



Gemeinde

Wangen-Brüttisellen

GEMEINDERAT  
STATIONSSTRASSE 10  
8306 BRÜTTISELLEN

Kontaktperson Claus Wiesli  
Telefon direkt 044 805 91 24  
claus.wiesli@wangen-bruettisellen.ch  
www.wangen-bruettisellen.ch

Archiv Nr. 37.04

## Protokoll Gemeinderat vom 26. Oktober 2015

### LUFTFAHRT SACHPLAN INFRASTRUKTUR DER LUFTFAHRT (SIL) / SACHPLAN MILITÄR (SPM) ANPASSUNG SIL-KONZEPTTEIL / SPM-PROGRAMMTEIL UND ERSATZ SPM-OBJEKTBLATT MILITÄRFLUGPLATZ DÜBENDORF STELLUNGNAHME

#### 1 Ausgangslage

Die Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) stellen die wichtigsten Raumplanungsinstrumente des Bundes dar. Sie ermöglichen dem Bund, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen.

Am 3. September 2014 beschloss der Bundesrat, den Militärflugplatz Dübendorf künftig als ziviles Flugfeld mit Bundesbasis zu nutzen und die dazu notwendigen Verfahren einzuleiten. Im Weiteren will der Bundesrat auf einem Teil des Flugplatzareals die Errichtung des Hub-Standorts des nationalen Innovationsparks ermöglichen.

Mit Beschluss vom 16. September 2014 hiess der Gemeinderat Wangen-Brüttisellen, zusammen mit der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) und den weiteren Anrainergemeinden Dübendorf und Volketswil, ein gemeinsames Positionspapier zur künftigen Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf mit den nachfolgenden Punkten gut:

Die Anrainergemeinden und die ZPG

- unterstützen den geplanten Innovationspark,
- lehnen eine weitere zivil- oder militäraviatische Nutzung des Flugplatzareals mit Ausnahme eines Heliport für Luftwaffe, Polizei und REGA ab,
- verlangen eine Überprüfung des Standorts für den Heliport zwecks Lageoptimierung,
- setzen sich für die Schaffung eines Regionalsparks als Naherholungsgebiet ein,
- verlangen eine rasche Anpassung der Fluglärmkurven basierend auf dem heutigen Flugbetrieb.

Der Gemeinderat von Wangen-Brüttisellen wird sich aus Gründen der nachhaltigen siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung weiterhin gegen eine zukünftige fliegerische Nutzung des Militärflugplatzes aussprechen und unterstützt damit gleichzeitig die Stossrichtung des Zürcher Regierungsrates. Dieselbe Meinung vertraten auch die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) sowie die Anrainergemeinden Dübendorf und Volketswil).

Die raumplanerischen Rahmenbedingungen für den Innovationspark werden im Richtplan des Kantons Zürich festgelegt. Um die für die Planung des Kantons notwendigen raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, muss das alte, noch den früheren Betrieb mit Kampffjets abbildende Objektblatt „Militärflugplatz Dübendorf“ vom 28. Februar 2001 im Sachplan Militär (SPM), angepasst werden. Der militärische Jetbetrieb auf dem Militärflugplatz Dübendorf wurde Ende 2005 eingestellt. Seither nutzt die Luftwaffe den Militärflugplatz mit Flächenflugzeugen sowie mit Helikoptern.

Das vom Bund nun vorgelegte, angepasste Objektblatt ist dabei nach dessen Ansicht als ein „Übergangsobjektblatt“ anzusehen. Bis zur definitiven Festlegung des zukünftigen aviatischen Betriebs im Objektteil des SIL (bei zivilaviatischer Weiterführung) resp. im SPM (für die militärische Helikopterbasis) soll es sowohl die militäraviatische Nutzung, angepasst an die heutigen Bedürfnisse, als auch die

vom Bund beabsichtigte zukünftige zivilaviatische Nutzung sichern. Zivil mitbenutzt wird der Militärflugplatz insbesondere von der REGA, vom Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL), für Flüge mit Oldtimer-Flugzeugen (Ju-52) sowie für den Betrieb eines Fliegermuseums und von der Kantonspolizei Zürich.

Für die vom Bund geplante zivile Nutzung des Militärflugplatzes bedarf es im Weiteren einer Anpassung des SIL. In einem ersten, vorliegenden Schritt, ist eine Anpassung des SIL-Konzeptteils (Teile III B3 und B4) vorgesehen. Die Erarbeitung des SIL-Objektblatts zum Militärflugplatz Dübendorf, welches den Rahmen für die Infrastruktur und den Betrieb des zivilen Flugfelds setzen soll, sowie ein allfälliges Umnutzungsverfahren sollen in einem zweiten Schritt ab 2016 folgen.

Die Anpassungen am SPM sowie am SIL sind den von den räumlichen Festlegungen betroffenen Gemeinden und Planungsverbänden zur Anhörung vom 11. August 2015 bis zum 11. November 2015 unterbreitet worden. Neben der Anhörung der Behörden findet auch die Information und Mitwirkung der Bevölkerung statt. Die Unterlagen wurden dazu vom 24. August 2015 bis 23. September 2015 öffentlich aufgelegt.

**Die vorliegenden Anpassungen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) hinsichtlich der konzeptionelle Ziele und Vorgaben gehen weit über die Vorstellungen der Gemeinde Wangen-Brüttisellen gemäss dem erwähnten Positionspapier hinaus und werden deshalb entschieden abgelehnt.**

## **2 Grundsätzliches und allgemeine Anträge**

### **2.1 Genereller SIL-Prozess und heutiger Betrieb**

Der SIL-Prozess ermöglicht die Beschlussfassung mit Bezug auf alle Aspekte im Zusammenhang des Militärflugplatzes. Er behandelt sowohl die Infrastruktur am Boden als auch die Verfahren in der Luft und sollte damit die Verflechtung und Koordination von Flugverfahren benachbarter Flugplätze beinhalten. Die vorliegende, eigenständige und getrennte Planung für den Militärflugplatz Dübendorf ist aus aviatischer Sicht nicht zielführend.

Während den ordentlichen Betriebszeiten untersteht die Organisation des Flugbetriebes heute grundsätzlich dem Militär. Ausserhalb dieser Zeiten und für ihre eigenen Operationen organisieren REGA und JU-AIR die zivile Abwicklung des Betriebes. Gemäss BAZL besteht bei mehr als 1'000 zivilen Bewegungen eine SIL-Relevanz. Diese Anzahl wird bereits heute bei weitem überschritten.

Der Stationierung der REGA auf dem Gelände des Militärflugplatzes Dübendorf haben die Standortgemeinden – trotz fehlendem Eintrag im SIL – damals ausnahmsweise, auf unkompliziertem Wege zugestimmt resp. ihr Vetorecht nicht ausgeübt in der Meinung, dass keine weiteren zivilaviatischen Nutzungen auf dem Militärflugplatz Dübendorf angesiedelt werden.

Seit über 10 Jahren ist bekannt, dass das Militär den Flugplatz Dübendorf aufgeben wird. Die Verhältnisse hatten sich somit bereits vor über 10 Jahren derart geändert, dass eine Anpassung des Sachplans Militär notwendig gewesen wäre. Es hätte demnach der Konzeptteil des SPM an die damals neuen Gegebenheiten mit dem Rückzug der Luftwaffe aus Dübendorf angepasst werden müssen. Der Bund hat es aber über die Jahre hinweg versäumt, im Rahmen eines geordneten Prozesses diese Anpassungen vorzunehmen. Stattdessen versucht er nun, in einem überstürzten Vorgehen mehrere Planungsinstrumente (Konzeptteil SPM, SPM-Objektblatt und Objektblatt SIL) gleichzeitig zu ändern, ohne die entsprechenden Planungsgrundlagen sauber aufbereitet zu haben.

#### **Antrag 1:**

Die Vorlage ist als Ganzes – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM – zurückzuweisen und die Bundesbehörden sind anzuweisen, ein schrittweises Vorgehen zu wählen. Zuerst sind die erforderlichen Grundlagen aufzubereiten. Erst danach ist der Konzeptteil des Sachplans Militär zu überarbeiten. Erst auf dieser Grundlage ist das Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf ersatzlos zu streichen oder auf die rein militärische Nutzung zu reduzieren. Erst nach diesem Schritt könnte ein allfälliges Verfahren zur Anpassung des Konzeptteils des SIL ins Auge gefasst werden.

## **Antrag 2**

Der Flughafen Zürich in Kloten und dessen SIL muss in die Planung des SIL-Verfahrens in Dübendorf eingebunden werden. Die separate SIL-Planung für Dübendorf ohne Einbezug von Zürich Kloten ist nicht zielführend. Es ist nicht möglich, unabhängige Flugverfahren für Dübendorf und Zürich Kloten zu betreiben.

### **2.2. Fehlende Übereinstimmung mit den Vorgaben der Raumplanung**

Im revidierten Raumplanungsgesetz (RPG), welches am 3. März 2013 durch eine Volksabstimmung bestätigt wurde, wird auf die Verdichtung der Siedlungsfläche hingewiesen. Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden.

Die Festlegung eines zweiten zivilaviatisch genutzten Flugplatzes im Glattal widerspricht einer nachhaltigen Raumentwicklung. Der Bund wird damit seinen Versprechungen im Raumkonzept Schweiz sowie dem Gesetzesauftrag nach RPG, günstige Voraussetzungen für die qualitative Aufwertung von Siedlung und Landschaft zu schaffen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern und Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst zu verschonen, nicht gerecht.

### **Antrag 3:**

Es seien die beiden Vorlagen der Anpassung des Sachplans Militär (SPM) und des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) gesamthaft – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM – wegen der fehlenden Übereinstimmung mit den wichtigen Zielen der Raumplanung zurückzuweisen. Die Bundesbehörden sind anzuweisen, die gesetzlichen Vorgaben nach Art. 1 bis 3 RPG einzuhalten und ihre Planungen entsprechend den Zielsetzungen des Raumkonzeptes Schweiz auszurichten.

### **2.3. Fehlende Planungsgrundlagen**

Der Bund publiziert für seine Anhörung die Dokumente „Sachplan Militär (SPM): Anpassung Teil C, Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze / Anpassung Teil D, Anlagen, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf“ und die weiteren Dokumente „Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL): Anpassung Konzeptteil Teil III B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze / Anpassung Konzeptteil Teil III B4 – Flugfelder“.

Mit der Überführung des Militärflugplatzes mit ziviler Nutzung zum Zivilflugplatz mit militärischer Nutzung werden die zivilen Normen der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO) massgebend. Diese Normen haben Auswirkungen auf die Infrastruktur am Boden und auf die Flugverfahren. Von den Normen kann abgewichen werden, wenn der Nachweis erbracht wird, dass der durch die Norm gegebene Sicherheitsstandard dadurch nicht geschmälert wird. Der Militärflugplatz Dübendorf entspricht nicht dem ICAO Standard für Instrumentenanflüge. Die nötigen Hindernisfreiheiten sind nicht gegeben. Zudem stimmen im Plan die Hindernisbegrenzungsflächen nicht.

Die für das Verständnis der Vorlage entscheidenden, weitergehenden Grundlagen werden nicht zugänglich gemacht. Insbesondere die im Grundlagenverzeichnis erwähnten Grundlagendokumente „Fluglärmrechnung, Bächtold & Moor AG, Dezember 2014“, „Hindernisbegrenzungsflächen-Plan, Bächtold & Moor AG, November 2014“ und vor allem „Technischer Bericht zur Fluglärmrechnung und zum Hindernisbegrenzungsflächen-Plan, Bächtold & Moor AG, Dezember 2014“ fehlen. Weiter scheint der Eintrag im SIL auf keinen Fachgrundlagen zu beruhen, jedenfalls werden keine solchen Grundlagen erwähnt.

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen hat sich bereits im Jahr 2014 sowohl mit einem Gesuch um Akteneinsicht nach Öffentlichkeitsprinzip als auch mit einer Aufsichtsbeschwerde gegen den Bundesrat darum bemüht, diesen Beschluss sowie die dem Beschluss zugrunde liegenden Entscheidungsgrundlagen zu erhalten. Die Bundesverwaltung hat sich jedoch bisher konstant geweigert, in diesem Punkt die nötige Transparenz herzustellen. Im Falle des beabsichtigten SIL-Eintrags wird demnach seitens der Bundesstellen bewusst und wiederholt die Einsicht in die relevanten Grundlagen verweigert.

Die genannten Grundlagen sind entscheidend für die Beurteilung der Vorlage. Das Fehlen dieser für den Entscheid relevanten Grundlagen ist ein Formfehler, welcher nicht mehr im Nachgang mit einem Nachversand geheilt werden kann.

#### **Antrag 4:**

Die Vorlage ist infolge fehlender und unrichtiger Grundlagen als Ganzes – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM - zurückzuweisen.

#### **2.4. Fehlende Abstimmung der Planungen**

Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab (Art. 13 Abs. 1 RPG). Er arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt (Art. 13 Abs. 2 RPG). Im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung prüfen die Behörden bei der Planung raumwirksamer Tätigkeiten insbesondere (Art. 2 Abs. 1 RPV) u.a. welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen (lit. b), ob die Tätigkeit mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung vereinbar ist (lit. c), welche Möglichkeiten bestehen, den Boden haushälterisch und umweltschonend zu nutzen sowie die Siedlungsordnung zu verbessern (lit. d) und ob die Tätigkeit mit geltenden Plänen und Vorschriften von Bund, Kantonen, Regionen und Gemeinden über die Nutzung des Bodens, insbesondere mit Richt- und Nutzungsplänen, vereinbar ist (lit. e). Die Behörden stellen fest, wie sich ihre raumwirksamen Tätigkeiten auswirken und unterrichten einander darüber rechtzeitig (Art. 2 Abs. 2 RPV). Sie stimmen die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab, wenn diese einander ausschliessen, behindern, bedingen oder ergänzen (Art. 2 Abs. 3 RPV).

Die Abstimmung zwischen den beiden Vorlagen zum Sachplan Militär und zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt ist nicht erfolgt. Während der SIL davon spricht, dass „Teile des Militärflugplatzes Dübendorf ... in einen zivilen Flugplatz umgenutzt“ werden sollen und dieser „in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr (Business Aviation), ... Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen offen stehen soll“, spricht der SPM davon, dass der Hauptzweck zukünftig eine „Militärische Helikopterbasis; zivile Mitbenutzung (Helikopter)“ bzw. „Ziviler Flugplatz für Flächenflugzeuge und Helikopter; Mitbenutzung durch die Luftwaffe und den Lufttransportdienst des Bundes“ sein soll. Nicht genug damit, dass keine Kohärenz zwischen den beiden Planungen SIL und SPM herrscht, ist der SPM in sich selbst unklar und nicht eindeutig. So soll der Hauptzweck zukünftig entweder eine „Militärische Helikopterbasis; zivile Mitbenutzung (Helikopter)“ oder ein „Ziviler Flugplatz für Flächenflugzeuge und Helikopter; Mitbenutzung durch die Luftwaffe und den Lufttransportdienst des Bundes“ sein. Es ist also absolut unklar, was genau die Absichten des Bundes sind. Zudem fehlen sämtliche Grundlagen zu den zu untersuchenden Aspekten gemäss Art. 2 Abs. 1 RPV (Alternativen und Varianten, Vereinbarkeit mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung, Möglichkeiten zur schonenden Bodennutzung und Verbesserung der Siedlungsordnung, Vereinbarkeit mit Plänen und Vorschriften von Bund, Kantonen, Regionen und Gemeinden).

#### **Antrag 5:**

Die Vorlage ist als Ganzes – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM – aufgrund der fehlenden Abstimmung der Bundesplanung in sich aber auch der Bundesplanung mit der Planung der übrigen Staatsebenen zurückzuweisen.

#### **2.5. Verletzung von Treu und Glauben**

Mit gemeinsamem Schreiben vom 18. Dezember 2007 wiesen die drei Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil den Vorsteher des VBS, Herrn Bundesrat Samuel Schmid darauf hin, dass die Entwicklungen seit der Einstellung des militärischen Jet-Betriebs im Dezember 2005 die Behörden der drei Standortgemeinden veranlasst haben, eine neue gemeinsame Standortbestimmung vorzunehmen und ihre Haltung neu zu definieren. Demnach soll nach 2014 kein militärischer Flugbetrieb mehr am Militärflugplatz Dübendorf stattfinden, nach Ende des militärischen Flugbetriebs ausser der REGA keine zivile Fliegerei stattfinden und stattdessen die Idee für einen nationalen Innovationspark als eine Chance für die Standortgemeinden in Betracht gezogen werden.

In seinem Antwortschreiben an die Anrainergemeinden vom 31. Januar 2008 verwies der Vorsteher des VBS, Herr Bundesrat Samuel Schmid 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 einerseits die Standortgemeinden, die Region und den Kanton animiert,

die Neunutzung ohne Aviatik aktiv an die Hand zu nehmen und hat gleichzeitig signalisiert, dass der Bund auf seine bisherigen planungsrechtlichen Ansprüche zu verzichten gedenkt.

Die im Schreiben ebenfalls erwähnte Testplanung wurde unter diesen Vorzeichen in der Zwischenzeit durchgeführt. Das Begleitgremium dieser Testplanung empfahl eine aviatische Nutzung des Flugplatzareals nicht länger in Betracht zu ziehen, die Entwicklung des Flugplatzareals im Hinblick auf die Realisierung von Sondernutzungen raschestmöglich an die Hand zu nehmen, als Sofortmassnahme die Lärmkurven aufgrund des Wegfalls des militärischen Jetbetriebs für den Militärflugplatz Dübendorf anzupassen um die Hemmnisse für die Siedlungsentwicklung zu beseitigen, die weitere Entwicklung der Übergangsbereiche weiterzutreiben und die Glattalbahn vom Flugplatzareal aus zum Bahnhof Dübendorf nach Giessen – Wallisellen – Flughafen Zürich vorzusehen sowie die Wangenstrasse als urbanen Verkehrsraum für ÖV, MIV und Langsamverkehr auszugestalten und das dafür erforderliche Land frühzeitig zu sichern. Für die Entwicklung der Sondernutzungen (Innovationspark etc.) komme der Kopfbereich des Flugplatzareals in Frage, insbesondere auch wegen der besonderen Erschliessungsmöglichkeiten durch den öffentlichen Verkehr. Als erste Massnahme zur Aufwertung des Landschafts- und Freiraumes, zur besseren Zugänglichkeit und im Hinblick auf die zukünftige Vermarktung mit einer Adressbildung wird empfohlen, einen Park zu konzipieren und schrittweise zu entwickeln.

Staatliche Organe und Private handeln nach Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 BV). Behörden dürfen sich gegenüber anderen Behörden oder Gemeinwesen und gegenüber Privaten nicht widersprüchlich verhalten. Sie dürfen insbesondere einen einmal in einer bestimmten Angelegenheit eingenommenen Standpunkt nicht ohne sachlichen Grund wechseln. Widersprüchliches Verhalten der Behörden verstösst gegen Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 BV) und ebenfalls gegen das Willkürverbot (Art. 9 BV).

#### **Antrag 6:**

Die Vorlage ist als Ganzes – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM – zurückzuweisen, auf eine zivilaviatische Nutzung ist zu verzichten und die Region Glattal in ihren bisherigen Bemühungen zugunsten einer zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmten Raumplanung zu unterstützen.

### **3 Anträge zum Sachplan Militär (SPM)**

#### **3.1. Die bestehende Nutzung ist korrekt auszuweisen**

In Teil D wird das alte Objektblatt von 2001 aufgehoben und durch ein neues, inhaltlich erweitertes Objektblatt ersetzt. Die bisherige Nutzung beschreibt den heutigen Betrieb (Militärflugplatz mit zivilaviatischer Mitbenutzung).

Allerdings bedarf die zivilaviatische Mitbenutzung eines Militärflugplatzes gemäss SIL; Teile I–III B vom 18. Oktober 2000 einer «Festsetzung» im SIL, wenn der zivile Flugbetrieb mehr als 10 % der militärischen Flugbewegungen oder mehr als 1'000 Motorflugbewegungen ausmacht (im Durchschnitt der letzten vier Jahre berechnet). Die REGA (sowie vermutlich auch die JU-AIR) würde aufgrund der Anzahl Flugbewegungen (mehr als 1'000 Motorflugbewegungen/Jahr) einen SIL-Eintrag (als Festsetzung) benötigen. Um die heutige Nutzung der REGA rechtlich abzusichern, müsste die erwähnte Festlegung im SIL vorgenommen werden. Da der Militärflugplatz künftig aus Sicht der Gemeinde Wangen-Brüttisellen nur noch eine militärische Helikopterbasis sowie eine REGA-Helikopterbasis (inkl. Kantonspolizei) umfassen soll, müssten die Flüge der JU-AIR auf einen anderen Flugplatz verlegt werden.

#### **Antrag 7:**

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 1'000 Motorflugbewegungen ausmacht (im Durchschnitt der letzten vier Jahre berechnet).

#### **3.2. Die Nutzung ist auf die Helikopterbasis für Militär, Kantonspolizei und REGA zu reduzieren**

Die geplante zukünftige Nutzung wird unter „1. Ausgangslage, a) Geplante künftige Nutzung“ im 2. Absatz umschrieben (Seite 7). Der Militärflugplatz soll demnach in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr dienen. Diese künftige Nutzung wird abgelehnt. Nebst der Helikopterbasis, den Kommando- und Führungseinrichtungen des Militärs sowie dem Areal für den Innovationspark soll das Gelände

des Militärflugplatzes als Park und Naherholungsraum für die Bevölkerung geöffnet werden. Aviatische Nutzungen mit Flächenflugzeugen sollen keine mehr stattfinden. Es ist zudem nicht klar, in welchem Verhältnis diese hier beschriebene Art der Nutzung zu den nochmals einen völlig anderen Zweck umschreibenden beiden Varianten gemäss der Tabelle auf Seite 6 steht. Den Ausführungen im 1. und 3. Absatz kann jedoch zugestimmt werden.

#### **Antrag 8:**

Der 2. Absatz im Text unter „1. Ausgangslage, a) Geplante künftige Nutzung“ ist wie folgt anzupassen: ~~Gemäss seiner Entscheidung 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 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 freierwählende Fläche des Flugplatzfeldes soll als Park und Naherholungsraum für die Bevölkerung geöffnet werden.~~

#### **Antrag 9:**

Im Teil C in der Tabelle auf Seite 5 ist der Hauptzweck wie folgt zu ändern: „Militärische Helikopterbasis; Mitbenutzung REGA und Kantonspolizei möglich“.

#### **Antrag 10:**

Im Teil D in der Tabelle auf Seite 6 ist der Hauptzweck wie folgt zu ändern: „Militärische Helikopterbasis“

### **3.3. Die Festsetzungen sind auf den heutigen Betrieb zu beschränken**

Im 2. Absatz wird wiederum die Umnutzung in ein ziviles Flugfeld mit Helikopter- und Flächenflugfeldbetrieb beschrieben. Diese Umnutzung wird abgelehnt. Die Festsetzungen sind auf den heutigen Betrieb zu beschränken. Es besteht keine Rechtsgrundlage für die Festsetzung weitergehender Nutzungen. Die hierfür notwendige inhaltliche und räumliche Abstimmung ist noch nicht erfolgt. Die Anforderungen gemäss Art. 3 RPV sind dafür nicht erfüllt.

#### **Antrag 11:**

Unter „2. Festsetzungen, a) Zweck, Betrieb“ ist der 2. Absatz ersatzlos zu streichen.

### **3.4. Anpassung Perimeter zugunsten des Innovationsparks**

Der Flugplatzperimeter (Karte) umgrenzt das militärisch beanspruchte Areal. Der Perimeter wird um die Fläche des Innovationsparks verkleinert. Der Perimeter Innovationspark umfasst das Areal, das von der Armee noch genutzt wird, bis die dort bestehenden militärischen Nutzungen an ihren definitiven Standort verlegt sind. Dieser Anpassung kann zugestimmt werden.

#### **Antrag 12:**

Die Anpassung des Flugplatzperimeters zugunsten des Innovationsparks wird begrüsst.

### **3.5. Gebiet mit Lärmauswirkungen**

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen (Karte) dient der vorsorglichen Raumsicherung für den künftigen militärischen und zivilen Flugbetrieb. Gegenüber dem SPM von 2001 wird das Gebiet wesentlich verkleinert und der Lärmbelastungskataster von 1997 wird hinfällig, was begrüsst wird. Allerdings beruht das in der Karte rot dargestellte Gebiet mit Lärmauswirkungen auf der Lärmberechnung zur Verkehrsleistung, wie sie in den Ausschreibungsunterlagen für einen künftigen zivilen und militärischen Flugbetrieb definiert worden ist (insgesamt 28'600 Flugbewegungen, davon 21'000 zivile und 7'600 militärische bzw. 18'600 Flächenflugzeuge und 10'000 Helikopter). Durch die Verlegung der Business Aviation und General Aviation aus Zürich Kloten nach Dübendorf ist mit mehr als 40'000 Flugbewegungen zu rechnen. Diese Berechnungsweise im Übergangsobjektblatt wird abgelehnt.

Die zivilaviatische Mitbenutzung eines Militärflugplatzes bedarf gemäss SIL; Teile I-III B vom 18. Oktober 2000 einer «Festsetzung» im SIL, wenn der zivile Flugbetrieb mehr als 10 % der militärischen Flugbewegungen oder mehr als 1'000 Motorflugbewegungen ausmacht (im Durchschnitt der letzten vier Jahre berechnet). Dies würde auch auf den heutigen Betrieb der REGA zutreffen. Um die heutige Nutzung der REGA rechtlich abzusichern, müssten die erwähnte Festlegung im SIL vorgenommen werden. Die heutige – infolge Fehlen eines SIL-Objektblattes – nicht gesetzeskonforme Situation wurde von den Anrainergemeinden bis anhin geduldet. Eine darüber hinausgehende zivile Nutzung wird jedoch kategorisch abgelehnt.

Der Bund versucht, ein sogenanntes (im Planungsrecht nirgends vorgesehenes) „Übergangs-Objektblatt“ zu erlassen. Darin soll eine Festlegung der Lärmkurve sowohl für die militärischen als auch die zivilen Flüge vorgenommen werden. Der Betrieb soll grossmehrheitlich ziviler Natur sein. Gemäss Art. 3 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) legt der SIL die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz für die Behörden verbindlich fest und nicht der SPM.

Der Bund verwendet also das falsche Planungsinstrument um seine Ziele durchzusetzen. Eine über 1'000 Motorflugbewegungen hinausgehende zivile Nutzung kann – infolge fehlender Rechtsgrundlage – mit dem SPM nicht gesichert werden.

In der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand am 1. Februar 2015) sind die „Belastungsgrenzwerte für den Lärm ziviler Flugplätze“ und die „Belastungsgrenzwerte für Lärm von Militärflugplätzen“ in getrennten Anhängen geregelt. Die vom Bund vorgenommene Vermischung ist im Gesetz nicht vorgesehen.

#### **Antrag 13:**

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist gemäss Erwägungen neu zu berechnen. Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit der Mitbenutzung durch die REGA und die Kantonspolizei zu berechnen und im richtigen Verfahren festzusetzen.

#### **3.6. Plan 01.401; Militärflugplatz Dübendorf, Gebiet mit Hindernisbegrenzung, Standort „FATO“**

Aus aviatischer Sicht sind auch andere als der in den vorliegenden Plänen vorgesehene FATO-Standort möglich. ICAO Annex14 definiert die zu erfüllenden Anforderungen an die Hindernisfreiheit. Die Festlegung des FATO widerspiegelt keine genauere Überprüfung der Möglichkeiten auf dem Areal. Unterlagen zur Standortevaluation sind nicht vorhanden.

#### **Antrag 14:**

Der An- und Abflug (FATO) ist neu 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.

### **4 Anträge zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)**

#### **4.1. Kein ziviler Flugplatz**

In „Teil III B3 – Zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen, Festlegung 7“ des SIL wird der Militärflugplatz Dübendorf aus der Liste der für eine weitergehende zivile Mitbenutzung zu prüfenden Flugplätze gestrichen. Da aus Sicht der Gemeinde Wangen-Brüttisellen eine weitergehende zivilaviatische Nutzung ohnehin nicht in Frage kommt, kann dieser Anpassung zugestimmt werden.

#### **Antrag 15:**

Der Streichung des Prüfauftrags betreffend ziviler Mitbenutzung des Militärflugplatzes wird zugestimmt.

In „Teil B3 - Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9“ wird festgelegt, dass Teile des Militärflugplatzes Dübendorf in einen zivilen Flugplatz umgenutzt werden sollen. Diese Festlegung wird abgelehnt. Einzig der Helikopter-Basis - jedoch nicht am geplanten Standort - für Rettungsflüge und für Einsätze der Kantonspolizei wird zugestimmt.

#### **Antrag 16:**

Die Festlegung 9 ist ersatzlos zu streichen.

In „Teil III B4: Anpassung Teilnetz Flugfelder“ wird Dübendorf als neues ziviles Flugfeld aufgenommen. Diese Anpassung wird abgelehnt.

**Antrag 17:**

Der Eintrag „Dübendorf (Neubau)“ ist im Teil III B4: Anpassung Teilnetz Flugfelder ersatzlos zu streichen.

**4.2 Ungenügende Erfüllung der Anforderungen**

Text und Karten enthalten verbindliche Festlegungen, die nach Festsetzungen, Zwischenergebnissen und Vororientierungen (Art. 5 Abs. 2 RPV) gegliedert werden können, sowie allenfalls weitere Informationen. Sie geben zudem Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen räumlichen und sachlichen Zusammenhänge (Art. 15 Abs. 2 RPV). Konzepte und Sachpläne des Bundes haben demnach gemäss Art. 15 Abs. 2 RPV – analog der Richtpläne der Kantone – zu zeigen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind (Festsetzungen), welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann (Zwischenergebnisse) bzw. welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können. Ein konkretes Vorhaben darf erst festgesetzt werden, wenn (Art. 5 Abs. 3 RPV) ein Bedarf dafür besteht (lit. a), eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat und das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist (lit. b), sich die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt in einer der Planungsstufe entsprechenden Weise beurteilen lassen (lit. c) und das Vorhaben mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich vereinbar ist (lit. d).

Vorliegend wird der Bedarf in keinem der Auflage beiliegenden Dokument nachgewiesen sondern höchstens behauptet (Verletzung Art. 5 Abs. 3 RPV lit. a) und es werden keinerlei Prüfungen von Alternativstandorten ausgewiesen (Verletzung Art. 5 Abs. 3 RPV lit. b). Sollte der Bund der Ansicht sein, seine bisherigen – im vorliegenden Verfahren aber nicht als Grundlagen ausgewiesenen Untersuchungen – würden als Prüfungen von Alternativstandorten genügen, so ist dem entgegen zu halten, dass diese Untersuchungen keineswegs belegen, dass „das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist“.

Weiter sind die flugbetrieblichen Zusammenhänge nicht klar, sie wurden jedenfalls bisher nie offengelegt. Das An- und Abflugverfahren ist entscheidend für die Beurteilung der Auswirkungen, ist aber bisher nicht bekannt. Auch allfällige notwendige Veränderungen der Luftraumstruktur in Abhängigkeit zum Flughafen Zürich-Kloten sind nicht klar, haben aber voraussichtlich erheblichen Einfluss auf die An- und Abflugrouten und den Betrieb insgesamt. Auch hierzu liegen keine Grundlagen vor. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt lassen sich somit noch nicht beurteilen, weil zentrale Parameter noch unklar sind (Verletzung Art. 5 Abs. 3 RPV lit. c). Damit lässt sich auch nicht beurteilen, ob das Vorhaben mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich vereinbar ist (Verletzung Art. 5 Abs. 3 RPV lit. d). Wie vorgängig zu zahlreichen Anträgen dargelegt, bestehen grundsätzliche Zweifel, ob das Vorhaben jemals mit der massgeblichen Gesetzgebung vereinbar gemacht werden kann. Eine „Festsetzung“ im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV lit. a ist somit ausgeschlossen.

Ebenfalls bestehen noch zu viele Unsicherheiten, als dass ein „Zwischenergebnis“ im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV lit. b in den SIL eingetragen werden könnte. Das Vorhaben kann erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben, die raumwirksamen Tätigkeiten lassen sich aber wie vorgängig dargestellt noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben, sodass höchstens eine „Vororientierung“ im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV lit. c allenfalls denkbar wäre.

**Antrag 18:**

Der Eintrag „Teil B3 - Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9“ wird abgelehnt (siehe Antrag 11).

**4.3. Keine unnötige Aufweichung der möglichen Nutzungen**

In Kloten bestehen vollwertige Anlagen für den Linien- und Charterverkehr. Deshalb ist es weder notwendig noch zweckmässig, in Dübendorf einen nicht regelmässigen Linien- und Charterverkehr zuzulassen.

Für die aviatische Grundschulung bestehen andere Möglichkeiten. Es muss hierfür nicht der dichtest genutzte Luftraum im Raum Zürich genutzt werden. Das Risiko im Zürcher Luftraum wird damit unnötig erhöht. Es ist daher vollständig auf aviatische Grundschulung zu verzichten. Die Formulierung „grundsätzlich“ eröffnet einen unnötigen, interpretationsbedürftigen Spielraum.

#### **Antrag 19:**

Der Eintrag „Teil B3 - Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9“ wird abgelehnt (siehe Antrag 11). 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.

#### **BESCHLUSS**

1. Zum Sachplan Militär, Anpassung Teil C (Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze) und D (Anlagen, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf) und zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Anpassung Teil III B3 und B4, wird gemäss Erwägungen dieses Protokolls Stellung genommen.
2. Zu den beiden Sachplänen werden die in den Erwägungen dieses Protokolls formulierten Anträge zuhanden des VBS (Sachplan Militär) resp. des BAZL (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) gestellt.
3. Die Stellungnahmen der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) wird unterstützt.
4. Mitteilung an
  - Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern
  - Generalsekretariat VBS, Raum und Umwelt VBS, Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern
  - Bundesamt für Raumentwicklung, Sektion Bundesplanungen, 3003 Bern
  - Amt für Raumentwicklung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich
  - Zürcher Planungsgruppe Glattal, Sekretariat, Neuhofstrasse 34, Postfach, 8600 Dübendorf
  - Stadtrat Dübendorf, Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
  - Gemeinderat Volketswil, Zentralstrasse 21, 8604 Volketswil
  - Gemeindepräsidentin
  - Planungsvorstand
  - Leiter Abteilung Planung und Infrastruktur (Akten)

GEMEINDERAT  
WANGEN-BRÜTTISELLEN

Gemeindepräsidentin

Gemeindeschreiber

Marlis Dürst

Christoph Bless

Versand