grundlagen, Verweigerung Akteneinsicht) als Ganzes, mit Ausnahme des Flugplatzperimeters im Objektblatt SPM, zurückzuweisen. Evtl. ist eine neue Anhörung unter Beilage sämtlicher relevanten Grundlagen durchzuführen.
- Abstimmung der Planungen: Die Abstimmung zwischen dem SPM und dem SIL ist nicht erfolgt. Zudem ist der SPM in sich selbst nicht eindeutig; es ist unklar, welches die Absichten des Bundes sind. Schliesslich fehlt die Abstimmung mit der Planung der übrigen Staatsebenen.
- Interessenabwägung: In den Unterlagen zur Anpassung von SIL und SPM fehlen die Ermittlung, die Beurteilung sowie Abwägung der betroffenen Interessen gemäss Art. 3 Abs. 1 Raumplanungsverordnung (RPV). Im Weiteren fehlt die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung.
- *Anträge 7/8*: Die Anpassung von SIL und SPM ist als Ganzes aufgrund der fehlenden Abstimmung der Bundesplanungen in sich aber auch der Bundesplanung mit den Planungen der übrigen Staatsebenen sowie aufgrund der fehlenden Interessenabwägung, mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters, zurückzuweisen.
- Verstoss gegen Treu und Glauben: Bundesrat Samuel Schmid, Vorsteher des VBS, verwies in seinem Antwortschreiben vom 31. Januar 2008 an die Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil darauf, «dass die Art der zivilen Nachnutzung des Flugplatzgeländes in die Planungs- und Entscheidungskompetenz des Kantons und der betroffenen Region fällt.» Damit hat der Bund signalisiert, dass er auf seinen planungsrechtlichen Anspruch zu verzichten gedenkt. In der Folge haben die Standortgemeinden eine aufwändige, mehrjährige Testplanung ohne aviatische Nutzung des Flugplatzareals initiiert. Widersprüchliches Verhalten der Behörden verstösst gegen Treu und Glauben und das Willkürverbot.

  Antrag 9: Die Anpassung von SIL und SPM ist als Ganzes, mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters, zurückzuweisen.

- Vorgehen: Der Bund hätte bereits vor 10 Jahren den Konzeptteil des SPM an die damals neuen Verhältnisse (Rückzug der Luftwaffe) anpassen müssen. Nun will er mehrere Planungsinstrumente überstürzt gleichzeitig ändern.
  Antrag 10: Die Anpassung von SIL und SPM ist als Ganzes, mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters, zurückzuweisen. Neu ist schrittweise (1. Aufbereitung Grundlagen 2. Überarbeitung Konzeptteil SPM 3. Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf 4. Anpassung SIL-Konzeptteil) vorzugehen.
- Bestehende Nutzung: Die zivilaviatische Mitbenutzung eines Militärflugplatzes bedarf gemäss SIL-Konzeptteil einer Festsetzung im SIL, wenn der zivile Flugbetrieb mehr als 10 % der militärischen Flugbewegungen oder mehr als 1000 Motorflugbewegungen ausmacht. Um die heutige Nutzung der Rega und der JU-Air abzusichern, müsste die Festlegung im SIL vorgenommen werden.
  Antrag 11 (SPM): Es ist im Text unter «1. Ausgangslage, a) Bisherige Nutzung» zu erwähnen, dass die zivile Mitbenutzung durch die Rega eine Festsetzung im SIL benötigt, da ihr Flugbetrieb mehr als 1000 Motorflugbewegungen ausmacht (im Durchschnitt der letzten vier Jahre berechnet).
- *Antrag 12* (SPM): Der 2. Absatz im Text unter «1. Ausgangslage, a) Geplante künftige Nutzung» ist wie folgt anzupassen: ~~Gemäss seinem Entscheid vom 3. September 2014 sieht der Bundesrat zudem eine zivilaviatische Nutzung vor. Der Flugplatz soll in erster Linie dem Geschäftsreisverkehr 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~~ am heutigen Standort weiterbetrieben werden. Der Flugplatz soll auch für Helikopterflüge ~~Flüge~~ der Kantonspolizei ~~sowie für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge~~ offen stehen. Hingegen soll der Betrieb von 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.~~ Die freiwerdende Fläche des Flugplatzfeldes soll als Park und Naherholungsraum für die Bevölkerung geöffnet werden.
- *Antrag 13* (SPM): Im Teil C in der Tabelle aus Seite 5 ist der Hauptzweck wie folgt zu ändern: «Militärische Helikopterbasis; Mitbenutzung Polizei und Rega möglich.»
- *Antrag 14* (SPM): Im Teil D in der Tabelle auf Seite 6 ist der Hauptzweck wie folgt zu ändern: «Militärflugplatz für ~~Jet, Propellerflugzeuge und~~ Helikopter ~~und Flächenflugzeuge~~»
- *Antrag 15* (SPM): Unter «2. Festsetzungen, a) Zweck, Betrieb» ist der 2. Absatz ersatzlos zu streichen.
- *Antrag 16* (SPM): Die Anpassung des Flugplatzperimeters zugunsten des Innovationsparks wird begrüsst.
- Gebiet mit Lärmauswirkungen: Die Berücksichtigung des künftigen zivilen Flugbetriebs in der Lärmberechnung des SPM ist nicht rechtskonform und wird abgelehnt. Eine über 1000 Motorflugbewegungen hinausgehende zivile Nutzung kann nicht mit dem SPM gesichert werden. Das Planungsrecht sieht kein «Übergangsobjektblatt» vor und die vom Bund vorgenommene Vermischung von zivilem und militärischem Fluglärm widerspricht der Lärmschutzverordnung (LSV).

  Antrag 17 (SPM): Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit zivilaviatischer Mitbenützung zu berechnen und im «Übergangsobjektblatt» des SPM festzusetzen.
- Gebiet mit Hindernisbegrenzung: Die Berücksichtigung des künftigen zivilen Flugbetriebs in der Hindernisbegrenzung des SPM wird abgelehnt.
  Antrag 18 (SPM): Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit zivilaviatischer Mitbenutzung, aber mit um 400 m nach Osten verschobener Pistenschwelle (Kompatibilität zum Innovationspark), zu berechnen und im «Übergangsobjektblatt» des SPM festzusetzen.
- *Antrag 19* (SIL) / Teil III B3 – Zivile Mitbenützung von Militärflugplätzen, Festlegung 7: Der Streichung des Prüfauftrags betreffend zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes wird zugestimmt.
- *Antrag 20* (SIL) / Teil III B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9: Die Festlegung 9 ist ersatzlos zu streichen.
- *Antrag 21* (SIL) / Teil III B4 Anpassung Teilnetz Flugfelder: Der Eintrag «Dübendorf (Neubau)» ist ersatzlos zu streichen.
- Anforderungen für eine Festsetzung: Die Voraussetzungen (Nachweis Bedarf, Prüfung Alternativstandorte etc.) für eine Festsetzung gemäss Art. 5 Abs. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV) sind nicht erfüllt. Auch sind das An- und Abflugverfahren sowie allfällige Abhängigkeiten zum Flughafen Zürich nicht bekannt. Somit lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt nicht beurteilen und es ist unsicher, ob das Vorhaben jemals mit der Gesetzgebung vereinbar gemacht werden kann. Folglich ist

höchstens eine «Vororientierung» möglich.
Antrag 22 (SIL): Der Eintrag «Teil III B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9» wird abgelehnt. Falls an diesem Eintrag festgehalten wird, ist er höchstens als Vororientierung aufzunehmen.

- Zweckbestimmung: Die Zulassung eines nicht regelmässigen Linien- und Charterverkehrs in Dübendorf ist angesichts vollwertiger Anlagen für diesen Verkehr auf dem Landesflughafen Zürich abzulehnen. Auf die aviatische Grundschulung in Dübendorf ist vollständig zu verzichten.
  Antrag 23 (SIL): Der Eintrag «Teil III B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9» wird abgelehnt. Falls an diesem Eintrag festgehalten wird, sind im Absatz 1 die Wörter «grundsätzlich» und «regelmässig» zu streichen.

Gemeinde Volketswil

- Verfassung und Raumplanungsrecht: Die Anpassungen von SPM und SIL widersprechen diversen Verfassungsgrundsätzen (Art. 50 Abs. 2 und 3, Art. 73, Art. 74 Abs. 2, Art. 75 BV) und dienen einseitig den Interessen der Zivilluftfahrt. Die Festlegung eines zweiten zivilaviatisch genutzten Flugplatzes im Glatttal widerspricht einer nachhaltigen Raumentwicklung, wie sie mit dem Raumkonzept Schweiz sowie dem revidierten Raumplanungsgesetz angestrebt wird. Namentlich die raumplanerischen Ziele der qualitativen Aufwertung von Siedlung und Landschaft, der Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und der Schonung der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen sind nicht erfüllt.
  Antrag 1 (SIL): Die Anpassung des SIL ist wegen fehlender Vereinbarkeit mit den übergeordneten Zielsetzungen sowie der fehlenden Übereinstimmung mit den Zielen der Raumplanung zurückzuweisen.
- Planungsgrundlagen: Der Sachplan Militär aus dem Jahre 2001 (der auf dem Sachplan Waffen- und Schiessplätze von 1998 aufbaut) ist völlig veraltet und muss zuerst gesamthaft mit der aktuellen Planung der Armee in Übereinstimmung gebracht werden, bevor Festlegungen zu einzelnen Anlagen wie dem Militärflugplatz Dübendorf verändert werden. Zudem ist derzeit die Aktualisierung des luftfahrtpolitischen Berichts von 2004 eine zentrale Grundlage für den SIL in Arbeit. Die für das Verständnis wichtigen Grundlagen (technischer Bericht ...) zu den beiden Sachplan-Anpassungen fehlen resp. werden nicht zugänglich gemacht.
  Anträge 2/3 (SIL): Die Anpassung des SIL ist infolge Formfehler (fehlende Grundlagen) als Ganzes zurückzuweisen. Evtl. ist eine neue Anhörung unter Beilage sämtlicher relevanten Grundlagen durchzuführen.
- Abstimmung der Planungen: Die Abstimmung zwischen dem SPM und dem SIL ist nicht erfolgt. Zudem ist der SPM in sich selbst nicht eindeutig; es ist unklar, welches die Absichten des Bundes sind. Schliesslich fehlt die Abstimmung mit der Planung der übrigen Staatsebenen.
- Interessenabwägung: In der Anpassung des SIL fehlen die Ermittlung, die Beurteilung sowie Abwägung der betroffenen Interessen gemäss Art. 3 Abs. 1 Raumplanungsverordnung (RPV). Im Weiteren fehlt die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung.
- *Anträge 4/5* (SIL): Die Anpassung des SIL ist als Ganzes aufgrund der fehlenden Abstimmung der Bundesplanungen in sich aber auch der Bundesplanung mit den Planungen der übrigen Staatsebenen sowie aufgrund der fehlenden Interesseabwägung zurückzuweisen.
- *Antrag 6* (SIL). Der Streichung des Prüfauftrags betreffend ziviler Mitbenützung des Militärflugplatzes wird zugestimmt.
- *Anträge 7/8* (SIL): Die Festlegung 9 in «Teil B3 – Ehemalige Militärflugplätze» ist ersatzlos zu streichen. Der Eintrag «Dübendorf (Neubau)» im Teil III B4: Anpassung Teilnetz Flugfelder ist ersatzlos zu streichen.
- Anforderungen für eine Festsetzung: Die Voraussetzungen (Nachweis Bedarf, Prüfung Alternativstandorte etc.) für eine Festsetzung gemäss Art. 5 Abs. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV) sind nicht erfüllt. Auch sind das An- und Abflugverfahren sowie allfällige Abhängigkeiten zum Flughafen Zürich nicht bekannt. Somit lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt nicht beurteilen und es ist unsicher, ob das Vorhaben jemals mit der Gesetzgebung vereinbar gemacht werden kann. Folglich ist höchstens eine «Vororientierung» möglich.
  Antrag 9 (SIL): Der Eintrag «Teil B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9» wird abgelehnt. Falls an diesem Eintrag festgehalten wird, ist er höchstens als Vororientierung aufzunehmen.

Gemeinde Wangen-Brüttisellen

- Generelles:
  - Eine vom Flughafen Zürich getrennte Planung für den Flugplatz Dübendorf ist nicht zielführend (Flugverfahren).
  - Die zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes Dübendorf beträgt mehr als 1000 Flugbewegungen/Jahr ist und ist damit SIL-relevant. Die Standortgemeinden haben der Stationierung der Rega auf dem Militärflugplatz Dübendorf nur zugestimmt in der Meinung, dass keine weiteren zivilaviatischen Nutzungen angesiedelt werden.
  - Der Bund hätte bereits vor 10 Jahren den Konzeptteil des SPM an die damals neuen Verhältnisse (Rückzug der Luftwaffe) anpassen müssen. Nun will er mehrere Planungsinstrumente überstürzt gleichzeitig ändern. Es ist neu schrittweise (1. Aufbereitung Grundlagen 2. Überarbeitung Konzeptteil SPM 3. Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf 4. Anpassung SIL-Konzeptteil) vorzugehen. Der Flughafen Zürich und dessen SIL ist in das SIL-Verfahren Dübendorf einzubinden.
- Raumplanungsrecht: Die Anpassung des SIL-Konzeptteils (Festlegung eines zweiten zivilen Flugplatzes im Glatttal) steht einerseits im Widerspruch zu den Grundsätzen (Verdichtung, Schonung von Wohngebieten vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen) des revidierten Raumplanungsgesetzes (RPG); andererseits widerspricht sie einer nachhaltigen Raumentwicklung sowie den Zielen des Raumkonzepts Schweiz.
- Planungsgrundlagen: Die Grundlagen (Fluglärmberechnung, Hindernisbegrenzungsflächen-Plan, Technischer Bericht) zu den beiden Sachplan-Anpassungen fehlen bzw. werden nicht zugänglich gemacht.
- Abstimmung der Planungen: Die Abstimmung zwischen dem SPM und dem SIL ist nicht erfolgt. Zudem ist der SPM in sich selbst nicht eindeutig; es ist unklar, welches die Absichten des Bundes sind. Schliesslich fehlt die Abstimmung mit der Planung der übrigen Staatsebenen.
- Verstoss gegen Treu und Glauben: Bundesrat Samuel Schmid, Vorsteher des VBS, verwies in seinem Antwortschreiben vom 31. Januar 2008 an die Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil darauf, «dass die Art der zivilen Nachnutzung des Flugplatzgeländes in die Planungs- und Entscheidungskompetenz des Kantons und der betroffenen Region fällt.» Damit hat der Bund signalisiert, dass er auf seinen planungsrechtlichen Anspruch zu verzichten gedenkt. In der Folge haben die Standortgemeinden eine aufwändige, mehrjährige Testplanung ohne aviatische Nutzung des Flugplatzareals initiiert. Widersprüchliches Verhalten der Behörden verstösst gegen Treu und Glauben und das Willkürverbot.
- *Anträge 1–6*: Die beiden Vorlagen sind als Ganzes, mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt SPM, wegen der obenerwähnten Gründe zurückzuweisen.
- Bestehende Nutzung: Die zivilaviatische Mitbenutzung eines Militärflugplatzes bedarf gemäss SIL-Konzeptteil einer Festsetzung im SIL, wenn der zivile Flugbetrieb mehr als 10 % der militärischen Flugbewegungen oder mehr als 1000 Motorflugbewegungen ausmacht. Um die heutige Nutzung der Rega und der JU-Air abzusichern, müsste die Festlegung im SIL vorgenommen werden.
  Antrag 7 (SPM): Es ist im Text unter «1. Ausgangslage, a) Bisherige Nutzung» zu erwähnen, dass die zivile Mitbenutzung durch die Rega eine Festsetzung im SIL benötigt, da ihr Flugbetrieb mehr als 1000 Motorflugbewegungen ausmacht (im Durchschnitt der letzten vier Jahre berechnet).
- *Antrag 8* (SPM): Der 2. Absatz im Text unter «1. Ausgangslage, a) Geplante künftige Nutzung» ist wie folgt anzupassen: ~~Gemäss seinem Entscheid vom 3. September 2014 sieht der Bundesrat zudem eine zivilaviatische Nutzung vor. Der Flugplatz soll in erster Linie dem Geschäftsreisverkehr 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~~ am heutigen Standort weiterbetrieben werden. Der Flugplatz soll auch für Helikopterflüge ~~Flüge~~ der Kantonspolizei ~~sowie für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge~~ offen stehen. Hingegen soll der Betrieb von 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.~~ Die freiwerdende Fläche des Flugplatzfeldes soll als Park und Naherholungsraum für die Bevölkerung geöffnet werden.
- *Antrag 9* (SPM): Im Teil C in der Tabelle aus Seite 5 ist der Hauptzweck wie folgt zu ändern: «Militärische Helikopterbasis; Mitbenützung REGA und Kantonspolizei möglich.»
- *Antrag 10* (SPM): Im Teil D in der Tabelle auf Seite 6 ist der Hauptzweck wie folgt zu ändern: «Militärische Helikopterbasis»
- *Antrag 11* (SPM): Unter «2. Festsetzungen, a) Zweck, Betrieb» ist der 2. Absatz ersatzlos zu streichen.
- *Antrag 12* (SPM): Die Anpassung des Flugplatzperimeters zugunsten des Innovationsparks wird begrüsst.

- Gebiet mit Lärmauswirkungen: Die Berücksichtigung des künftigen zivilen Flugbetriebs in der Lärmberechnung des SPM ist nicht rechtskonform und wird abgelehnt. Eine über 1000 Motorflugbewegungen hinausgehende zivile Nutzung kann nicht mit dem SPM gesichert werden. Das Planungsrecht sieht kein «Übergangsobjektblatt» vor und die vom Bund vorgenommene Vermischung von zivilem und militärischem Fluglärm widerspricht der Lärmschutzverordnung (LSV).
  Antrag 13 (SPM): Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit der Mitbenützung durch die Rega und die Kantonspolizei neu zu berechnen und im richtigen Verfahren festzusetzen.
- Standort Helikopterbasis: Aus aviatischer Sicht sind auch andere Standorte für die FATO möglich. Unterlagen zur Standortevaluation der FATO sind nicht vorhanden.
  Antrag 14 (SPM): Der An- und Abflug (FATO) ist weiter östlich oder im Inneren des Areals anzusiedeln. Die Siedlungsentwicklung der Gemeinde Wangen-Brüttisellen darf nicht negativ beeinträchtigt werden. Die Einwohner von Wangen-Brüttisellen dürfen nicht mit neuen Lärmquellen belastet werden.
- *Antrag 15* (SIL): Der Streichung des Prüfauftrags betreffend ziviler Mitbenützung des Militärflugplatzes wird zugestimmt.
- *Antrag 16* (SIL): Die Festlegung 9 ist ersatzlos zu streichen.
- *Antrag 17* (SIL): Der Eintrag «Dübendorf (Neubau)» ist im Teil III B4: Anpassung Teilnetz Flugfelder ersatzlos zu streichen.
- Anforderungen für eine Festsetzung: Die Voraussetzungen (Nachweis Bedarf, Prüfung Alternativstandorte etc.) für eine Festsetzung gemäss Art. 5 Abs. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV) sind nicht erfüllt. Auch sind das An- und Abflugverfahren sowie allfällige Abhängigkeiten zum Flughafen Zürich nicht bekannt. Somit lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt nicht beurteilen und es ist unsicher, ob das Vorhaben jemals mit der Gesetzgebung vereinbar gemacht werden kann. Folglich ist höchstens eine «Vororientierung» möglich.
  Antrag 18/19 (SIL): Der Eintrag «Teil B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9» wird abgelehnt. Falls an diesem Eintrag festgehalten werden sollte, ist der Linien- und Charterverkehr, Sport- und Freizeitflüge sowie die aviatische Grundschulung ganz auszuschliessen. Es sind daher im Absatz 1 die Wörter «grundsätzlich» und «regelmässig» zu streichen.

Gemeinde Dietlikon

- *Antrag 1* (SIL) / Teil B3 Festlegung 7 (zivile Mitbenützung von Militärflugplätzen) und Teilnetz zivil mitbenützter Militärflugplätze: Statt einer Streichung des Militärflugplatzes Dübendorf ist dieser zu belassen und mit dem Prüfauftrag zu belegen, die Aviatik mit Flächenflugzeugen aufzuheben und einzig noch einen militärischen Helikopterbetrieb mit ziviler Mitbenützung zu betreiben. Die zivile Mitbenützung für Helikopter ist auf Nutzer für Sicherheit (Militär, Rega, Polizei) und öffentliche Nutzer zu beschränken.
- Antrag 2 (SIL) / Teil B3, Festlegung 9 (ehemalige Militärflugplätze): Die Festlegung 9 ist ersatzlos zu streichen. Falls an der neuen Festlegung 9 festgehalten wird, ...
  - ist die Öffnung für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge zu streichen;
  - ist der Linien- und Charterverkehr ganz auszuschliessen,
  - sind Sport- und Freizeitflüge mit Ausnahme von Sonderangeboten wie die Ju-52-Flüge auszuschliessen;
  - wird begrüsst, dass die aviatische Grundschulung grundsätzlich nicht gestattet ist;
  - soll die Mitbenützung durch die Luftwaffe für Militär (Helikopter) gestattet sein;
- *Antrag 3* (SIL) / Teil B4, Teilnetz Flugfelder: Diese Planänderung ist ersatzlos zu streichen;
- *Antrag 4*: Es ist zu prüfen, ob auf dem Flugplatzareal, ausserhalb des Innovationsparks und des Heliports, das Kulturland erhalten bzw. ausgebaut werden könnte.

Gemeinde Fällanden

- Verfassung und Raumplanungsrecht: Die Anpassungen von SPM und SIL widersprechen diversen Verfassungsgrundsätzen (Art. 50 Abs. 2 und 3, Art. 73, Art. 74 Abs. 2, Art. 75 Abs. 3 BV) und dienen einseitig den Interessen der Zivilluftfahrt. Die Festlegung eines zweiten zivilaviatisch genutzten Flugplatzes im Glatttal widerspricht einer nachhaltigen Raumentwicklung, wie sie mit dem Raumkonzept Schweiz sowie dem revidierten Raumplanungsgesetz angestrebt wird. Namentlich die raumplanerischen Ziele der qualitativen Aufwertung von Siedlung und Landschaft, der Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen und der Schonung der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen sind nicht erfüllt.

Antrag 1: Die Anpassungen des SIL und des SPM sind wegen fehlender Vereinbarkeit mit den übergeordneten Zielsetzungen sowie der fehlenden Übereinstimmung mit den Zielen der Raumplanung gesamthaft, mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt SPM, zurückzuweisen.

- Planungsgrundlagen: Der Sachplan Militär aus dem Jahre 2001 (der auf dem Sachplan Waffen- und Schiessplätze von 1998 aufbaut) ist völlig veraltet und muss zuerst gesamthaft mit der aktuellen Planung der Armee in Übereinstimmung gebracht werden, bevor Festlegungen zu einzelnen Anlagen wie dem Militärflugplatz Dübendorf verändert werden. Zudem ist derzeit mit der Aktualisierung des luftfahrtpolitischen Berichts von 2004 eine zentrale Grundlage für den SIL in Arbeit. Die für das Verständnis wichtigen Grundlagen (technischer Bericht ....) zu den beiden Sachplan-Anpassungen fehlen resp. werden nicht zugänglich gemacht.
  Anträge 2/3: Die Anpassung des SIL und des SPM ist infolge Formfehler (fehlende Grundlagen) als Ganzes, mit Ausnahme des Flugplatzperimeters im Objektblatt SPM, zurückzuweisen. Evtl. ist eine neue Anhörung unter Beilage sämtlicher relevanten Grundlagen durchzuführen.
- Abstimmung der Planungen: Die Abstimmung zwischen dem SPM und dem SIL ist nicht erfolgt. Zudem ist der SPM in sich selbst nicht eindeutig; es ist unklar, welches die Absichten des Bundes sind. Schliesslich fehlt die Abstimmung mit der Planung der übrigen Staatsebenen.
- Interessenabwägung: In den Unterlagen zur Anpassung von SIL und SPM fehlen die Ermittlung, die Beurteilung sowie Abwägung der betroffenen Interessen gemäss Art. 3 Abs. 1 Raumplanungsverordnung (RPV). Im Weiteren fehlt die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung.
- *Anträge 4/5*: Die Anpassung von SIL und SPM ist als Ganzes aufgrund der fehlenden Abstimmung der Bundesplanungen in sich aber auch der Bundesplanung mit den Planungen der übrigen Staatsebenen sowie aufgrund der fehlenden Interesseabwägung, mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters, zurückzuweisen.
- *Antrag 6* (SPM): Der 2. Absatz im Text unter «1. Ausgangslage, a) Geplante künftige Nutzung» ist wie folgt anzupassen: ~~Gemäss seinem Entscheid vom 3. September 2014 sieht der Bundesrat zudem eine zivilaviatische Nutzung vor. Der Flugplatz soll in erster Linie dem Geschäftsreisverkehr 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 Helikopterflüge ~~Flüge~~ der Kantonspolizei ~~sowie für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge~~ offen stehen. Hingegen soll der Betrieb von 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.~~ Die freiwerdende Fläche des Flugplatzfeldes soll als Park und Naherholungsraum für die Bevölkerung geöffnet werden.
- *Antrag 7* (SPM) / Teil C Tabelle Seite 5 Hauptzweck: Es ist auf Varianten zu verzichten, es sind daher beide Varianten ersatzlos zu streichen und stattdessen folgender Hauptzweck festzuschreiben: «Militärische Helikopterbasis; Mitbenutzung Polizei und Rega möglich».
- *Antrag 8* (SPM) / Teil D Tabelle Seite 6 Hauptzweck: «Militärflugplatz für ~~Jet, Propellerflugzeuge und~~ Helikopter ~~und Flächenflugzeuge~~.»
- *Antrag 9* (SPM) / 2. Festsetzungen, a) Zweck, Betrieb: Ersatzlose Streichung des 2. Absatzes.
- *Antrag 10* (SPM): Die Anpassung des Flugplatzperimeters zugunsten des Innovationsparks ist umzusetzen.
- Gebiet mit Lärmauswirkungen: Die Berücksichtigung des künftigen zivilen Flugbetriebs in der Lärmberechnung des SPM ist nicht rechtskonform und wird abgelehnt. Eine über 1000 Motorflugbewegungen hinausgehende zivile Nutzung kann nicht mit dem SPM gesichert werden. Das Planungsrecht sieht kein «Übergangsobjektblatt» vor und die vom Bund vorgenommene Vermischung von zivilem und militärischem Fluglärm widerspricht der Lärmschutzverordnung (LSV).
  Antrag 11 (SPM): Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit zivilaviatischer Mitbenützung zu berechnen und im «Übergangsobjektblatt» des SPM festzusetzen.
- Gebiet mit Hindernisbegrenzung: Die Berücksichtigung des künftigen zivilen Flugbetriebs in der Hindernisbegrenzung des SPM wird abgelehnt.
  Antrag 12 (SPM): Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit zivilaviatischer Mitbenutzung, aber mit um 400 m nach Osten verschobener Pistenschwelle (Kompatibilität zum Innovationspark), zu berechnen und im «Übergangsobjektblatt» des SPM festzusetzen.

- *Antrag 13* (SIL) / Teil III B3 – Zivile Mitbenützung von Militärflugplätzen, Festlegung 7: Der Streichung des Prüfauftrags betreffend zivile Mitbenützung des Militärflugplatzes wird zugestimmt.
- *Antrag 14* (SIL) / Teil III B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9: Die Festlegung 9 ist ersatzlos zu streichen.
- *Antrag 15* (SIL) / Teil III B4 Anpassung Teilnetz Flugfelder: Der Eintrag «Dübendorf (Neubau)» ist ersatzlos zu streichen.
- Anforderungen für eine Festsetzung: Die Voraussetzungen (Nachweis Bedarf, Prüfung Alternativstandorte etc.) für eine Festsetzung gemäss Art. 5 Abs. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV) sind nicht erfüllt. Auch sind das An- und Abflugverfahren sowie allfällige Abhängigkeiten zum Flughafen Zürich nicht bekannt. Somit lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt nicht beurteilen und es ist unsicher, ob das Vorhaben jemals mit der Gesetzgebung vereinbar gemacht werden kann. Folglich ist höchstens eine «Vororientierung» möglich.
  Antrag 16 (SIL): Der Eintrag «Teil B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9» wird abgelehnt. Falls an diesem Eintrag festgehalten wird, ist er höchstens als Vororientierung aufzunehmen.

Gemeinde Schwerzenbach

- Die Öffnung des Flugplatzes Dübendorf für die Business Aviation und Werkflüge wird unterstützt.
- Die Zulassung von weiteren (über die bisherige Nutzung der Rega hinausgehenden) privaten und gewerblichen Helikopterflügen wird abgelehnt; ebenso private Klein- und Sportflugzeuge.

Stadt Uster

- Die Anliegen der Anrainergemeinden am Flugplatz Dübendorf sind auch die Anliegen der Stadt Uster.
- *Antrag 1* (SIL) / Teil B3 Festlegung 7 (zivile Mitbenützung von Militärflugplätzen) und Teilnetz zivil mitbenützter Militärflugplätze: Statt einer Streichung des Militärflugplatzes Dübendorf ist dieser zu belassen und mit dem Prüfauftrag zu belegen, die Aviatik mit Flächenflugzeugen aufzuheben und einzig noch einen militärischen Helikopterbetrieb mit ziviler Mitbenützung zu betreiben. Die zivile Mitbenützung für Helikopter ist auf Nutzer für Sicherheit (Rettungsdienste, Polizei) und öffentliche Nutzer zu beschränken.
- *Antrag 2* (SIL) / Teil B3, Festlegung 9 (ehemalige Militärflugplätze): Die Festlegung 9 ist ersatzlos zu streichen. Falls an der neuen Festlegung 9 festgehalten wird, ...
  - ist die Öffnung für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge zu streichen;
  - ist der Linien- und Charterverkehr ganz auszuschliessen;
  - sind Sport- und Freizeitflüge mit Ausnahme von Sonderangeboten wie die Ju-52-Flüge auszuschliessen;
  - wird begrüsst, dass die aviatische Grundschulung grundsätzlich nicht gestattet ist.
- *Antrag 3* (SIL) / Teil B4, Teilnetz Flugfelder: Diese Planänderung ist ersatzlos zu streichen.

Gemeinde Wallisellen

- Die Gemeinde Wallisellen hat an der Testplanung Flugplatzareal aktiv mitgewirkt und sich für einen Innovationspark, einen Regionalpark sowie einem Helikopterbetrieb für Sicherheit und öffentliche Nutzer ausgesprochen. Die Gemeinde Wallisellen steht zur Koexistenz von Siedlung und Helikopteraviatik, soweit dies in besonderem öffentlichem Interesse ist. Da von Interesse ist, welcher Flottenmix zu den Umhüllenden geführt hat, sind die Grundlagen für die Planänderung bekannt zu geben. Für eine Umhüllende inklusive Option Zivilaviatik besteht keine Rechtsgrundlage. Die Ausscheidung des Perimeters für den Innovationspark wird begrüsst.
- *Antrag 1* (SIL) / Teil B3 Festlegung 7 (zivile Mitbenützung von Militärflugplätzen) und Teilnetz zivil mitbenützter Militärflugplätze: Statt einer Streichung des Militärflugplatzes Dübendorf ist dieser zu belassen und mit dem Prüfauftrag zu belegen, die Aviatik mit Flächenflugzeugen aufzuheben und einzig noch einen militärischen Helikopterbetrieb mit ziviler Mitbenützung zu betreiben. Die zivile Mitbenützung für Helikopter ist auf Nutzer für Sicherheit (Rettungsdienste, Polizei) und öffentliche Nutzer zu beschränken.
- *Antrag 2* (SIL) / Teil B3, Festlegung 9 (ehemalige Militärflugplätze): Die Festlegung 9 ist ersatzlos zu streichen. Falls an der neuen Festlegung 9 festgehalten wird, ...
  - ist die Öffnung für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge zu streichen;
  - ist der Linien- und Charterverkehr ganz auszuschliessen;

- sind Sport- und Freizeitflüge mit Ausnahme von Sonderangeboten wie die Ju-52-Flüge auszuschliessen;
- wird begrüsst, dass die aviatische Grundschulung grundsätzlich nicht gestattet ist.

- *Antrag 3* (SIL) / Teil B4, Teilnetz Flugfelder: Diese Planänderung ist ersatzlos zu streichen.
- *Antrag 4* (SPM), Teil C, Hauptzweck: Der Hauptzweck «Militärflugplatz für Helikopter und Flächenflugzeuge» ist so zu definieren, dass ...
  - für Helikopter nur Nutzer der Sicherheit (Militär, Rettungsdienste, Polizei) und öffentliche Nutzer, nicht aber weitere private gewerbsmässige Nutzer zulässig sind;
  - für zivilaviatische Flächenflugzeuge maximal der heutige Bestand, nicht aber Mehrflüge zulässig sind.
- *Antrag 5* (SPM), Teil D, Hauptzweck zukünftig (Variante militärisch): Die zivile Mitbenützung für Helikopter ist auf Nutzer für Sicherheit (Rettungsdienste, Polizei) und öffentliche Nutzer zu beschränken. Weitere private und gewerbsmässige Nutzer sind nicht zuzulassen.
- *Antrag* 6 (SPM), Teil D, Hauptzweck zukünftig (Variante zivile Umnutzung): Diese Variante ist ersatzlos zu streichen.
- *Antrag 7* (SPM), Teil D, Entscheidungsgrundlagen für Umhüllende / Helikopterbetrieb: Die Entscheidungsgrundlagen für die Berechnung der Umhüllenden sind bekannt zu geben. Der Abflug- und Landepunkt für den Helikopterbetrieb ist in südöstlicher Richtung zu verschieben.
- *Antrag 8* (SPM), Teil D, Gemeinden mit Lärmauswirkungen: Die Gebiete mit Lärmauswirkungen sind entsprechend dem heutigen Betrieb festzulegen und als Folge daraus weiter zu redimensionieren.
- *Antrag 9* (SPM), Teil D, Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Die Gebiete mit Hindernisbegrenzung sind entsprechend dem heutigen Betrieb festzulegen und als Folge daraus weiter zu redimensionieren.

RZU Regionalplanung Zürich und Umgebung

Die zivilaviatische Umnutzung steht im Widerspruch zu den kantonalen und regionalen Entwicklungsvorstellungen, die für das Flugplatzareal neben dem Innovationspark eine Erholungsfunktion (öffentlicher Park) vorsehen. Der Park ist vor dem Hintergrund einer wachsenden Region und der inneren Verdichtung für die Bevölkerung und die Arbeitsplätze im Glatttal von hoher Bedeutung und böte dem Innovationspark ein attraktives räumliches Umfeld. Einzig der Helikopter-Betrieb öffentlicher Nutzer (Militär, Rega und Polizei) ist auf dem Flugplatz Dübendorf zweckmässig.

- *Antrag 1* (SIL): Auf eine zivilaviatische Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf soll verzichtet werden.
- *Antrag 2* (SIL): Teile III B3 und B4 und allfällige weitere Teile des SIL sollen nicht im Sinne einer zivilaviatischen Umnutzung, sondern im Sinne der Ermöglichung eines Regionalparks angepasst werden. Der Helikopterbetrieb ist auf Nutzer für Sicherheit (Militär, Rettungsdienste, Polizei) und öffentliche Nutzer zu beschränken.
- *Antrag 3* (SIL): Generell sollen die negativen Auswirkungen des Flugbetriebs (militärischer Helikopterbetrieb mit ziviler Mitbenützung) auf den Innovationspark, seine Nutzung und öffentlichen Raume minimiert werden. Die Festlegungen im SIL müssen auf jene im kantonalen Gestaltungsplan «Nationaler Innovationspark – Hubstandort Zürich» abgestimmt sein.

ZPG Zürcher Planungsgruppe Glatttal

Mit der zivilaviatischen Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf resp. dem Betrieb einer vierten zivilaviatischen Piste im Glatttal wird die bisherige Koexistenz von Siedlung und Aviatik einseitig zulasten der gemäss Richtplanung angestrebten Siedlungsentwicklung in den hervorragend erschlossenen Gebieten der Flughafenregion aufgehoben. Da in Kloten vollwertige Anlagen für den Linien- und Charterverkehr bestehen, ist die Zulassung eines nicht regelmässigen Linien- und Charterverkehrs nicht zweckmässig. Die zivile Mitbenützung der Helikopterbasis ist auf Nutzer für Sicherheit (Rettungsdienste, Polizei) und öffentliche Nutzer zu beschränken.

- *Antrag 1* (SIL), Teil B3, Festlegung 7 und Teilnetz zivil mitbenützter Militärflugplätze: Statt einer Streichung des Militärflugplatzes Dübendorf ist dieser zu belassen und mit dem Prüfauftrag zu belegen, die Aviatik mit Flächenflugzeugen aufzuheben und einzig noch einen militärischen Helikopterbetrieb mit ziviler Mitbenützung zu betreiben. Die zivile Mitbenützung für Helikopter ist auf Nutzer für Sicherheit (Rettungsdienste, Polizei) und öffentliche Nutzer zu beschränken.
- *Antrag 2/2A/2B/2C* (SIL), Teil B3, Festlegung 9 (ehemalige Militärflugplätze): Die Festlegung 9 ist ersatzlos zu streichen. Falls an der Festlegung 9 festgehalten wird, ...
  - ist die Öffnung für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge zu streichen;
  - sind Linien- und Charterverkehr ganz auszuschliessen;

- sind Sport- und Freizeitflüge mit Ausnahme von Sonderangeboten wie die Ju-52-Flüge auszuschliessen.

- *Antrag 3* (SIL), Teil B4, Teilnetz Flugfelder: Die Planänderung ist ersatzlos zu streichen.

Raumplanerisch nicht betroffene Gemeinden und Regionalplanungsverbände

Gemeinde Mönchaltorf, Gemeinde Zumikon

- Sämtliche Flugbewegungen ab und zum Flugplatz Dübendorf sind in den Fluglärmberechnungen zu berücksichtigen.
- Der Fluglärm des Flughafens Zürich und des Flugplatzes Dübendorf darf das heutige Niveau nicht übersteigen.

Gemeinde Egg, Gemeinde Erlenbach, Gemeinde Maur

vgl. Stellungnahme der Gemeinde Fällanden

Planungsgruppe Zürcher Unterland

vgl. wie Stellungnahme der ZPG Zürcher Planungsgruppe Glatttal

Region Zürcher Oberland RZO

Die zivilaviatische Umnutzung steht im Widerspruch zu dem gemäss kantonalem Richtplan vorgesehenen Siedlungsentwicklungsschwerpunkt in Uster-Nänikon. Einzig ein Heliport für Nutzungen im öffentlichen Interesse (Militär, Rega und Polizei) wird als mit der dichten Siedlung verträglich beurteilt.

- *Antrag 1* (SIL), Teil B3, Zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen, Festlegung 7: Auf die Streichung des Militärflugplatzes Dübendorf ist zu verzichten. Der Prüfauftrag für die zivile Mitbenutzung ist auf den Heliport Wangen-Brüttisellen (Militär, Rega, Polizei) zu beschränken.
- *Antrag 2/2A* (SIL), Teil B3, Ehemalige Militärflugplätze, Festlegung 9: Die Festlegung 9 ist ersatzlos zu streichen. Falls an der Festlegung 9 festgehalten wird, ist die zulässige Nutzung auf den Heliport zu beschränken und der Geschäftsreiseverkehr sowie Linien- und Charterflüge sind auszuschliessen.
- *Antrag 3* (SIL), Teil B4, Teilnetz Flugfelder: Auf die Planänderung ist ersatzlos zu verzichten.

RWU Regionalplanung Winterthur und Umgebung

Eine zusätzliche Fluglärmbelastung der Bevölkerung in der Flughafenregion ist nicht hinnehmbar. Die Auswirkungen einer zivilen Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf (Zunahme der Flugbewegungen) auf den Flughafen Zürich sind nicht ausgewiesen. Vor der Änderung von Sachplänen ist die Gesamtstrategie darzulegen.

Anhang 2

Auswertung der öffentlichen Mitwirkung

A Liste der Stellungnahmen

Stellungnahmen von Verbänden, Organisationen und Unternehmen

Diverse
A. Käppeli's Söhne AG, Wohlen
Alphaplan AG, Hegnau
Arbeitsheim Wangen, Wangen
Budget Hauswart AG, Volketswil
Esura AG, Zürich
GTA Solutions AG, Walchwil
HEV Dübendorf & Oberes Glatttal
IG Pro Zürich 12 (Legis Rechtsanwälte, Zürich)
MS Treuhand AG, Hegnau
Stiftung Alterswohnungen Wigarten, Fällanden
Treuhandbüro Gfeller AG, Dübendorf
Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi (Romero & Ziegler Rechtsanwälte, Zürich)
Trina Bioreactives AG, Nänikon
UKWO AG, Wohlen
Unternehmen Wort, Fällanden
WVD Genossenschaft Wasserversorgung Dübendorf
Luftfahrt
Aero-Club der Schweiz
Aero-Club Zürich
Aero-Club Regionalverband Olten
Aerosuisse – Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
AOPA Switzerland
Flugplatz Dübendorf AG
Forum Flugplatz Dübendorf
Heli Sitterdorf AG
Heli-Züri AG
IGOL Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt
Lakeside Aviation AG
Lions Air AG
MFGZ Motorfluggruppe Zürich
Motorfluggruppe Olten des AeCS
Motorflug-Verband der Schweiz MFVS
Precision Flying Association Switzerland
Premium Jet AG
Schweizerischer Modellflugverband SMV
Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe SVFB
Skymedia AG
Swiss Helicopter Association SHA
TFFD – Task Force Flugplatz Dübendorf
Verband Schweizer Flugplätze
Schutzverbände / Umwelt
Bürgerprotest Fluglärm Ost
NVD Naturschutzverein Dübendorf

Pro Natura Zürich
Region Ost
Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen
Stiftung gegen Fluglärm
Verein Flugschneise Süd Nein (Legis Rechtsanwälte, Zürich)
Wirtschaft
economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen
Komitee weltoffenes Zürich
SGV Schweizerischer Gewerbeverband
Zürcher Handelskammer

Stellungnahmen von politischen Parteien

CVP Kanton Zürich
FDP Dietlikon
GLP Bezirk Uster
GLP Dübendorf
GLP Kanton Zürich
GLP Stadt Uster
GLP Volketswil-Schwerzenbach
Grüne Stadt Dübendorf
SP Dietlikon
SVP Dietlikon
SVP Dübendorf
SVP Kanton Zürich

Total

Verbände, Organisationen, Unternehmen	50	
Politische Parteien	12	
Private Einzelstellungnahmen	58	
Serienbrief 1	1835	(davon 37 abgeändert)
Serienbrief 2	1026	(davon 33 abgeändert)
Serienbrief 3	254	(davon 9 abgeändert)
Serienbrief 4	123	(davon 4 abgeändert)
Serienbrief 5	97	(davon 1 abgeändert)
Serienbrief 6	62	
Serienbrief 7	55	
Serienbrief 8	13	
weitere Serienbriefe / Einzelstellungnahmen mit Argumenten aus diversen Mustern	61	
Mitwirkung total	3645	

B Zusammenstellung der Anträge und Begründungen

Verfahren und raumplanerische Anforderungen (SIL, SPM)

- Auf den in der Publikationsanzeige angegebenen Websites (www.bazl.admin.ch/sil und www.sachplanmilitaer.ch) war nur die Anpassung des SIL-Konzeptteils, nicht aber diejenige des SPM einsehbar, so dass die Auflage wiederholt werden muss. *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12]*
- Die Mitwirkungsunterlagen waren im Internet nur schwer auffindbar, an verschiedenen Orten abgelegt und ohne Verlinkung zueinander. *[GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Volketswil-Schwerzenbach]*
- Es ist Akteneinsicht in alle Mitwirkungseingaben sowie deren Behandlung (Gutheissung, Ablehnung) und in alle Fachgrundlagen und den Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV einzuräumen. *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, 4 private Einzelstellungnahmen]*
- Es ist Einsicht in den technischen Bericht zur Fluglärmberechnung und zum Hindernisbegrenzungsflächen-Plan zu gewähren. *[private Einzelstellungnahme]*
- Die Vernehmlasserin ist schriftlich darüber zu informieren, wie und wann die einzelnen Anträge in den Entscheidungsprozess einfliessen bzw. auf welchen Argumenten sie nicht berücksichtigt werden. *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12]*
- Ein Zivilflugplatz an diesem Standort im dichtest besiedelten Gebiet der Schweiz kann die rechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllen. Auch der Bund hat sich gemäss der «Selbstbindung des Gesetzgebers» an die Regeln zu halten. *[Serienbrief 1 abgeändert]*
- Damit die Einwände aus der Mitwirkung vorurteilsfrei und raumplanerisch korrekt beurteilt werden, müssen befangene Personen mit beruflichen oder privaten Verbindungen zur Luftfahrt in den Ausstand treten. *[private Einzelstellungnahme]*
- Die Einwohner von Greifensee sind detailliert zu informieren und die Mitwirkungsfrist zu verlängern. *[private Einzelstellungnahme]*
- Im SIL-Entwurf fehlen die Abstimmungsanweisungen (gemäss SIL-Konzeptteil I-1). *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, private Einzelstellungnahme]*
- Die Kriterien für die Umwandlung von einem Militärflugplatz in einen zivilen Flugplatz (vgl. SIL Teil III B1-B7 – 15) sind nicht erfüllt, da die Gemeinden und der Kanton bereits mehrfach klargemacht haben, dass sie die Umwandlung in einen zivilen Flugplatz nicht unterstützen. *[Serienbrief 5, GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, 7 private Einzelstellungnahmen]*
- Die Voraussetzungen (Nachweis Bedarf, Prüfung Alternativstandorte etc.) für eine Festsetzung gemäss Art. 5 Abs. 3 der Raumplanungsverordnung (RPV) sind nicht erfüllt. Auch sind das An- und Abflugverfahren sowie allfällige Abhängigkeiten zum Flughafen Zürich nicht bekannt. Somit lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt nicht beurteilen und es ist unsicher, ob das Vorhaben jemals mit der Gesetzgebung vereinbar gemacht werden kann. Folglich ist höchstens eine «Vororientierung» möglich. *[private Einzelstellungnahme]*
- In den Mitwirkungsunterlagen fehlen Fachunterlagen und ein Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV. Auch fehlen Fachgutachten zur Frage der Sicherheit eines parallelen Betriebs der beiden Flughäfen Zürich und Dübendorf mit Einbezug der am Boden wohnenden Bevölkerung im dicht besiedelten Gebiet. Zudem bestehen mit dem Sachplan Militär (2001) und dem luftfahrtpolitischen Bericht (2004) völlig veraltete Grundlagen. Das Mitwirkungsverfahren ist mit vollständigen und aktuellen Fachgrundlagen zu wiederholen. *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Zürich 12, private Einzelstellungnahme]*
- Das Mitwirkungsverfahren ist mit dem SIL-Objektblatt Dübendorf und dem technischen Bericht zur Fluglärmberechnung und zum Hindernisbegrenzungsplan zu wiederholen. Die fehlende stufengerechte Abstimmung zwischen den beiden Sachplänen (SPM: Programmteil/Objektblatt, SIL: Konzeptteil) verletzt Bundesrecht (Art. 13 RPG, Grundsatz Treu und Glauben) und der fehlende technische Bericht das Mitwirkungsrecht der Öffentlichkeit (Art. 4 RPG). *[Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen]*
- Die Anpassungen des SIL und des SPM sind nicht aufeinander abgestimmt. Zudem ist der SPM in sich selbst nicht eindeutig; es ist unklar, welches die Absichten des Bundes sind. Schliesslich fehlt die Abstimmung mit der Planung der übrigen Staatsebenen (Kanton, Gemeinden) sowie der «Einhausung Schwamendingen» (Überdeckelung der Autobahn in Zürich-Schwamendingen). *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, private Einzelstellungnahme]*

- In den Unterlagen zur Anpassung von SIL und SPM fehlen die Ermittlung, die Beurteilung sowie Abwägung der betroffenen Interessen gemäss Art. 3 Abs. 1 Raumplanungsverordnung (RPV). Im Weiteren fehlt die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung. *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, HEV Dübendorf & Oberes Glatttal, private Einzelstellungnahme]*
- Die beiden Sachplan-Verfahren sind zu sistieren, weil sie die verfassungs- und planungsrechtlichen Anforderungen (Abstimmung mit Planungen von Kanton und Gemeinden, aktuelle Grundlagen, Prüfung von Alternativstandorten, Bedarfsnachweis etc.) nur mangelhaft erfüllen. Das BAZL ist aufgefordert, mit dem Kanton und den Gemeinden nach einem Ausweg aus der Sackgasse zu suchen. *[private Einzelstellungnahme]*
- Das Planungsrecht sieht kein «Übergangsobjektblatt» vor und die vom Bund vorgenommene Vermischung von zivilem und militärischem Fluglärm widerspricht der Lärmschutzverordnung (LSV). *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12]*
- Es ist ein Umweltverträglichkeitsbericht einer neutralen Prüfungsstelle vorzulegen, bevor Einträge im SIL und im SPM geändert werden. *[Grüne Dübendorf, Naturschutzverein Dübendorf, 7 private Einzelstellungnahmen]*
- Die Luftfahrt wird in Gesamtverkehrskonzepten und Agglomerationsprogrammen gar nicht oder nicht gleichwertig wie die anderen Verkehrsträger behandelt, obschon der konzessionierte Flugverkehr Bestandteil des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs ist. Auch dem SIL liegt im Gegensatz zur Planung des Landverkehrs keine langfristige Bedarfsplanung zugrunde. Dementsprechend fehlt (im Gegensatz zum Landverkehr) ein nachfragegerechter Ausbau der Luftfahrtinfrastruktur. *[IGOL]*

Zivile Umnutzung und Zweckbestimmungen (SIL)

- Auf die zivile Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf ist aufgrund der Mehrbelastung der Bevölkerung mit Fluglärm zu verzichten. *[Serienbriefe 1, 2, 7, Arbeitsheim Wangen, Trina Bioreactives AG, Stiftung Alterswohnungen Wigarten, Treuhandbüro Gfeller AG, Unternehmen Wort, FDP Dietlikon, Bürgerprotest Fluglärm Ost, Region Ost, Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- Auf die Zulassung zusätzlicher ziviler Flüge mit Flächenflugzeugen und Helikoptern (ausser Rega und Kantonspolizei) ist zu verzichten. *[Serienbriefe 1, 3, Arbeitsheim Wangen, Trina Bioreactives AG, Stiftung Alterswohnungen Wigarten, Treuhandbüro Gfeller AG, Unternehmen Wort, SP Dietlikon, 3 private Einzelstellungnahmen]*
- Die zivile Umnutzung des Flugplatzes läuft den Vorstellungen des Kantons für dieses Areal zuwider und ist deshalb abzulehnen. *[Bürgerprotest Fluglärm Ost, HEV Dübendorf & Oberes Glatttal, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- Das Militär hat den Flugbetrieb mit Flächenflugzeugen vor zehn Jahren eingestellt. Nationale Pläne zur Förderung des Flächenflugbetriebs bestanden nicht; die Weiterentwicklung des Flugplatzes wurde dem Kanton und den Standortgemeinden überlassen. Diese haben sich gegen eine zivilaviatische Nutzung ausgesprochen. *[2 private Einzelstellungnahmen]*
- Weil der Bundesrat der Flugplatz Dübendorf AG bereits die Betriebskonzession erteilt hat, stellt die Mitwirkung eine Farce dar. *[HEV Dübendorf & Oberes Glatttal]*
- Bundesrat Samuel Schmid hat den Dübendorfern schriftlich zugesichert, dass die Art der zivilen Nachnutzung des Flugplatzgeländes in die Kompetenz des Kantons und der betroffenen Region falle. Niemand konnte damit rechnen, dass der Bund die langjährigen Planungen von Gemeinden und Kanton plötzlich infrage stellt. Eine zivile Umnutzung verstösst gegen Treu und Glauben und das Willkürverbot. *[Serienbrief 1 abgeändert, HEV Dübendorf & Oberes Glatttal]*
- Die Inbetriebnahme von Dübendorf als «4. Piste von Kloten» stellt eine unzulässige Kapazitätserhöhung für den Flughafen Zürich dar, denn das Zürcher Stimmvolk hat eine Kapazitätserhöhung mehrfach verworfen. *[Serienbrief 5, Bürgerprotest Fluglärm Ost, Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, 6 private Einzelstellungnahmen]*
- Der Flugplatz ist als militär-zivilaviatischer Werkflugplatz unter Leitung des VBS zu nutzen. Der bestehende Betrieb der Luftwaffe auf dem Militärflugplatz soll unverändert belassen und der Flugplatz weiterhin als militärisch beanspruchtes Areal deklariert werden. Die bereits vorhandenen zivilaviatischen Nutzungen sowie Ansiedlung und Mitbenutzung zivilaviatischer Unterhaltsbetriebe sind zuzulassen; auf die Verlagerung der Sport- und Freizeitaviatik nach Dübendorf ist dagegen zu verzichten. *[SVP Dübendorf, Forum Flugplatz Dübendorf, private Einzelstellungnahme]*

- Die zivile Umnutzung ist mit Ausnahme der Nutzung durch SolarImpulse abzulehnen. *[private Einzelstellungnahme]*
- Der Betrieb von Flächenflugzeugen ist aufzuheben und einzig ein militärischer Helikopterbetrieb mit ziviler Mitbenutzung auf einem Teil des Areals zu betreiben. Die zivile Mitbenutzung für Helikopter ist auf Nutzer für Sicherheit (Rega, Polizei) und allenfalls öffentliche Nutzer zu beschränken. *[FDP Dietlikon, Pro Natura Zürich, Serienbrief 2 abgeändert]*
- Die Flugbewegungen am Flughafen Zürich sind in den letzten 10 Jahren um rund 50 000 Flugbewegungen zurückgegangen. Die Verlagerung von Flugverkehr zum Flugplatz Dübendorf ist nicht erforderlich und unverhältnismässig. *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12]*
- Ein direkter Vergleich von Dübendorf mit alternativen Standorten für die Business und General Aviation wurde in der Studie «Standort für die General und Business Aviation: Alternativen zum Flughafen Zürich» nicht vorgenommen. Es ist nicht erwiesen, dass Dübendorf für diese Verkehrssparte die beste Lösung ist. *[private Einzelstellungnahme]*
- Auf Sport- und Freizeitflüge im Glatttal in Nähe zum Naturschutz- und Naherholungsgebiet Greifensee ist angesichts des nahen Flugfelds Speck-Fehraltdorf mit ähnlicher Ausrichtung zu verzichten. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi]*
- Sport- und Freizeitflüge sowie private und gewerbliche Helikopterflüge in ein dicht besiedeltes Gebiet zu verlagern ist ein raumplanerischer Anachronismus. *[private Einzelstellungnahme]*
- Die Sport- und Freizeitflüge sind auf die Freizeitflüge mit Oldtimer-Flugzeugen im heutigen Umfang zu beschränken. *[Pro Natura Zürich, Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12]*
- Die Festlegung zum Linien- und Charterverkehr («ein regelmässiger Linien- und Charterverkehr ist [...] ausgeschlossen.») ist zu schwammig formuliert. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach]*
- Bei der Festlegung zum Linien- und Charterverkehr ist das Wort «regelmässig» zu streichen. *[Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi, private Einzelstellungnahme]*
- Es sind gar keine Schulungsvolten zuzulassen, da diese eine unnötige Lärmbelastung in der Region darstellen. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, 6 private Einzelstellungnahmen]*
- Schulungsvolten «im Rahmen der aviatischen Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Lizenz» sind grundsätzlich nicht zu gestatten. *[Premium Jet AG, Swiss Helicopter Association SHA, Verband Schweizer Flugplätze, AOPA Switzerland, Flugplatz Dübendorf AG, Aero-Club der Schweiz, Aerosuisse – Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt]*
- Das Verbot der aviatischen Grundschulung ist näher zu definieren. *[SVP Kanton Zürich]*
- Die Formulierung in der SIL-Anpassung (vgl. neue Festlegung 9: «[...] lässt eine Mitbenützung durch die Luftwaffe für [...] Flüge mit militärischen Flächenflugzeugen zu.») erlaubt selbst den Betrieb mit Kampfjets der Armee. *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12]*
- Eine teilweise Auslagerung der für den Wirtschaftsraum Zürich bedeutenden Geschäftsluftfahrt nach Dübendorf entlastet den Flughafen Zürich an Tagesspitzenzeiten. *[SVP Kanton Zürich, Privat]*
- Die zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes soll auf den Geschäftsreiseverkehr für einzelne Veranstaltungen (WEF etc.), genau definierte Sport- und Freizeitflüge (bspw. mit historischen Flugzeugen) sowie Helikopterflüge der Rega und Polizei eingeschränkt werden. *[SVP Dietlikon, Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12]*
- Die Nutzung soll als «ziviles Flugfeld mit Bundesbasis» festgelegt werden. Als Ziel der Umnutzung soll die langfristige und nachfragegerechte Entwicklung der für den Wirtschaftsraum Zürich bedeutenden Geschäftsluftfahrt genannt werden. *[SVP Kanton Zürich]*
- Der für den Wirtschaftsraum Zürich bedeutsamen Geschäftsluftfahrt ist in Dübendorf im Sinne der strategischen Weitsicht eine langfristig nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen. *[economiesuisse, Lakeside Aviation AG, Premium Jet AG, Swiss Helicopter Association SHA, Verband Schweizer Flugplätze, AOPA Switzerland, MFGZ Motorfluggruppe Zürich, Flugplatz Dübendorf AG, Aero-Club der Schweiz, Aerosuisse – Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt]*
- Der für die aviatische Ausbildung bedeutsamen General Aviation ist in Dübendorf eine langfristig nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen. *[Aero-Club Zürich, private Einzelstellungnahme]*

- Der Business und General Aviation sind in Dübendorf eine langfristige und nachfragegerechte Entwicklung zu ermöglichen. *[Serienbrief 6, CVP Kanton Zürich, Schweizerischer Gewerbeverband, MFGZ Motorfluggruppe Zürich, Lions Air AG, Heli Sitterdorf AG, Heli-Züri AG, Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe SVFB, Skymedia AG, Motorflug-Verband der Schweiz MFVS, Aero-Club Regionalverband Olten, Motorfluggruppe Olten des AeCS, Precision Flying Association Switzerland, Schweizerischer Modellflugverband SMV, A. Käppeli's Söhne AG, Alphaplan AG, Budget Hauswart AG, Esura AG, GTA Solutions AG, MS Treuhand AG, UKWO AG, IGOL Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt, private Einzelstellungnahme]*
- Der Flugplatz Dübendorf bietet für die Business Aviation, die auf die Nähe zu einem grossen Wirtschaftszentrum angewiesen ist, eine attraktive, bedarfsgerechte Alternative zum Flughafen Zürich und ist für die Luftfahrt zu erhalten. *[Komitee weltoffenes Zürich, Zürcher Handelskammer, Lakeside Aviation AG, Premium Jet AG, AOPA Switzerland, MFGZ Motorfluggruppe Zürich, TFFD – Task Force Flugplatz Dübendorf, Flugplatz Dübendorf AG, Aero-Club der Schweiz]*
- Eine gute Luftverkehrsanbindung mit dem Linien- und Charterverkehr und der Business Aviation ist für den Wirtschaftsstandort Schweiz von grosser Bedeutung. *[economiesuisse, Zürcher Handelskammer]*
- Die zivile Umnutzung wird unterstützt, da die Geschäftsfliegerei ein wichtiger Bestandteil der Wirtschaft ist. Eine gute Anbindung des Wirtschaftsraums Zürich ist für international tätige Unternehmen zentral und stärkt den Wirtschaftsstandort. *[Schweizerischer Gewerbeverband, Zürcher Handelskammer, Lakeside Aviation AG, Premium Jet AG, Verband Schweizer Flugplätze, AOPA Switzerland, MFGZ Motorfluggruppe Zürich, Flugplatz Dübendorf AG, Aero-Club der Schweiz]*
- Alle grossen europäischen Flughäfen verfügen über «Entlastungsflugplätze» für die Business und General Aviation. *[AOPA Switzerland, Aero-Club Zürich]*
- Aufgrund der zunehmenden Slot-Verknappung am Flughafen Zürich wird die zivile Umnutzung begrüsst. Der Flugplatz Dübendorf ist die einzige zentrumsnahe Alternative im Metropolitanraum Zürich für die Geschäftsluftfahrt. *[Skyguide, Lakeside Aviation AG, Premium Jet AG, Verband Schweizer Flugplätze, AOPA Switzerland, MFGZ Motorfluggruppe Zürich, Flugplatz Dübendorf AG]*
- Der Flugplatz Dübendorf ist die einzige zentrumsnahe Alternative zum Flughafen Zürich im Metropolitanraum Zürich für die General Aviation. *[Aero-Club der Schweiz]*
- Die Business und General Aviation sowie die dazugehörigen Unterhaltsbetriebe werden am Flughafen Zürich sukzessive verdrängt. Da die Geschäfts- und Werkfliegerei sowie die Leichtaviatik nicht auf die grossen und teuren Flughäfen für Linienverkehr mit Grossraumflugzeugen angewiesen sind, drängt sich eine Entflechtung der Flugsegmente auf. Mit dem Flugplatz Dübendorf kann für die Kunden der Geschäftsluftfahrt eine bedarfsgerechte und zentrumsnahe Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Der zivile Helikopterverkehr ergänzt das Angebot der Geschäftsfliegerei ideal. Eine Entflechtung der Flugsegmente auf dem Flugplatz Dübendorf mit der Nutzung von Synergien zum Heliport der Luftwaffe ist sinnvoll. Mit der Verlagerung nach Dübendorf werden auch wertvolle aviatische Ausbildungs- und Arbeitsplätze in der Region erhalten resp. geschaffen und der Nachwuchs gefördert. *[Serienbrief 6, Lions Air AG, Heli Sitterdorf AG, Heli-Züri AG, Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe SVFB, Skymedia AG, Motorflug-Verband der Schweiz MFVS, Aero-Club Regionalverband Olten, Motorfluggruppe Olten des AeCS, Precision Flying Association Switzerland, Schweizerischer Modellflugverband SMV, A. Käppeli's Söhne AG, Alphaplan AG, Budget Hauswart AG, Esura AG, GTA Solutions AG, MS Treuhand AG, UKWO AG, CVP Kanton Zürich, Aero-Club Zürich, IGOL Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- Die zivile Umnutzung des Flugplatzes wird begrüsst. *[3 private Einzelstellungnahmen]*
- Die Sicherung des Modellflugbetriebs auf dem Flugplatz Dübendorf ist zu berücksichtigen, weil dieser für die Rekrutierung von Nachwuchskräften für die Luftfahrt unverzichtbar ist. *[Schweizerischer Modellflugverband SMV]*

Helikopterbasis (SIL, SPM)

- Auf die Zulassung von zusätzlichen, über die bisherige Nutzung (Rega, Kantonspolizei) hinausgehenden, privaten und gewerblichen Helikopterflügen ist zu verzichten. *[Serienbriefe 1, 3, Trina Bioreactives AG, Stiftung Alterswohnungen Wigarten, Treuhandbüro Gfeller AG, Unternehmen Wort, SP Dietlikon, CVP Kanton Zürich, GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, Pro Natura Zürich, Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, HEV Dübendorf & Oberes Glatttal, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- Der geplante Standort der Helikopterbasis mit einem 24-Stundenbetrieb befindet sich viel zu nahe an dicht besiedeltem Wohngebiet von Wangen-Brüttisellen. *[Serienbrief 2, GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk*

Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, Arbeitsheim Wangen, 2 private Einzelstellungnahmen]

- Der Standort der Helikopterbasis ist im Sinne der Transparenz und Vollständigkeit auf der Karte einzuzeichnen. *[Skyguide, Aero-Club Zürich]*

Flugplatzperimeter, Innovationspark (SPM)

- Die Anpassung des Flugplatzperimeters im Sachplan Militär (SPM) zugunsten des Innovationsparks wird begrüsst. *[Zürcher Handelskammer, Schweizerischer Gewerbeverband, Region Ost, Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, Skyguide, IG Pro Züri 12, private Einzelstellungnahme]*
- Der geplante Innovationspark auf dem Gelände des Militärflugplatzes ist abzulehnen. Die vorhandene Infrastruktur soll vollumfänglich dem Luftverkehr erhalten bleiben. *[SVP Dübendorf, IGOL Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt, Forum Flugplatz Dübendorf, 6 private Einzelstellungnahmen]*
- Die Zürcher Stimmbürger haben sich 2012 mit der Kulturlandinitiative gegen die Überbauung weiterer Grünflächen ausgesprochen. Der Bau eines riesigen Innovationsparks widerspricht dem Willen des Stimmvolkes. Im Raum Zürich stehen genügend ungenutzte Büroflächen für innovative Firmen bereit. *[private Einzelstellungnahme]*
- Der Flugplatzperimeter muss dem Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2015 (Etappierung Innovationsparks) Rechnung tragen. Die dem Innovationspark zustehende Fläche ist in ein Areal für die erste Bauetappe (gemäss kantonalem Gestaltungsplan) und in ein weiteres Areal, deren künftige Zweckbestimmung vorgemerkt wird, zu unterteilen. *[SVP Kanton Zürich, CVP Kanton Zürich, Aerosuisse – Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt]*
- Es ist sicherzustellen, dass der Innovationspark als Verursacher für die Pistenverkürzung, für die notwendigen Anpassungen an der Infrastruktur (Navigationsanlagen etc.) und die durchgehende Nutzung des Flugplatzes aufkommt. *[SVP Kanton Zürich, Aero-Club Zürich]*
- Die Kombination von Innovationspark und Flugfeld bietet interessante Synergien. *[Komitee weltoffenes Zürich, MFGZ Motorfluggruppe Zürich]*
- Die zivile Umnutzung des Flugplatzes wird die Entwicklung und Ansiedlung des Innovationsparks massiv behindern und einschränken. Eine prospektive Siedlungsentwicklung und der Flugbetrieb behindern sich gegenseitig. *[Privat]*
- Die Synergien zwischen dem Flugfeld und dem Innovationspark sind ungenügend begründet; die nachteiligen Auswirkungen eines angrenzenden Flugfeldes auf den Innovationspark überwiegen dessen Vorteile. Mit einer Renaturierung und Freihaltung könnte ein weitaus grösserer Mehrwert geschaffen werden. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach]*

Gebiet mit Lärmauswirkungen (SPM)

- Für die Beurteilung, ob die Lärmbelastungsgrenzwerte überschritten sind, sind der Flugplatz Dübendorf und der Flughafen Zürich gemäss Lärmschutzverordnung (Art. 40 Abs. 2) gemeinsam zu betrachten. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- In der Fluglärmberechnung sind die geplanten Südabflüge vom Flughafen Zürich zu berücksichtigen. *[2 private Einzelstellungnahmen]*
- Die zivilaviatische Mitbenutzung eines Militärflugplatzes bedarf gemäss SIL-Konzeptteil einer Festsetzung im SIL, wenn der zivile Flugbetrieb mehr als 10 % der militärischen Flugbewegungen oder mehr als 1000 Motorflugbewegungen ausmacht. Um die heutige Nutzung der Rega abzusichern, müsste die Festlegung im SIL (und nicht im SPM) vorgenommen werden. *[Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, private Einzelstellungnahme]*
- Das Gebiet mit Lärmauswirkungen basiert auf den geltenden militärischen Flugrouten. Bei einer zivilen Umnutzung werden die Flugrouten aufgrund der Nähe zum Flughafen Zürich angepasst werden müssen. Es ist zu prüfen, ob das Gebiet mit Lärmauswirkungen vor Abschluss der notwendigen Facharbeiten nicht als «Zwischenergebnis» festgelegt werden soll. *[Skyguide]*
- Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit zivilaviatischer Mitbenützung zu berechnen und im «Übergangsobjektblatt» des SPM festzusetzen. *[Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, private Einzelstellungnahme]*

- Die Flugbewegungen der Rega und der Polizei sind in der Fluglärmberechnung zu berücksichtigen. *[private Einzelstellungnahme]*
- Es ist ein grosser Unterschied, ob zweimal täglich für zwei Minuten sehr intensiver Fluglärm durch Militärflugzeuge entsteht oder ob ein mittlerer Lärm alle 10 Minuten über den ganzen Tag verteilt die Ruhe unterbricht. *[private Einzelstellungnahme]*
- Die Studie «Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf» geht von einer hälftigen Verteilung der An- und Abflüge Richtung Dübendorf und Richtung Volketswil aus, was völlig unrealistisch ist. Bestehende Lärmimmissionen (Flughafen Zürich, Autobahn ...) werden nicht berücksichtigt. Zudem wurden in der Studie verfälschte Karten verwendet, auf welchen ganze Siedlungen im An- und Abflugbereich verschwunden sind. *[private Einzelstellungnahme]*
- Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist als bewegungsunabhängiges Lärmkorsett zu betrachten. *[Aero-Club Zürich]*

Gebiet mit Hindernisbegrenzung (SPM)

- Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung behindert jede bauliche Entwicklung von Gutenswil und ist daher vollständig zu überarbeiten. *[Serienbrief 3, Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi, 4 private Einzelstellungnahmen]*
- Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit zivilaviatischer Mitbenützung, aber mit um 400 m nach Osten verschobener Pistenschwelle (Kompatibilität zum Innovationspark) zu berechnen und festzusetzen. *[Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, private Einzelstellungnahme]*
- Die Hindernisbegrenzungsflächen sind gegen Westen in der Pistenachse mindestens bis ans Ende der heutigen Piste auf Bodenhöhe (435 m) festzulegen. Es sind Neubauten im Perimeter des Innovationsparks, die den Flugbetrieb beeinträchtigen und die Einhaltung der ICAO-Standards verunmöglichen, zu verhindern. *[Aerosuisse – Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt]*
- Da die nördliche Helikopterflugroute direkt über die Weiler Kindhausen und Bisikon mit mehr als 1000 Einwohnern führt, ist diese leicht gegen den Uhrzeigersinn abzudrehen. *[private Einzelstellungnahme]*
- Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung basiert auf den geltenden militärischen Flugrouten. Bei einer zivilen Umnutzung werden die Flugrouten aufgrund der Nähe zum Flughafen Zürich angepasst werden müssen. Es ist zu prüfen, ob das Gebiet mit Hindernisbegrenzung vor Abschluss der notwendigen Facharbeiten nicht als «Zwischenergebnis» festgelegt werden soll. *[Skyguide]*

Umwelt, Nachhaltigkeit (SIL, SPM)

- Die mit der zivilen Umnutzung verbundene Mehrbelastung der Bevölkerung mit Fluglärm ist abzulehnen. Die erhöhte Lärm- und Umweltbelastung belästigt die Bevölkerung, gefährdet deren Gesundheit und Wohlbefinden und beeinträchtigt die Lebensqualität der Gemeinden und Region erheblich. *[Serienbriefe 1, 2, 3, 4, 5, 7, Arbeitsheim Wangen, Trina Bioreactives AG, Stiftung Alterswohnungen Wigarten, Treuhandbüro Gfeller AG, Unternehmen Wort, FDP Dietlikon, SP Dietlikon, HEV Dübendorf & Oberes Glatttal, Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi, 14 private Einzelstellungnahmen]*
- Ein zweiter ziviler Flugplatz im Glatttal ist weder nötig und noch siedlungs- und umweltverträglich. *[Serienbriefe 1, 3, 5, Trina Bioreactives AG, Stiftung Alterswohnungen Wigarten, Treuhandbüro Gfeller AG, Unternehmen Wort]*
- Das Glatttal ist durch die Autobahn (die A53 verfügt über keinerlei Lärmschutzmassnahmen), den Zugverkehr, den Flughafen Zürich und den Militärflugplatz Dübendorf bereits einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt. *[Serienbrief 2 abgeändert, HEV Dübendorf & Oberes Glatttal, 3 private Einzelstellungnahmen]*
- Der Luftraum ist dicht besiedelten Glatttal ist heute schon sehr stark mit Flugemissionen belastet. *[Bürgerprotest Fluglärm Ost, private Einzelstellungnahme]*
- Das Glatttal ist als eines der am dichtest besiedelten Gebiete der Schweiz für einen (zweiten) zivilen Flugplatz nicht geeignet. *[Serienbriefe 3, 4, 5, Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12]*
- Die Nachhaltigkeitsaspekte im Sinne der Ökologie werden zu wenig gewürdigt. In die Verträge mit der Flugplatz Dübendorf AG sind konkrete Vorgaben zu Ökologie und Nachhaltigkeit aufzunehmen. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach]*
- Die zivile Umnutzung widerspricht der Bundesstrategie zur Nachhaltigkeit sowie seiner Vorbildfunktion. *[Naturschutzverein Dübendorf]*

- Die zivile Umnutzung steht im Widerspruch zu den Grundsätzen der Raumplanung (Verdichtung, Aufwertung Landschaftsräume). Das Areal ist als zugängliche grüne Lunge zu erhalten und zu nutzen. *[Serienbrief 1 abgeändert, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- Würde in Dübendorf nicht bereits ein Flugplatz bestehen, käme niemand auf die Idee, hier einen Flugplatz zu bauen. Die Umnutzung entspricht formell der Erstellung eines neuen Flugplatzes, welcher im Siedlungsgebiet in Bezug auf Sicherheit, Lärm- und Umweltbelastung nicht bewilligungsfähig ist. *[private Einzelstellungnahme]*
- Die Notwendigkeit der Zivilfliegerei ist angesichts der «2000-Watt-Gesellschaft» in Frage zu stellen. *[6 private Einzelstellungnahmen]*
- Die zivile Umnutzung steht im Widerspruch zur haushälterischen Nutzung des Bodens sowie den schweizerischen Klimaschutzzielen. *[2 private Einzelstellungnahmen]*
- Das Areal ist (nebst dem Innovationspark, der Helikopterbasis, dem Militäreinrichtungen und dem Betrieb der JU-Air) als Park und Naherholungsraum für die Bevölkerung zu nutzen. *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- Das Kulturland ist (abgesehen vom Heliport und Innovationspark) für eine Erholungszone für die Bevölkerung zu erhalten und es sind allenfalls weitere Naturschutzzonen im Bereich des Flugplatzes anzulegen. *[SP Dietlikon]*
- Als Dübendorfer und Steuerzahler möchte ich die bisher «verbotene Zone» betreten dürfen, um die übrigen Hektaren nebst dem Innovationspark als grüne Lunge in Form eines Parks zu nutzen. *[Serienbrief 1 abgeändert]*
- Während Motorboote, Pedalos und Kitesurfen im nationalen Schutzgebiet Greifensee verboten sind, soll dieser Natur- und Erholungsraum mit Fluglärm gestört werden. *[private Einzelstellungnahme]*
- Auf die Beeinträchtigung des Naturschutz- und Naherholungsgebiets Greifensee durch Fluglärm ist angesichts der Tatsache, dass bereits das Naturschutz- und Naherholungsgebiet Pfäffikersee vom Flugplatz Speck-Fehraltorf betroffen ist, zu verzichten. *[Serienbrief 5, Serienbrief 4 abgeändert, 6 private Einzelstellungnahme]*
- Die Piste 11-29 ist leicht gegen den Uhrzeigersinn zu drehen, so dass die hauptbetroffene Gemeinde Volketswil vom Fluglärm verschont wird und der An- und Abflug nach Osten über unbewohntes Gebiet führt. *[Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi]*
- Mitten in der An- und Abflugschneise seitens Volketswil liegen mehrere grosse Schulhäuser. Wenn dort alle 10 Minuten ein stark hörbares Flugzeuge hinüberfliegt, können sich die Kinder und Lehrer nicht mehr richtig auf den Unterricht konzentrieren. Eine wiederkehrende Lärmquelle ist viel störender als eine konstante Lärmquelle (Umgebungslärm). *[Serienbrief 1 abgeändert, private Einzelstellungnahme]*
- Die alte, derzeit nicht mehr benutzte Piste ist im Sinne der Sicherheit sowie der Reduktion der Anzahl Lärmbetroffener wieder in Betrieb zu nehmen. *[Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi]*
- Mit der Pistenverkürzung auf 1800 m werden die Abhebe- und Aufsetzpunkte in Richtung Volketswil verschoben, woraus eine Lärmerhöhung in Volketswil und Gutenswil resultiert. *[Serienbrief 3, Serienbrief 1 abgeändert, GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi]*
- Die Vorlagen verletzen übergeordnetes Verfassungs-, Planungs- und Umweltrecht (vgl. Art. 50 Abs. 2 und 3, Art. 73, Art. 74 Abs. 2 und Art. 75 Abs. 3 BV) und stehen im Widerspruch zum revidierten Raumplanungsgesetz und zum «Raumkonzept Schweiz» (Siedlungsentwicklung nach innen) sowie zu den Zielen einer nachhaltigen Raumentwicklung. *[Verein Flugschneise Süd Nein, Stiftung gegen Fluglärm, IG Pro Züri 12, private Einzelstellungnahme]*
- Die zivilaviatische Umnutzung ist mit Ausnahme der Rega-Flüge aus Sicht des Umweltschutzes (ökologische Freiräume, Erholungszone für Mensch und Natur, Bodenversiegelung, ökologische Vernetzung, Lichtverschmutzung, Schadstoffemissionen, Lärm) abzulehnen. *[Grüne Dübendorf, Serienbrief 8, Naturschutzverein Dübendorf]*
- Nach den Regeln der Nachhaltigkeit kommt Umnutzung vor Neubau. Im Kanton Zürich steht kein Gelände für den Ersatzneubau des Flugplatzes Dübendorf zur Verfügung. *[IGOL Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt, private Einzelstellungnahme]*
- Fauna und Flora werden übermässig zusätzlich belastet. [2 private Einzelstellungnamen]
- Die ökologische Vernetzung wird durch die unverhältnismässige Bebauung der Fläche und die Umzäunung eingeschränkt. *[private Einzelstellungnahmen]*

- Die massiv verkleinerte Grünfläche schränkt bodenbrütende Vögel in ihrem Lebensraum ein und lässt Arten verschwinden. Durch die Verdoppelung der Flugbewegungen und die Ausweitung der Flugzeiten wird das Brutgeschäft gestört und ein wichtiger Rastplatz für Zugvögel geht verloren. *[private Einzelstellungnahmen]*
- Der Flugplatz Dübendorf ist ein wichtiger Futterplatz für Greifvögel, Störche und andere Vogelarten und kann einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität leisten. *[private Einzelstellungnahme]*
- Dieses Areal stellt eine einmalige Chance dar, der Natur wieder einmal eine Chance zu geben und gleichzeitig dem Menschen die Natur näher zu bringen. *[private Einzelstellungnahme]*
- Das Flugplatzgelände (abzüglich des Innovationsparks) ist als Landreserve freizuhalten und höchstens in kleinen Randbereichen mit Nutzungen zu belegen, um zukünftige Gestaltungsspielräume zu erhalten und Beeinträchtigungen von Lebensräumen zu vermeiden. *[Pro Natura Zürich]*
- Der Flugplatz Dübendorf ist ein Grundwassergenerator von überregionaler Bedeutung. Die natürliche Aufbereitung des Grundwassers wird durch die zivile Umnutzung quantitativ und qualitativ gefährdet. *[private Einzelstellungnahme]*
- Die Pisten und Rollwege sind aufgrund der Zunahme der Flugbewegungen im Zusammenhang mit der zivilen Umnutzung bezüglich des Grundwasserschutzes vollständig und richtig zu sanieren. Die Sanierung ist in Abstimmung mit dem Kanton und der WVD zu planen und umzusetzen. *[WVD Genossenschaft Wasserversorgung Dübendorf]*

Flugbetrieb, Verkehrsleistung, Betriebszeiten (SIL, SPM)

- Die Ausweitung der bestehenden Betriebszeiten und Mehrbelastung mit Fluglärm am Morgen, am Abend und an den Wochenenden ist abzulehnen. *[Serienbriefe 1, 3, 4, Serienbrief 2 abgeändert, Trina Bioreactives AG, Stiftung Alterswohnungen Wigarten, Treuhandbüro Gfeller AG, Unternehmen Wort, SVP Dübendorf, Forum Flugplatz Dübendorf, HEV Dübendorf & Oberes Glatttal, Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi, 8 private Einzelstellungnahmen]*
- Die nächtliche Lärmbelastung im Rahmen der jährlichen WEF wird von uns nur hingenommen, weil es sich um eine klar befristete Regelung handelt. Ein Dauerbetrieb dieser Art ist inakzeptabel. *[private Einzelstellungnahme]*
- Die Betriebszeiten sind an Tagesrandzeiten und Wochenenden restriktiv zu halten. *[SVP Kanton Zürich]*
- Die geplante Begrenzung der Flugbewegungen und der Betriebszeiten sowie die Einhaltung der Lärmgrenzwerte sind für die Akzeptanz des Flugbetriebes von grosser Bedeutung. *[Zürcher Handelskammer]*

Flughafen Zürich (SIL, SPM)

- Vor der Auslagerung der Kleinaviatik nach Dübendorf sind die Wachstumswünsche und –szenarien des Flughafens Zürich zu diskutieren und die Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung auch beim Flughafen Zürich (Auffüllung der Slots von Kleinflugzeugen mit grösseren Flugzeugen) aufzuzeigen. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach]*
- Weil die Auswirkungen der zivilen Umnutzung auf den Flughafen Zürich und die Bevölkerung unklar sind, ist erst ein Gesamtkonzept der beiden Flughäfen Zürich und Dübendorf vorzulegen. *[Region Ost, private Einzelstellungnahme]*
- Mit der Verlagerung der Business und General Aviation nach Dübendorf wird der Flughafen Zürich vom Sichtflugverkehr entlastet und dadurch erheblich sicherer. *[MFGZ Motorfluggruppe Zürich]*
- Nach der Verlagerung der General Aviation nach Dübendorf ist am Flughafen Zürich weiterhin Sichtflug- und General-Aviation-Verkehr zu ermöglichen. *[Aero-Club Zürich]*

Sicherheit (safety) (SIL, SPM)

- Das Risiko eines zivilen Flugbetriebs mit einem wichtigen Anteil Kleinfliegerei im dicht beflogenen und besiedelten Gebiet ist nicht tragbar. *[Serienbriefe 4 und 9, Serienbrief 1 abgeändert, Serienbrief 2 abgeändert, Serienbrief 3 abgeändert, HEV Dübendorf & Oberes Glatttal, 3 private Einzelstellungnahmen]*
- Die zivile Umnutzug kompliziert die bereits heute hochkomplexen An- und Abflugregimes beim Flughafen Zürich und erhöht die Belastung für die Flugsicherung. Aussagen zur Sicherheit fehlen in den Mitwirkungsunterlagen. *[SP Dietlikon, Bürgerprotest Fluglärm Ost, 2 private Einzelstellungnahmen]*

- Die vorliegenden Unterlagen zeigen die Abgrenzungen zum Flugregime des Flughafens Zürich sowie die Gewährleistung der Sicherheit der Bevölkerung ungenügend auf. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach]*
- Die bestehende Luftraumstruktur CTR/TMA mit ihren Ausdehnungen über dem Flugplatz Dübendorf ist beizubehalten. *[SVP Dübendorf, Forum Flugplatz Dübendorf, private Einzelstellungnahme]*
- Die zivile Umnutzung (insbesondere der VFR-Verkehr) schafft aufgrund der Nähe zum Flughafen Zürich erhebliche Sicherheitsrisiken:
  - Konfliktpotenzial go-around procedures der Pisten 14/16 mit CTR Dübendorf;
  - Konfliktpotenzial der EOSID der Piste 16 (heavy departures) mit CTR Dübendorf;
  - Konfliktpotenzial der Landungen ILS34 mit IFR-Verkehr Dübendorf (nota bene go-arounds);
  - Konfliktpotenzial bei gleichzeitigen Starts nach Westen bei Engine out;
  - Konfliktpotenzial des VFR-Verkehrs in der CTR Zürich;
  - Sicherheitsrisiko Koordination TWR LSZH und TWR LSMD.

  Es bestehen in der TMA Zürich bereits mehrere VFR-Plätze (Speck, Hausen, Birrfeld) mit weniger Konfliktpotenzial. *[private Einzelstellungnahme]*
- Die Verantwortlichen nehmen einen GAU bewusst in Kauf. *[6 private Einzelstellungnahmen]*
- Das Risiko von Flugunfällen steigt durch weniger erfahrene Freizeitpiloten stark an. *[Serienbrief 1 abgeändert]*

Wirtschaft, Finanzen (SIL, SPM)

- Die mit der zivilen Umnutzung verbundene erhöhte Lärm- und Umweltbelastung (teilweise ausserhalb der Bürozeiten) führt zu einer Entwertung der Liegenschaften im Umfeld des Flugplatzes. *[Serienbriefe 2, 3, 4, Serienbrief 1 abgeändert, Serienbrief 5 abgeändert, HEV Dübendorf & Oberes Glatttal, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- Der mit der zivilen Umnutzung verbundene Minderwert der Liegenschaft ist zu entschädigen. *[Serienbrief 1 abgeändert, Serienbrief 2 abgeändert]*
- Die mit der zivilen Umnutzung verbundene Wertverminderung war nicht vorhersehbar, so dass der Minderwert der Liegenschaften resp. verminderte Mietzinseinnahmen zu entschädigen sind. *[Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi, Serienbrief 1 abgeändert, private Einzelstellungnahme]*
- Durch die Fluglärmbelastung sinken die Immobilienpreise, was in der Region Glatttal mit ihren überhitzten Immobilienpreisen viele Eigenheimbesitzer in wirtschaftliche Schwierigkeiten bringen wird. *[Serienbrief 1 abgeändert, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- Mit dem Gebiet mit Hindernisbegrenzung können in Gutenswil eingezonte Parzellen nicht mehr bebaut oder wirtschaftlich genutzt werden. Dies kommt einer materiellen Enteignung gleich, so dass die Grundeigentümer zu entschädigen sind. *[Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi]*
- Es am Grundsatz der Kostenwahrheit festzuhalten und auf die Subventionierung der Privatfliegerei mit Bundesgeldern (Landabgabe im Baurecht, Finanzierung der Planungs- und Bewilligungsphase, Aufwändungen für Schengen-Aussengrenze) zu verzichten. *[Serienbriefe 3, 5, GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, Zürcher Handelskammer, Bürgerprotest Fluglärm Ost, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- Mit der zivilen Umnutzung subventioniert der Bund die Privatfliegerei und verstösst gegen den Grundsatz 8 der Festlegungen zu den ehemaligen Militärflugplätzen im SIL-Konzeptteil. *[6 private Einzelstellungnahmen]*
- Die finanziellen Rahmenbedingungen, unter welchen der künftige zivile Betreiber des Flugplatzes Dübendorf wirtschaften soll, sind offenzulegen. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, private Einzelstellungnahme]*
- Es ist mit einer erheblichen Ausweitung der geschätzten 28 600 Flugbewegungen zu rechnen, da es sich bei der Geschäftsluftfahrt um einen stark wachsenden Markt handelt, die künftige Betreiberin als AG auf die Maximierung der Rendite aus ist und die Rega ihren Sitz auf den Flugplatz Dübendorf verlegen möchte. *[Treuhand Schweizer AG / Elsbeth Kägi]*
- Mit restriktiven Betriebszeiten und der durch die Gemeinden verhinderten Einzonung des Areals als Gewerbezone (Voraussetzung für die Ansiedlung aviatikfremder Gewerbebetriebe) wird der zivile Flugbetrieb nicht rentabel sein. Folglich ist mit starkem Druck auf eine Verlängerung der Betriebszeiten zu rechnen. *[private Einzelstellungnahme]*

- Es ist mit einer baldigen Ausweitung der Flugbewegungen zu rechnen, da bundeseigene Studien die wirtschaftliche Machbarkeit unter diesen Bedingungen in Frage gestellt haben. *[Serienbrief 4, GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, private Einzelstellungnahme]*
- Es darf nicht sein, dass das Glatttal pausenlos Immissionen ausgesetzt wird, die nur wenigen Privilegierten Vorteile bringen. An der Verlagerung der Zivilaviatik nach Dübendorf besteht kein öffentliches (nationales oder regionales) Interesse; diese dient reinen Privatinteressen. *[5 private Einzelstellungnahmen]*
- Ein ziviler Flugplatz bietet kaum Arbeitsplätze und ist nur für wenige Menschen von Nutzen. Dagegen beeinträchtigt er das Leben von hunderttausenden von Einwohnern massiv durch Mehrverkehr, Lärm, Luftverschmutzung und Gefahren. *[Serienbrief 1 abgeändert, Serienbrief 2 abgeändert, 2 private Einzelstellungnahmen]*
- Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer zivilen Umnutzung ist ungenügend; den Kosten (Sicherheit, Lärm, Umwelt, Verkehr, Abwertung Liegenschaften etc.) stehen nur geringe Nutzen (volkswirtschaftlich, militärisch, operationell) gegenüber. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach, private Einzelstellungnahme]*
- Die zivile Umnutzung des Flugplatzes schafft Arbeitsplätze und ist deshalb zu begrüssen. *[private Einzelstellungnahme]*
- Die Schliessung des Flugplatzes wäre eine nicht zu verantwortende Verschleuderung bisher eingesetzter Mittel. *[2 private Einzelstellungnahmen]*
- Gemäss Schlussbericht der Ecoplan-Studie vom 23. Juli 2012 (Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf) ist keine der erwähnten Varianten für das VBS aus betriebswirtschaftlicher Sicht vorteilhaft. Ein ziviler Flugbetrieb ist aufgrund der hohen Kosten und der geringen Anzahl Flugbewegungen nicht rentabel; dagegen bietet ein vollständiger Verzicht auf eine fliegerische Nutzung dem Bund finanziell die besten Perspektiven. *[Bürgerprotest Fluglärm Ost, private Einzelstellungnahme]*
- Die Flugplatzlobby verfolgt nur kommerzielle Interessen. Die Sorgen der Bevölkerung sind für sie zweitrangig. *[private Einzelstellungnahme]*

Landseitiger Verkehr (SIL, SPM)

- Die Erschliessung des Innovationsparks belastet den Steuerzahler stark. *[5 private Einzelstellungnahmen]*
- Das Areal ist nicht hinreichend erschlossen. Es ist darzulegen, auf wessen Kosten und in welcher Höhe das Areal erschlossen werden soll. *[Serienbrief 2 abgeändert]*
- Die zivile Umnutzung führt zu wesentlich mehr Strassenverkehr. *[Serienbrief 4 abgeändert]*
- Die Erschliessung für den zivilen Flugplatz ist ungenügend. *[HEV Dübendorf & Oberes Glatttal, 3 private Einzelstellungnahmen]*
- Es ist eine Verbesserung des Modalsplits mit einer Mobilitätsplanung, konkreten Vorgaben (Richtpläne, Verträge, Gestaltungspläne ...) und der Zusammenarbeit mit den ÖV-Betrieben anzustreben. *[GLP Kanton Zürich, GLP Bezirk Uster, GLP Dübendorf, GLP Stadt Uster, GLP Volketswil-Schwerzenbach]*

Kultur, Geschichte

- Der Flugplatz Dübendorf soll vollumfänglich erhalten und als ältester erhaltener Flugplatz aus der Pionierzeit der europäischen Luftfahrt UNESCO-Weltkulturerbe werden. *[private Einzelstellungnahme]*
- Der Flugplatz ist als Wiege der Schweizer Luftfahrt zu erhalten. *[private Einzelstellungnahme]*

Übergangsphase (SPM)

- Piste und Anlagen sind in der Übergangsphase bis zur Inbetriebnahme des zivilen Flugfelds für die zivile Mitbenützung ohne Einschränkungen funktionsfähig zu erhalten. Aufgrund des wachsenden Verdrängungsdrucks am Flughafen Zürich ist zu prüfen, in welchem Umfang und zu welchen Bedingungen bereits heute gewisse Aktivitäten nach Dübendorf verlagert werden können. *[Serienbrief 6, Lions Air AG, Heli Sitterdorf AG, Heli-Züri AG, Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe SVFB, Skymedia AG, Motorflug-Verband der Schweiz MFVS, Aero-Club Regionalverband Olten, Motorfluggruppe Olten des AeCS, Precision Flying Association Switzerland, Schweizerischer Modellflugverband SMV, A. Käppeli's Söhne AG, Alphaplan AG, Budget Hauswart AG, Esura AG, GTA Solutions AG, MS Treuhand AG, UKWO AG, CVP Kanton Zürich, Aero-Club Zürich, Aerosuisse – Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt, IGOL Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt, 2 private Einzelstellungnahmen]*

- In die Koordination zur etappenweisen Verlegung von Arealen zugunsten des Innovationsparks ist das BAZL einzubeziehen. Es ist zu vermeiden, dass Areale und Anlagen unnötigerweise zweckentfremdet und dadurch die zivile Mitbenützung in der Übergangsphase verunmöglicht werden. *[Aerosuisse – Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt]*
- Die Abgabe von Teilen der örtlichen Flugsicherung (Kontrollturm, Anflugkontrolle, ILS) an den Innovationspark ist frühzeitig zu planen und mit der Skyguide abzusprechen. *[Skyguide]*
- Gemäss SIL-Konzeptteil ist ab mehr als 10 % der militärischen Flugbewegungen resp. mehr als 1000 Flugbewegungen jährlich von einer SIL-relevanten zivilen Mitbenützung auszugehen. Für die Übergangsphase sind klare Randbedingungen festzumachen, damit keine gesetzeswidrige «lex specialis Dübendorf» (zivilaviatische Mitbenützung von 3000–5000 Bewegungen) einführt wird. *[6 private Einzelstellungnahmen]*
- Das VBS will den Betrieb des Flugplatzes während der mehrjährigen Planungs- und Bewilligungsphase sicherstellen, obschon es die Piste gemäss Stationierungskonzept der Armee gar nicht mehr braucht. Dies einzig, damit der zivile Flugplatzhalter die Infrastruktur in einem guten Zustand übernehmen kann. *[6 private Einzelstellungnahmen]*
- Die Auswirkungen eines zivilen Flugbetriebs sind im Rahmen eines ein- oder mehrjährigen Testbetriebs zu ermitteln. *[private Einzelstellungnahme]*

Entwurf vom 12.07.2016
für die Ämterkonsultation

Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV

Gegenstand der Anpassung:
- SIL Teile III B3 und B4

Prüfungsunterlagen: Sachplanentwurf vom 12.07.2016
Erläuterungen vom 12.07.2016

Planende Bundesstelle: *BAZL (in Absprache mit dem GS VBS bezüglich Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf des SPM)*

Feststellungen

Aspekte	Anforderungen	Befund	Beurteilung
Inhalt	Sachplanerarbeitung nötig (Art. 14 Abs. 1 und Art. 17 Abs. 4 RPV)	*Die vorliegende Anpassung des SIL betrifft die Teile III B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze und B4 – Flugfelder. Sie ist auf den Grundsatzentscheid des Bundesrates vom 03.09.2014 zurückzuführen, den Militärflugplatz Dübendorf im Rahmen einer strategischen Landreserve für 30 Jahre als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis zu nutzen. Dazu muss ein SIL Prozess initialisiert werden. Überdies will der Kt. ZH auf einem Teil des heutigen Flugplatzperimeters den Hub-Standort Zürich des nationalen Innovationsparks räumlich sichern. Diese Vorhaben wirken sich unterschiedlich auf Raum und Umwelt aus und bedingen eine formelle Anpassung des SIL.*	Anforderung erfüllt
	Konzeption der Sachplanfestlegungen zweckmässig (Art. 14 Abs. 2 und 3 RPV)	*Für die geplante zivile Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf bedarf es vorerst einer Anpassung des konzeptionellen Teils des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt. Das Objektblatt und die Karten werden erst im Rahmen eines noch zu eröffnenden Sachplanverfahrens zu erarbeiten sein. Die Anpassung beschränkt sich materiell auf den Inhalt des Bundesratsbeschlusses.*	Anforderung erfüllt
	Umfassende räumliche Koordination (Art. 2 und 3 RPV)	*Die gewählte Lösung setzt den Grundsatzentscheid des Bundesrates vom 03.09.2014 unter Berücksichtigung der Interessen von Bund und Kanton Zürich räumlich konkret um. Die Erarbeitung dieser Lösung wurde von den Bundesstellen und dem Kanton eng begleitet.* *In der Anhörung haben sich der Kanton Zürich, 13 Gemeinden sowie 5 Regionalplanungsverbände zum Vorhaben geäussert. Die Gemeinden und Regionalplanungsverbände begrüssen die Anpassungen für die Realisierung des Innovationspark, äussern sich hingegen kritisch bis ablehnend zur Raumsicherung für die Zivilaviatik; sie würden mehrheitlich eine Variante vorziehen, welche nur den Helikopter-Betrieb von Militär und zivilen Blaulichtorganisationen erlaubt und auf einen Pistenbetrieb für Flächenflugzeuge verzichtet. Die Anliegen der Gemeinden beruhen auf einer vornehmlich lokalen Sichtweise und können in der vorgebrachten Form nicht berücksichtigt werden. Der Erläuterungsbericht zeigt auf, wie die Interessenabwägung vorgenommen und die im Rahmen von Anhörung und Mitwirkung vorgebrachten Anliegen behandelt worden sind.*	Anforderung erfüllt

	Beitrag zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 und 3 RPG)	*Innovationspark, Helikopterbetrieb durch Militär und Blaulichtorganisationen sowie voraussichtlicher Flugbetrieb der General- und Business-Aviation tragen durch den zentralen Standort Dübendorf zur Sicherstellung von günstigen Voraussetzungen für die Versorgung mit Dienstleistungen bei. Mit der Weiterführung einer seit hundert Jahren praktizierten aviatischen Nutzung erfolgt diese an einem sachgerechten Standort und im Sinne der luftfahrtpolitischen Zielsetzung des Bundesrates, bestehende Infrastrukturen zwecks Abbau von Kapazitätsengpässen auf den Landesflughäfen intelligent und effizient weiter zu nutzen (vgl. LUPO 2016).*	Anforderung erfüllt
	Vereinbarkeit mit geltenden Planungen und Vorschriften (Art. 2 RPV)	*Die Anhörung des betroffenen Kantons Zürich sowie die Ämterkonsultation haben grundsätzlich keine Unvereinbarkeiten mit den Sachplänen des Bundes und den geltenden kantonalen Richtplänen zu Tage gebracht.*	Anforderung erfüllt
	Voraussetzungen für die Festsetzung konkreter Vorhaben (Art. 15 Abs. 3 RPV)	*In diesem ersten Schritt wird der Bundesratsentscheid im konzeptionellen Teil des SIL umgesetzt. Im Rahmen des in Zusammenhang mit der Objektblatterarbeitung stehenden Koordinationsprozesses werden die wesentlichen Auswirkungen der Anlagen auf Raum und Umwelt zu ermitteln und die Vereinbarkeit mit der relevanten Gesetzgebung zu überprüfen sein.*	Anforderung erfüllt
Verfahren	Zusammenarbeit mit dem ARE und den weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben (Art. 17 und 18 RPV)	*Die Inhalte des konzeptionellen Teils des SIL wurden in enger Zusammenarbeit zwischen GS-VBS, BAZL, SBFI und dem Kanton Zürich erarbeitet. Das ARE war im Steuerungsgremium von Beginn an vertreten.*	Anforderung erfüllt
	Anhörung der Kantone und Gemeinden (Art. 19 Abs. 1 und 2 RPV)	*Nachfolgend an eine Informationsveranstaltung hatten der Kanton Zürich und die Gemeinden vom 10.08.2015 bis zum 11.11.2015 die Gelegenheit, sich offiziell zum Entwurf des überarbeiteten konzeptionellen Teils zu äussern.*	Anforderung erfüllt
	Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 Abs. 3 und 4 RPV)	*Eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung und der interessierten Kreise wurde zwischen August und September 2015 durchgeführt. Der Erläuterungsbericht zeigt, wie die Einwendungen berücksichtigt worden sind.*	Anforderung erfüllt
	Kontrolle der Vereinbarkeit mit der kantonalen Richtplanung (Art. 20 RPV)	*Der Kanton Zürich hat mit Schreiben vom 07.06. 2016 bestätigt, dass keine Konflikte mit dem Richtplan bestehen, die der Anpassung des SIL-Konzeptteils entgegenstehen. Im Richtplan (18.9.2015) bekräftigt er, dass die künftige Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf über die Sachplanung des Bundes festzulegen sei.* *Der Bundesrat wird gemäss Art. 21 Abs. 3 RPV zeitgleich mit der Sachplananpassung den entsprechenden Richtplaneintrag Kanton Zürich betreffend Innovationspark genehmigen.*	Anforderung erfüllt
Form	Form der Sachplanfestlegungen (Art. 15 RPV)	*Die verbindlichen Sachplanfestlegungen sind klar ersichtlich. Text und Karten geben Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen Zusammenhänge.*	Anforderung erfüllt
	Erläuterungen (Art. 16 RPV)	*Der Erläuterungsbericht enthält Angaben über den Gegenstand und Ablauf der Planung und Zusammenarbeit. Er informiert über die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen.*	Anforderung erfüllt
	Veröffentlichung (Art. 4 Abs. 3 RPG)	*Die Sachplananpassung wird auf Internet veröffentlicht und kann auf den Webseiten des BAZL, des ARE sowie bei den Raumplanungsfachstellen des involvierten Kantons Zürich konsultiert werden; auf Anfrage kann zudem eine Fassung in Papierform zugestellt werden.*	Anforderung erfüllt

Synthese

Inhalt, Verfahren und Form der Sachplananpassung entsprechen den Anforderungen des Raumplanungsrechts. Die Voraussetzungen sind somit erfüllt, um die Vorlage als Sachplan nach Art. 13 RPG verabschieden zu können.

Bern, den XX.XX.2016

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG
Die Direktorin

Dr. Maria Lezzi