

Anlage: **Dübendorf**

**ZH-6**

Teilnetz: Flugfeld

## A U S G A N G S L A G E

### Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkantone: Zürich
- Perimetergemeinden: Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung (künftige Nutzung): Bassersdorf, Dietlikon, Dübendorf, Fällanden, Greifensee, Illnau-Effretikon, Lindau, Maur, Nürensdorf, Opfikon, Schwerzenbach, Uster, Volketswil, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen, Zollikon, Zürich
- Gemeinden mit Lärmbelastung (künftige Nutzung): Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen
- Verkehrsleistung (bestehend): 15 970 Bewegungen (Ø 2014–17)
  - davon zivil: 3870 Bewegungen (Ø 2014–17)
  - davon militärisch: 12 100 Bewegungen (Ø 2014–17)
- Verkehrsleistung (künftige Nutzung): 28 600 Bewegungen (21 000 zivil, 7 600 militärisch)

### Bestehende Nutzung:

Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung (Rega, Kantonspolizei, Flüge mit Oldtimer-Flugzeugen); für den Betrieb der Rega-Helikopterbasis besteht ein Betriebsreglement von 2002. Der militärische Kampffjetbetrieb wurde 2005 eingestellt. Seither nutzt die Luftwaffe den Flugplatz für Lufteinsätze, die fliegerische Ausbildung, das Training und den Lufttransportdienst des Bundes mit Flächenflugzeugen und Helikoptern.

### Verweis:

Teilnetz Flugfelder III – B4

### Grundlagendokumente:

- Betriebsreglement vom 28.03.2002 (Rega)
- SIL-Konzeptteil, Anpassung zum Flugplatz Dübendorf vom 31.08.2016
- Sachplan Militär (SPM), Objektblatt Dübendorf vom 31.08.2016
- Schlussbericht zum SIL-Koordinationsprozess vom Oktober 2018 (mit Anhängen)

### **Stand der Planung, Koordination:**

Am 03.09.2014 fasste der Bundesrat als Grundeigentümerversorger den Beschluss, den Militärflugplatz Dübendorf als ziviles Flugfeld mit einer Bundesbasis der Luftwaffe weiter zu nutzen. Damit will er einerseits das 230 ha grosse Areal als strategische Landreserve für künftige Generationen erhalten. Andererseits soll der Flugplatz zur Entlastung des Flughafens Zürich beitragen. Gemäss aktuellem Entwicklungstrend und den Luftverkehrsprognosen sind dort vermehrte Kapazitätsengpässe zu erwarten, mittel- bis langfristig muss mit einer Verdrängung des Geschäftsreiseverkehrs und der Leichtaviatik gerechnet werden. Mit dem Betrieb eines zivilen Flugfeldes in Dübendorf soll gewährleistet werden, dass der Wirtschaftsraum Zürich weiterhin an den internationalen Geschäftsreiseverkehr angebunden bleibt und die bestehende Rettungs- und Einsatzbasis für die Blaulichtorganisationen weitergeführt werden kann. Der Bundesrat hat die Interessen des Bundes bereits im luftfahrtpolitischen Bericht vom 24.02.2016 festgehalten und die Umnutzung des Flugplatzes in ein ziviles Flugfeld am 31.08.2016 im SIL-Konzeptteil verankert.

Der künftige Bedarf der Armee ergibt sich aus dem Stationierungskonzept 2013. Demnach soll der Flugplatz als Helikopterbasis der Luftwaffe weitergenutzt werden. Sofern er in ein ziviles Flugfeld umgewandelt wird, soll auch der militärische Flächenflugbetrieb in beschränktem Umfang weitergeführt werden. Der Bundesrat hat diese Absichten im Sachplan Militär (SPM) verbindlich verankert (Objektblatt zum Flugplatz Dübendorf vom 31.08.2016, Programmteil vom 08.12.2017).

Im westlichen Teil des Flugplatzareals soll ein Hubstandort des nationalen Innovationsparks entstehen. Die Rahmenbedingungen dazu sind im Richtplan des Kantons Zürich festgesetzt und in einem kantonalen Gestaltungsplan konkretisiert. Das vorliegende Objektblatt ist mit der kantonalen Planung abgestimmt.

Die Umnutzung des Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld richtet sich nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG) und der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL). Sie umfasst eine Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen, die zivil weitergenutzt oder neu erstellt werden, die Genehmigung des Betriebsreglements und die Erteilung einer Betriebsbewilligung an die Flugplatzhalterin. Diese Betriebsbewilligung soll auf 30 Jahre befristet werden.

Künftige Flugplatzhalterin und Gesuchstellerin für die Umnutzung ist die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG). Nach einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren hat ihr der Bundesrat den Zuschlag für den Betrieb des Flugplatzes gegeben (Beschluss 2014). Das Land bleibt im Eigentum des Bundes, vorgesehen ist eine Abgabe an die FDAG im Baurecht.

Während der Übergangsphase bis zum Abschluss der Umnutzung wird das VBS den Flugplatz im bisherigen Rahmen weiterbetreiben und die zivile Mitbenützung sicherstellen.

Im Hinblick auf die Beschlüsse des Bundesrats von 2014 und 2016 zur künftigen «Dreifachnutzung» des Flugplatzareals (ziviles Flugfeld, militärische Helikopterbasis, Innovationspark) hat der Bund verschiedene Nutzungsmodelle und Alternativstandorte geprüft (vgl. Schlussbericht zum Koordinationsprozess vom Oktober 2018). Das dem vorliegenden Objektblatt zu Grunde gelegte Nutzungskonzept deckt die Interessen des Bundes am besten ab und trägt gleichzeitig dem Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Lärmbelastung angemessene Rechnung.

Ausgehend von diesem Nutzungskonzept, das die FDAG weiterbearbeitet, ergänzt und konkretisiert hat, führte das BAZL 2017/2018 verschiedene Koordinationsgespräche mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton, den Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen sowie der Zürcher Planungsgruppe Glattal durch. Die Ergebnisse sind im Schlussbericht zum Koordinationsprozess vom Oktober 2018 zusammengestellt. Der Bericht enthält eine Auslegeordnung über die vorgesehene Nutzung des Flugplatzes. Er zeigt die räumlichen Auswirkungen der Anlagen und des Betriebs und gibt Auskunft über die Haltung der Beteiligten.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat seine Haltung zur Zivilluftfahrt auf dem Flugplatz Dübendorf in seinem Beschluss vom 11.01.2017 festgehalten. Grundsätzlich unterstützt er die vom Bund vorgesehene Öffnung des Flugplatzes für den zivilen Luftverkehr.

Die Standortgemeinden und die Planungsgruppe stellen sowohl das Umnutzungsprojekt als auch den Planungsprozess grundsätzlich in Frage. Sie bevorzugen ihr Gemeindekonzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen». Im Unterschied zum Konzept der FDAG erfüllt dieses Gemeindekonzept die Anforderungen der Geschäftsluftfahrt an den Betrieb des Flugplatzes nicht und widerspricht somit den Vorgaben des Bundesrats.

**Künftige Nutzung:**

Mit dem Beschluss zur Anpassung des SIL-Konzeptteils hat der Bundesrat die Zweckbestimmung des Flugplatzes bereits weitgehend vorgegeben. Priorität hat demnach der Geschäftsreiseverkehr. Ausgeschlossen sind der Linienverkehr und die fliegerische Grundschulung. Das Nutzungskonzept geht von einem Verkehrsaufkommen von jährlich 28 600 Flugbewegungen aus (zivil und militärisch).

<p>Die Infrastruktur und die Rahmenbedingungen zum Betrieb sollen auf diesen Zweck ausgerichtet werden. Die heute nutzbare Pistenlänge soll auf das erforderliche Mass reduziert werden. Die Betriebszeiten sollen im Vergleich zu den heute geltenden militärischen Öffnungszeiten auf die Tagesrandstunden und an den Wochenenden ausgedehnt werden, wobei der rechtlich mögliche Spielraum (mit Blick auf das Ruhebedürfnis der Anwohnerschaft) nicht vollständig ausgeschöpft werden soll. Wird ein Betrieb nach Instrumentenflugregeln (IFR) eingeführt, soll er überwiegend nach Osten ausgerichtet sein, damit eine optimale Koordination mit dem Flugverkehr am Flughafen Zürich möglich ist.</p> <p>Die Hochbauten, Manövrier- und Abstellflächen für den Flächenflugbetrieb sollen südlich der Piste angeordnet und landseitig über eine neue Strassenzufahrt von Süden her erschlossen werden. Die Helikopterbasis soll auf die Nordseite der Piste, in die Nähe der Bundesbasis verlegt werden.</p> <p>Der militärische Flugbetrieb soll unter ziviler Leitung abgewickelt werden (militärische Mitbenützung des zivilen Flugfelds). Sowohl die Piste als auch die Start- und Landestelle für die Helikopter sollen gemeinsam genutzt werden. Die künftige militärische Infrastruktur wird im SPM geregelt. Dazu wird das Objektblatt von 2016 angepasst.</p> <p>Das vorliegende Objektblatt legt die raumplanerischen Rahmenbedingungen zur Infrastruktur und zum Betrieb des Flugplatzes fest. Die bisherige Planung hat gezeigt, dass die Umnutzung des Flugplatzes mit den umgebenden Nutzungen und Schutzzielen weitgehend abgestimmt ist und dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können. Namentlich sind Lösungen in den Bereichen des Lärmschutzes (Erleichterungen für zwei Liegenschaften mit Überschreitung der Planungswerte), des Gewässerschutzes (Offenlegung und Revitalisierung der eingedolten Fließgewässer, Grundwasserschutz im Bereich der Trinkwasserfassung) und des Naturschutzes (ökologische Ersatzmassnahmen) möglich. Die Detailplanung (inkl. Umweltverträglichkeitsbericht) sowie die abschliessende Interessenabwägung im nachfolgenden Umnutzungsverfahren bleiben vorbehalten.</p>			
<p><b>F E S T L E G U N G E N</b></p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Der Flugplatz Dübendorf ist ein privates Flugfeld. Er dient in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr. Weiter steht er Werkflügen sowie der Leicht- und Sportaviatik zur Verfügung. Die fliegerische Grundschulung sowie der Linienverkehr sind ausgeschlossen.</p> <p>Der Flugplatz ist Standort einer Helikopterbasis für Rettungs- und Einsatzflüge. Helikopterflüge für weitere Zwecke (Arbeits-, Werk- oder Geschäftsreiseflüge) ohne permanente Stationierung eines Helikopters sind möglich.</p>	<p><b>F</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> </ul>	<p><b>Z</b></p>	<p><b>V</b></p>





	<b>F</b>	<b>Z</b>	<b>V</b>
<p>Der Verkehrsanschluss der Helikopterbasis nördlich der Piste wird über das bestehende Strassennetz gewährleistet.</p> <p>Die Verkehrsanschlüsse werden als Flugplatzanlagen mit der Umnutzung genehmigt.</p> <p><b>Gewässerschutz:</b>                  Die heute eingedolten Fließgewässer auf dem Flugplatzareal sind nach den Bestimmungen des Gewässerschutzgesetzes (GSchG) offen zu legen und zu revitalisieren, soweit dies möglich ist. Sowohl die Wasserbauprojekte als auch die Festlegung des Gewässerraums sind als Bestandteil der Umnutzung vom Bund zu genehmigen.</p> <p>Die bestehenden und neuen Flugplatzanlagen müssen gewässerschutzkonform entwässert werden. Ausgehend von einer generellen Entwässerungsplanung (GEP) sind die konkreten Massnahmen zur Arealentwässerung sowie zum Grund- und Hochwasserschutz bei der Umnutzung zu prüfen und vom Bund zu genehmigen.</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz, Landwirtschaft:</b>                  Grundsätzlich sollen aviatisch nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz, unter Vorbehalt der luftfahrtspezifischen Sicherheitsvorschriften und der Ausbauerfordernisse, ökologisch aufgewertet werden. Die Interessen der Landwirtschaft sind zu berücksichtigen.</p> <p>Der Flächenbedarf und die konkreten Massnahmen für die ökologische Aufwertung sind bei der Umnutzung auszuweisen und festzulegen. Die bestehenden Naturwerte sind soweit wie möglich zu erhalten.</p> <p>Fruchtfolgeflächen (FFF), die durch den Bau von Flugplatzanlagen beansprucht werden, sind zu kompensieren. Der Kanton ist für die Zuweisung und die raumplanerische Sicherung der dazu erforderlichen Standorte besorgt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> <li>•</li> </ul>		
<p style="text-align: center;">E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p><b>Zweckbestimmung:</b>                  Die Zweckbestimmung ist so ausgelegt, dass ein wirtschaftlicher Betrieb des Flugplatzes und die angestrebte Entlastung des Flughafens Zürich in den Sparten der Geschäftsluftfahrt und der Leichtaviatik möglich sind. Weiter ist damit der Bedarf der Luftwaffe zum Betrieb einer Bundesbasis (Trainings- und Einsatzflüge mit Helikoptern und Flächenflugzeugen, Lufttransportdienst des Bundes, Swisstopo-Flüge) abgedeckt und der Weiterbetrieb einer Basis der Blaulichtorganisationen (Rega, Kantonspolizei) sichergestellt. Zudem steht der Flugplatz den bisherigen Nutzungen wie den Flügen im Zusammenhang mit dem WEF oder den Flügen mit historischen Flugzeugen (Ju-Air) weiterhin offen. Schliesslich lässt die Zweckbestimmung auch Raum für die erwünschten Synergien mit dem benachbarten Innovationspark und seinem Kompetenzzentrum für Forschung und Entwicklung im Bereich der Luftfahrt.</p>			<p>ZUSTÄNDIGE STELLE</p> <p><i>Zuständiges Bundesamt:</i>                  Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i>                  Flugplatz Dübendorf AG                  Überlandstrasse 103                  8600 Dübendorf</p>

Die Helikopterbasis bleibt auf die Stationierung der Helikopter der Blaulichtorganisationen beschränkt. Weitere Helikopterflüge für den Unterhalt, Material- oder Personentransporte sollen zwar ermöglicht werden, eine eigenständige Basis mit einer permanenten Stationierung von Helikoptern soll hier jedoch ausgeschlossen bleiben.

Die in der Zweckbestimmung aufgeführten Verkehrsarten können im Betriebsreglement nach Bedarf weiter präzisiert werden. Ebenso können dort die Betriebszeiten weiter differenziert werden. Dabei sollen Ausnahmen an den Wochenenden, die über die festgesetzten Zeiten hinaus gehen, aus Lärmschutzgründen aber nur sehr restriktiv erteilt werden dürfen.

Die Festlegung der Gebiete mit Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung beruht zwar auf Annahmen zu den An- und Abflugrouten, die Linienführung dieser Routen sowie die An- und Abflugverfahren werden aber erst im Betriebsreglement abschliessend geprüft und verbindlich festgelegt. Die Flugverfahren und Flugrouten müssen nach den internationalen Vorgaben ausgestaltet werden und sich ins bestehende Luftraumsystem einfügen. Zudem muss das Gebiet mit Lärmbelastung eingehalten werden (betrifft den Nahbereich des Flugplatzes).

Über die Bestimmungen im Betriebsreglement wird im Umnutzungsverfahren entschieden. Sie werden anschliessend im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication AIP) veröffentlicht.

Mit der Möglichkeit, den Flugplatz für den Instrumentenflug (IFR-Verkehr) und den Betrieb bei Dunkelheit auszurüsten, soll der Flugbetrieb während den Betriebszeiten über das ganze Jahr und bei allen Wetterlagen gewährleistet werden können. Dies ist insbesondere für den Geschäftsreiseverkehr wichtig.

Koordinationsaufwand mit dem Flugbetrieb in Zürich entsteht primär beim IFR-Verkehr. Um die Abhängigkeiten vom Betrieb in Zürich möglichst gering zu halten, muss der IFR-Verkehr nach Osten ausgerichtet werden, soweit dies die Wetterverhältnisse erlauben (Anflüge auf Piste 29, Starts auf Piste 11). Der VFR-Verkehr (Verkehr nach Sichtflugregeln) kann dagegen weitgehend unabhängig vom Betrieb in Zürich abgewickelt werden.

Die Nutzung der Bundesbasis und die militärische Mitbenützung des Flugplatzes werden im SPM weiter konkretisiert. Die Festlegungen im SPM gelten ergänzend zum SIL als Vorgabe für die Umnutzung des Flugplatzes in ein ziviles Flugfeld. Der militärische Flugbetrieb wird unter die Leitung der zivilen Flugplatzbetreiberin gestellt (Starts und Landungen ab der Piste für Flächenflugzeuge resp. ab der bezeichneten Start- und Landestelle für Helikopter). Die Schnittstelle zum Bodenverkehr der Flugzeuge (Rollverkehr, Schwebeflüge der Helikopter) ist im Betriebsreglement zu regeln.

**Lärmbelastung:**

Das Gebiet mit Lärmbelastung beruht auf der Fluglärmrechnung der FDAG vom Oktober 2017. Die Lärmbelastungskurven wurden nach der in Anhang 5 der Lärmschutzverordnung (LSV) festgeschriebenen Methode berechnet. Massgebende Faktoren sind die Flugbewegungszahl (inkl. Verteilung im Verlauf der Woche und des Jahres), die Zusammensetzung der Flotte (eingesetzte Flugzeugtypen) sowie die An- und Abflugwege (inkl. deren Belegung). Die in LSV Anhang 8 aufgeführte Pegelkorrektur (Lärmbonus) für die militärischen Flüge wurde nicht angewandt.

Ausgehend vom Betriebskonzept der FDAG beruht die Fluglärmrechnung auf einer jährlichen Flugbewegungszahl von 28 600. Davon sind 13 500 Geschäftsreiseflüge, 2500 Flüge der Leichtaviatik, 4000 Helikopterflüge (wovon 2700 der Blaulichtorganisationen), 1000 Flüge mit historischen Flugzeugen und 7600 militärische Flüge (6100 Helikopter, 1500 Flächenflugzeuge). Insgesamt rund 75 % des Verkehrs wird auf der Piste und rund 25 % ab der Helikopterbasis im Norden abgewickelt. Von den Flügen auf der Piste verkehren wiederum rund 75 % in oder aus östlicher und rund 25 % in und aus westlicher Richtung. Zur Kategorie der Grossflugzeuge (nach LSV mit einem Gewicht über 8.6 t) zählen insgesamt 10 700 Flugbewegungen. Diese operieren zum grossen Teil nach IFR, d. h. sie landen und starten überwiegend von resp. nach Osten.

In der Anlagekarte dargestellt sind die Lärmblastungskurven für den Planungswert der Empfindlichkeitsstufen II und III nach LSV (PW ES II und III).

Das Gebiet mit Lärmbelastung sichert und begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb, d. h. die «zulässigen Lärmimmissionen» nach LSV Art. 37a, die bei der Umnutzung festzulegen sind, dürfen dieses Gebiet nicht überschreiten. Diese zulässigen Lärmimmissionen werden im LBK abgebildet und herangezogen, um die Einhaltung der Lärmbelastung zu überprüfen. Diese Überprüfung ist alle drei Jahre aufgrund einer Lärmberechnung vorzusehen, die Modalitäten sind im Umnutzungsverfahren festzulegen.

Die Umnutzung des Flugplatzes in ein ziviles Flugfeld ist wie eine neue ortsfeste Anlage nach LSV Art. 7 zu beurteilen. Demnach sind beim Fluglärm die Planungswerte einzuhalten. Diese Planungswerte werden voraussichtlich bei zwei bewohnten Gebäuden überschritten sein. Erleichterungen nach den Bestimmungen der LSV und des SIL-Konzeptteils können erst nach umfassender Interessenabwägung im Umnutzungsverfahren gewährt werden.

#### **Hindernisbegrenzung:**

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht auf einem Entwurf des HBK der FDAG vom Oktober 2017. In den beiden Anlagekarten sind einerseits die Umriss und die massgebenden Höhenkoten der An- und Abflugflächen (einschliesslich Helikopter Routen), andererseits der Umriss der Horizontalfläche und Konischen Fläche (Kreisfläche) dargestellt. Der HBK wird zusammen mit der Umnutzung in Kraft gesetzt werden.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung (bzw. der HBK) zeigt, in welchem Gebiet und auf welcher Höhe die Hindernisfreiheit für den Flugverkehr gewährleistet sein sollte resp. wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (Höhenbeschränkung oder Markierung von Hindernissen, Bewilligungs- und Meldepflicht gemäss VIL Art. 63 ff). Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung (vgl. VIL Art. 62).

### **Infrastruktur, Flugplatzperimeter:**

Zu den Flugplatzanlagen zählen die Flugpiste und die Rollwege (einschliesslich den Sicherheitsflächen), die Abstell- und Manövriertflächen für die Flugzeuge, die Hochbauten (u. a. Passagier-, Betriebs- und Bürogebäude, Gebäude für Unterhalt und Hangarierung der Flugzeuge), die Helikopterbasis mit den Hochbauten, Abstellplätzen und der FATO (Final Approach and Take Off Area), die Anlagen zur Erschliessung (Verkehrs- und Werkan schlüsse), zur Treibstoffversorgung und zur Abwasserbehandlung, die Umzäunung sowie die Navigationsanlagen (z. B. Befeuerung). Die bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen werden vom Flugplatzperimeter umgrenzt; die Erschliessungs- und Navigationsanlagen können sich auch ausserhalb des Perimeters befinden. Das Gleiche gilt für provisorische Bauten für den Baustellenbetrieb oder Bauten für den Flugbetrieb während der Übergangsphase (bis Abschluss der Umnutzung).

Für den Flächenflugbetrieb soll die heute bestehende Piste von 2355 m Länge verkürzt werden. Nach dem Betriebskonzept der FDAG ist für Landungen neu eine maximal nutzbare Landestrecke von 1826 m vorgesehen. An den Pistenenden muss für Flugzeuge, die nach der Landung nicht rechtzeitig bremsen können, zusätzlich eine Sicherheitsfläche freigehalten werden (Runway End Safety Area RESA). Die Startstrecke soll grundsätzlich die gleiche Länge aufweisen. Für schwere Flugzeuge ist jedoch eine Verlängerung bis auf maximal 2176 m geplant, damit alle gängigen Flugzeugtypen der Geschäftsluftfahrt möglichst mit Vollast nach allen Destinationen abfliegen können. Die Lage der Landeswellen und Startpunkte ist im Umnutzungsverfahren abschliessend zu prüfen und festzulegen. Der Pistenstreifen mit den seitlichen Sicherheitsabständen und den Sicherheitsflächen an den Pistenenden darf den Flugplatzperimeter nicht überschreiten. Seine Vermassung richtet sich nach den internationalen Vorgaben (ICAO Annex 14).

Für die Landungen und Starts der Helikopter wird eine An- und Abflugstelle bezeichnet (FATO). Die bereits bestehende militärische FATO nördlich der Piste soll von den VFR-Flügen der Blaulichtorganisationen und der Luftwaffe weitergenutzt werden. Die übrigen Helikopterflüge sollen ab einer neuen FATO auf der Flugpiste operieren.

Die Piste soll über bestehende und neue Rollwege mit den Flugplatzbauten südlich der Piste verbunden werden. Der Rollweg nördlich entlang der Piste verliert seine Bedeutung und soll für den Flugzeugverkehr aufgehoben werden. Die Helikopterbasis kann über den bestehenden Rollweg erreicht werden.

Die bestehenden Rollwege können bei Bedarf auch als Fahrstrasse für den bodengebundenen Verkehr auf dem Flugplatzareal weitergenutzt werden. Das Konzept für diesen bodengebundenen Verkehr ist im Umnutzungsverfahren aufzuzeigen. Dabei sind die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, insbesondere auch bei einer Querung der Piste. Sollte der Rollweg nördlich entlang der Piste auch für den bodengebundenen Verkehr nicht mehr genutzt werden, wird ein Rückbau im Bereich der bestehenden Grundwasserfassungen zu prüfen sein.

Zur Abgrenzung des Flugplatzareals ist vorgesehen, den bestehenden Flugplatzzaun so weit wie möglich weiter zu verwenden. Einzig in denjenigen Abschnitten, die sich ausserhalb des Flugplatzperimeters befinden, muss er entfernt oder versetzt werden. Im westlichen Teil muss der Flugplatz neu vom Areal des Innovationsparks abgetrennt werden. Die konkreten Vorkehrungen (z. B. Umzäunung) sind im Umnutzungsverfahren zu prüfen und festzulegen.

Für die IFR-Anflüge sind satellitengestützte Anflugverfahren vorgesehen, die den Flugbetrieb auch bei Dunkelheit und schlechter Sicht erlauben. Dazu gehört eine Anflugbefeuerung gemäss den internationalen Empfehlungen. Die Elemente dieser Befeuerung (Lampenreihen) müssen vor einer ungewollten Abschattung geschützt werden. Werden sie auf der bestehenden Piste in Unterflurbauweise angebracht, ist dieser Schutz allenfalls durch eine integrale Umzäunung sicherzustellen. Werden die Elemente hingegen erhöht auf Stangen angebracht, ist eine solche Umzäunung nicht erforderlich. In diesem Fall wird das Areal nicht alleine durch die Flugplatzanlagen beansprucht, sondern kann auch anderweitig genutzt werden. Der für die Pistenbefeuerung erforderliche Flächenbedarf am westlichen Pistenende ist im Umnutzungsverfahren nachzuweisen und mit der im kantonalen Gestaltungsplan zum Innovationspark festgelegten Nutzung abzustimmen. Davon ausgehend kann der Flugplatzperimeter anschliessend festgesetzt werden. Die für den IFR-Verkehr notwendige Flugverkehrskontrolle setzt eine uneingeschränkte Sicht auf die Flugbetriebsflächen voraus. Der bestehende Kontrollturm, der sich ausserhalb des Flugplatzperimeters in der Verlängerung der Pistenachse auf dem Areal des Innovationsparks befindet, erfüllt diese Voraussetzung. Im Prinzip kann er durch die Flugsicherung weitergenutzt werden, solange die Überbauung und Nutzung des Innovationsparks dies erlaubt.

Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung gemäss der Nutzungsplanung der Gemeinden. Innerhalb des Perimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Andere Bauten und Anlagen sind möglich, sofern sie den Flugplatzbetrieb und die Sicherheit nicht beeinträchtigen und sich den Flugplatzanlagen unterordnen (Nebenanlagen); Voraussetzung für eine Bewilligung ist eine entsprechende Nutzungszone.

Der Standort und die Erstellung der militärischen Bauten und Anlagen der Bundesbasis werden im SPM separat geregelt. Im SPM-Objektblatt für die Bundesbasis ist dazu ebenfalls ein Flugplatzperimeter ausgeschieden.

**Verkehrerschliessung:**

Die genaue Lage und die Ausgestaltung der Zufahrtsstrassen und -wege zum Flugplatz und deren Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz sind im Umnutzungsverfahren festzulegen. Für die Strassenzufahrt von Süden ab der Kantonsstrasse zeigt die Anlagekarte zwei mögliche Standorte. Wenn der Bedarf und die Zweckmässigkeit nachgewiesen werden, können auch beide realisiert werden.

Die Lage und die Ausgestaltung der Rad- und Fusswegverbindung ab Bahnhof Dübendorf sowie die Parkierung (einschliesslich Parkplatzzahl) und der öffentliche Verkehrsanschluss sind ebenfalls im Umnutzungsverfahren festzulegen.

Gegenstand des Umnutzungsverfahrens sind auch die Werkleitungen (u. a. Strom-, Energie und Trinkwasserversorgung, Abwasser).

**Gewässerschutz:**

Die Offenlegung und Revitalisierung des Chrebschüsselibachs im Westen des Flugplatzareals umfasst den Abschnitt zwischen dem Bachzulauf südlich der Kantonsstrasse und dem Anschlusspunkt bei der Flugpiste gemäss dem kantonalen Gestaltungsplan zum Innovationspark. Das Wasserbauprojekt mit der definitiven Linienführung des Gewässers ist im Umnutzungsverfahren zu behandeln und vom Bund im koordinierten Verfahren zu genehmigen (GSchG Art. 48, LFG Art. 37). Es muss auch die Anforderungen des Hochwasserschutzes erfüllen und ist eng mit dem Bauprojekt für die Hoch- und Tiefbauten auf dem Flugplatz abzustimmen. Die Ausführung und die Finanzierung des Projekts sowie die Zuständigkeiten beim späteren Gewässerunterhalt werden zwischen den beteiligten Parteien vertraglich zu regeln sein.

Im Osten des Flugplatzareals liegt die Flugpiste teilweise in der Schutzzone der Grundwasserfassungen Stiegenhof und Wydacher. Hier muss das anfallende Meteorwasser gefasst und abgeleitet werden. Durch den Neubau der Pistenentwässerung wird der eingedolte Dürrbach tangiert. Der Offenlegung und Revitalisierung des Gewässers sind hier aus topografischen und hydrologischen Gründen aber enge Grenzen gesetzt. Kann sie nicht realisiert werden, muss im Umnutzungsverfahren der entsprechende Nachweis erbracht werden. Andernfalls gilt bei der Planung, der Genehmigung und der Ausführung das analoge Vorgehen wie beim Chrebschüsselibach.

Für die Entwässerung des Flugplatzareals muss der bestehende generelle Entwässerungsplan (GEP) des VBS von 2005 überarbeitet werden. Dies erfolgt nach der gängigen Praxis und in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen. Der GEP wird in Teilprojekte mit konkreten Massnahmen zur Entwässerung und zum Grundwasserschutz unterteilt, die entweder im Umnutzungsverfahren zu behandeln oder nachlaufend zu regeln sind. Die Entwässerungsplanung ist zudem mit der Entwässerung auf dem Areal der Bundesbasis zu koordinieren, Synergiepotenziale sollen genutzt werden.

Die technischen Anlageteile der Abwasserbehandlung sind nördlich der Piste, auf der dafür bezeichneten Fläche innerhalb des Flugplatzperimeters vorgesehen. Der effektive Flächenbedarf wird im Umnutzungsverfahren auszuweisen sein.

**Natur- und Landschaftsschutz, Landwirtschaft:**

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen den projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs.1<sup>ter</sup> des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) und den projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen gemäss Art. 18b NHG zu unterscheiden.

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen soll den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten Rechnung tragen. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen. Die bestehenden Naturwerte auf dem Flugplatzareal erfüllen diese Anforderungen, zusätzliche Ausgleichsmassnahmen sind nicht erforderlich. Die Flächen sollen so gepflegt werden, dass ihr Naturwert erhalten bleibt. Speziell zu beachten sind dabei die Sicherheitsanforderungen im Pistenstreifen. Als Arbeitshilfe haben die Fachstellen des Bundes Empfehlungen zur ökologischen Aufwertung auf Flugplätzen mit Beispielen aus der Praxis erarbeitet (BAZL/BUWAL 2004, werden derzeit überarbeitet).

Zusätzlich müssen die durch den Bau der Flugplatzanlagen beeinträchtigten schutzwürdigen Lebensräume gemäss Art. 18 Abs. 1<sup>ter</sup> NHG wiederhergestellt oder ersetzt werden. Der Flächenbedarf für diesen Ersatz ist im Umnutzungsverfahren bzw. in künftigen Plangenehmigungsverfahren zu ermitteln, wobei die zuständigen Bundesstellen über die anzuwendende Methode entscheiden. Die ökologischen Ersatzflächen sollen soweit wie möglich innerhalb des Flugplatzperimeters realisiert werden. Werden auch Flächen ausserhalb des Perimeters beansprucht, muss der Nachweis erbracht werden, dass dies innerhalb des Perimeters nicht möglich ist.

Die konkreten Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen (Ausdehnung und Lage der Flächen, Art der Bewirtschaftung und Pflege) sind im Umnutzungsge-such auszuweisen (Umweltverträglichkeitsbericht) und mit der Genehmigung der Umnutzung festzulegen. Dabei soll auf den Massnahmen aus dem Programm Natur-Landschaft-Armee (NLA), dass das VBS für den Militärflugplatz erarbeitet hat, aufgebaut werden. Ökologische Aufwertungsmassnahmen im Zusammenhang mit der Revitalisierung der Fliessgewässer, die über die im Gewässerschutzrecht definierten Mindestanforderungen hinausgehen, können angerechnet werden.

Das Vorgehen bei der Kompensation der Fruchtfolgeflächen (FFF), die durch den Bau von Flugplatzanlagen beansprucht werden, richtet sich nach den grundsätzlichen Bestimmungen im Sachplan FFF (Vernehmlassungsentwurf vom Oktober 2018) und im Richtplan des Kantons Zürich. Die Standorte für die Kompensation sollen vom Kanton bezeichnet und bereitgestellt werden. Die Projektierung, Realisierung und Finanzierung der Kompensation obliegen der Flugplatzhalterin und sind im Umnutzungsverfahren zu regeln.

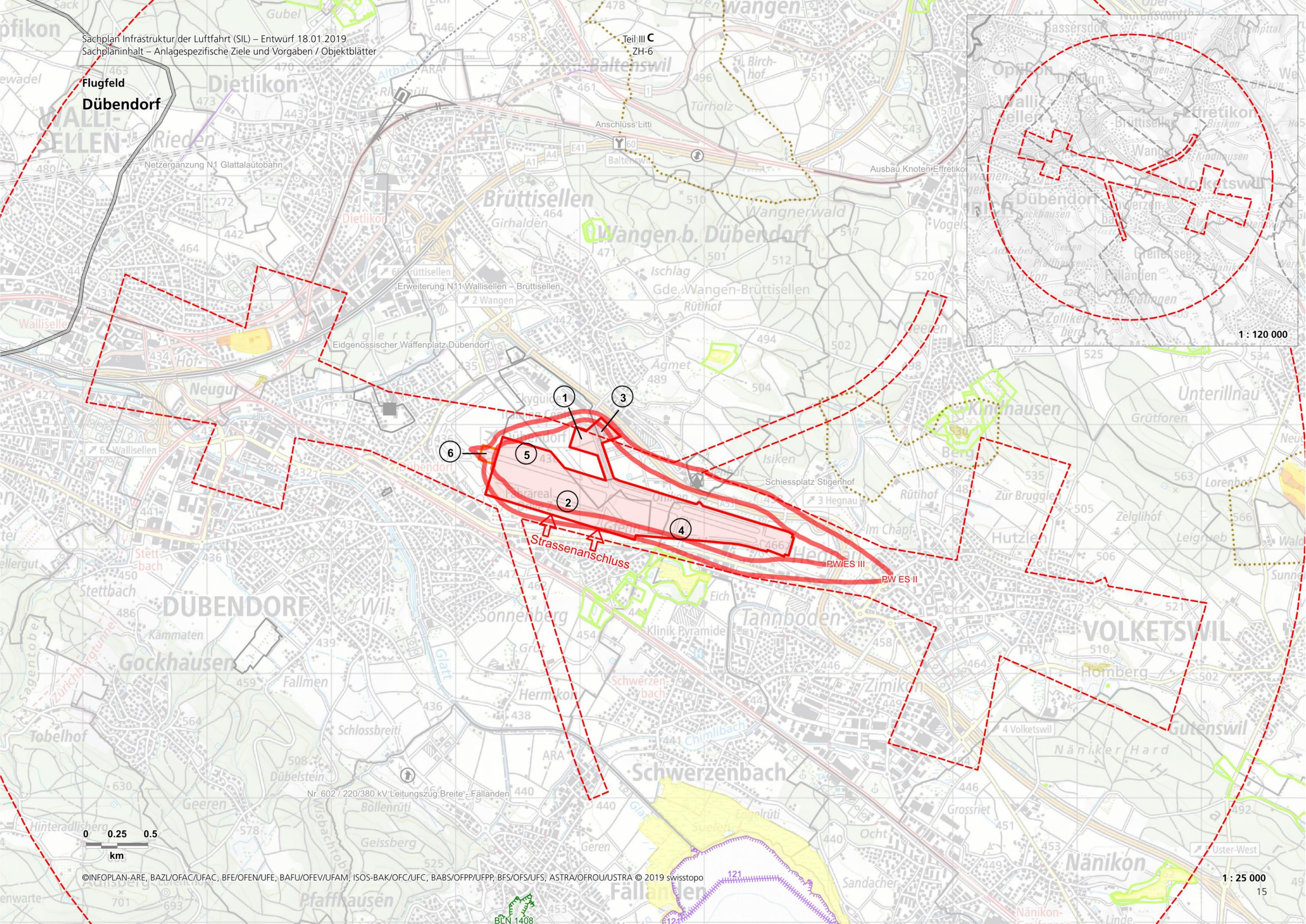
Auf FFF sollen ökologische Aufwertungsmassnahmen, die zu einem Verlust der für FFF erforderlichen Bodenqualität führen, vermieden werden. Dadurch soll verhindert werden, dass durch den ökologischen Ersatz eine zusätzliche Kompensationspflicht bei den FFF ausgelöst wird.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten, von den Festlegungen betroffenen Schutzgebieten:

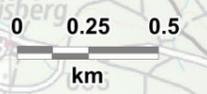
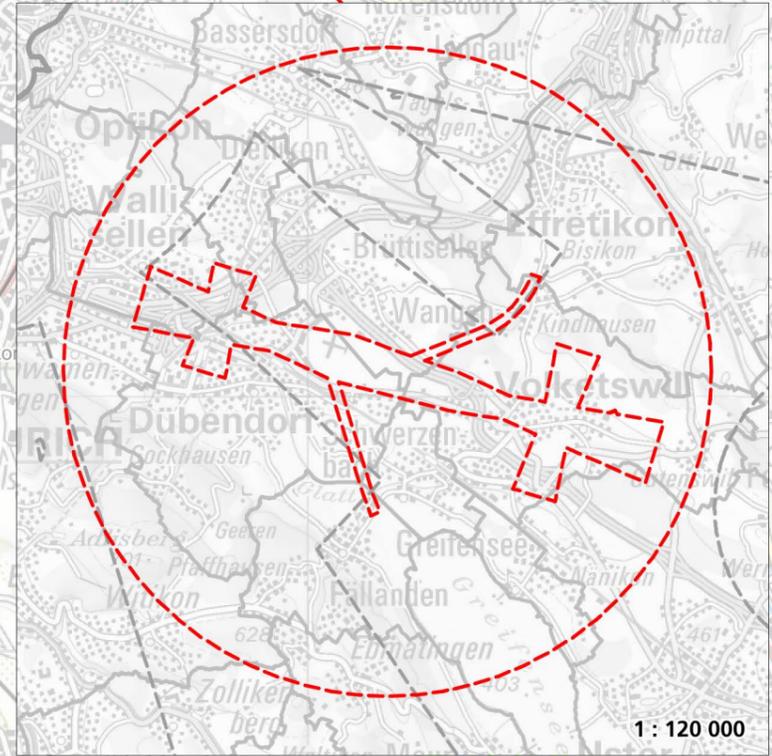
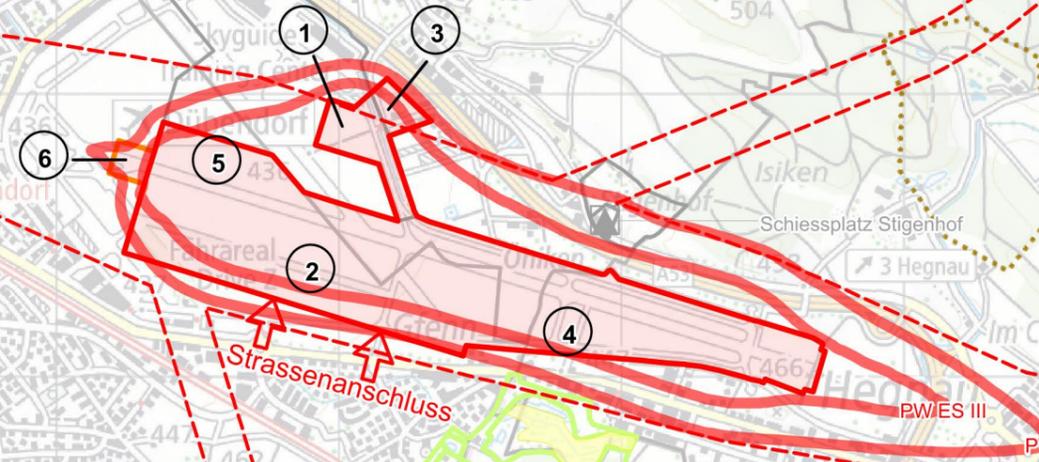
BLN: 1408 Jörentobel

Wasser- und Zugvogelreservat: 121 Greifensee (ZH)





Flugfeld  
Dübendorf

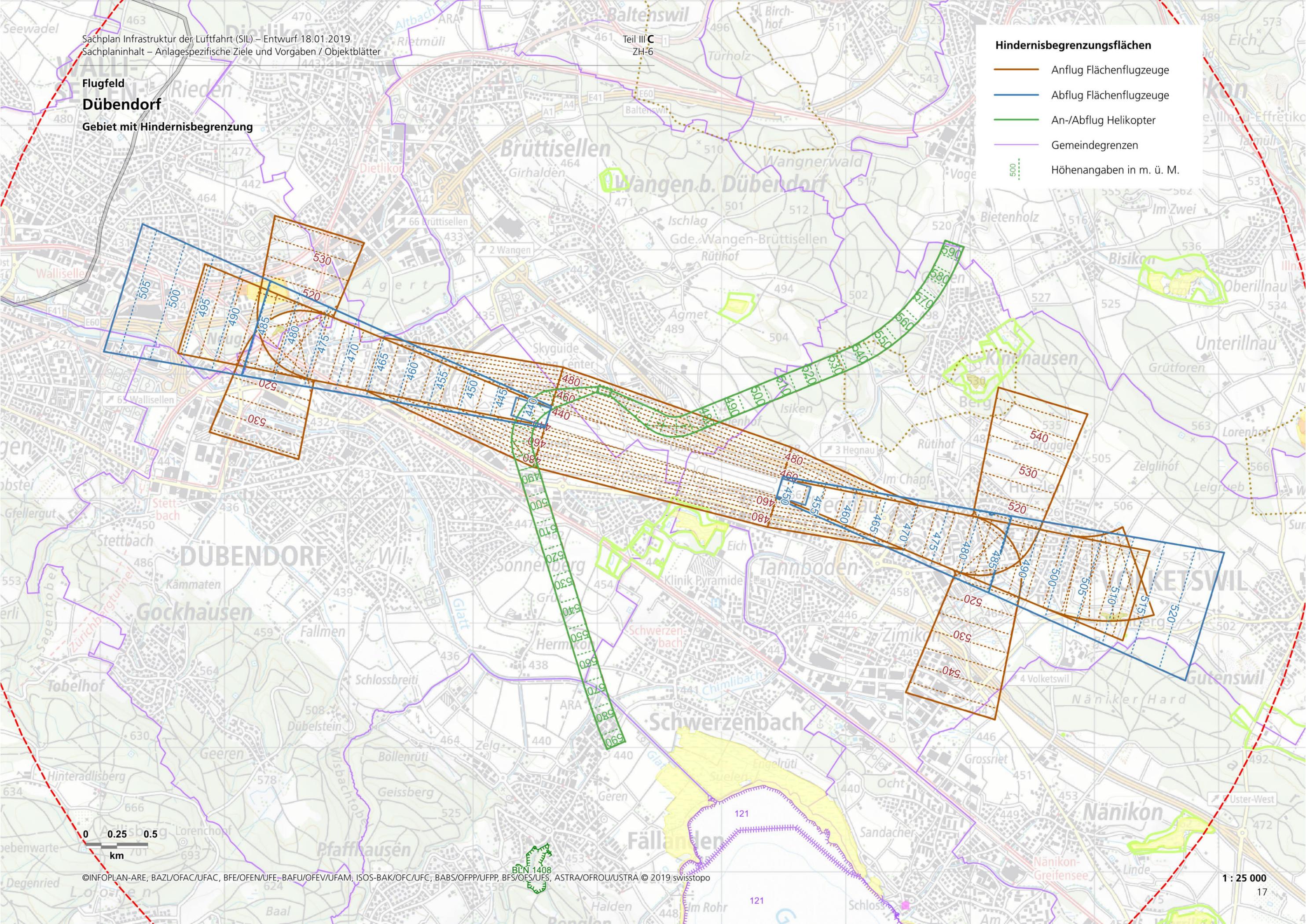




**Flugfeld  
Dübendorf**  
Gebiet mit Hindernisbegrenzung

**Hindernisbegrenzungsflächen**

- Anflug Flächenflugzeuge
- Abflug Flächenflugzeuge
- An-/Abflug Helikopter
- Gemeindegrenzen
- Höhenangaben in m. ü. M.





# Legende/Légende/Leggenda

## Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter  
périmètre d'aérodrome  
perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung  
aire de limitation d'obstacles  
aera con limitazione degli ostacoli

Gebiet mit Lärmbelastung  
territoire exposé au bruit  
aera con esposizione al rumore

Festsetzung  
coordination réglée  
dato acquisito



Zwischenergebnis  
coordination en cours  
risultato intermedio



Vororientierung  
information préalable  
informazione preliminare



## Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo



...  
...  
...

## Weitere Inhalte Autres contenus Altri contenuti

Landesgrenze  
frontière nationale  
confine nazionale

Kantonsgrenze  
limite de canton  
confine cantonale

Gemeindegrenze  
limite de commune  
confine comunale

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

Infrastruktur Strasse  
infrastructure route  
infrastruttura stradale

Infrastruktur Schiene  
infrastructure rail  
infrastruttura ferroviaria

Infrastruktur Schifffahrt  
infrastructure navigation  
infrastruttura navigazione

Militär\*  
militaire\*  
militare\*

Übertragungsleitungen  
lignes de transport d'électricité  
elettrorodotti

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

Asyl  
Asile  
Asilo

\* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017;  
planerische Massnahmen Stand Anhörung SPM  
Objektblatt Dübendorf (Entwurf)  
\* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM  
du 08.12.2017; mesures planifiées état : consultation PSM  
Fiche de l'aérodrome de Dübendorf (projet)  
\* Installazioni approvate nella Parte programmatica del PSM  
dell'8.12.2017; misure di pianificazione stato PSM  
consultazione Scheda di coordinamento Dübendorf (progetto)

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

BLN-Objekt  
objet IFP  
oggetto IFP

Moorlandschaft  
site marécageux  
zona palustre

Flachmoor  
bas-marais  
palude

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

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

Auengebiet  
zone alluviale  
zona golenale

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

Jagdbanngebiet  
district franc  
bandita

Wildtierkorridor überregional  
corridor faunistique suprarégional  
corridoio faunistico sovranazionale

Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte  
site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants  
sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi et mobili

ISOS-Objekt  
objet ISOS  
oggetto ISOS

Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung  
(mit Substanz bzw. viel Substanz)  
voie de communication historique d'importance nationale  
(avec substance, resp. beaucoup de substance)  
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale  
(con sostanza, risp. con molta sostanza)



## Begriffserklärungen zum Objektblatt

<b>Perimetergemeinden</b>	Gemeinden, auf deren Gebiet der im SIL festgelegte Flugplatzperimeter verläuft. Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.
<b>Gemeinden mit Hindernisbegrenzung</b>	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Hindernisbegrenzung betroffen ist. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht bei konzessionierten Flugplätzen der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Sicherheitszonenplan nach Art. 42 des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0); bei Flugfeldern der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster nach Art. 62 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1).
<b>Gemeinden mit Lärmbelastung</b>	Gemeinden, deren Gebiet von dem im SIL festgelegten Gebiet mit Lärmbelastung betroffen ist. Massgebend ist der Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II gemäss Anhang 5 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41).
<b>Verkehrsleistung</b> - Ø 4 Jahre	durchschnittliche Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen der letzten vier Jahre.
- max. 10 Jahre	grösste Zahl der jährlichen Motorflugbewegungen in den letzten zehn Jahren (mit Betriebsjahr).
- Datenbasis LBK	Zahl der jährlichen Flugbewegungen mit Angabe des Referenzjahres, auf deren Basis der geltende Lärmbelastungskataster (LBK) berechnet wurde.
- Potential SIL	Zahl der jährlichen Flugbewegungen, die im Koordinationsprozess als Richtwert für die künftige Entwicklung vereinbart wurde. Sie dient als Basis für die Berechnung der Lärmbelastungskurve.
<b>Festlegungen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Festsetzungen F</li><li>• Zwischenergebnisse Z</li><li>• Vororientierungen V</li></ul>

## **Festsetzungen**

**F**

Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn

- eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat und
- die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung).

Gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist.

Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren; sie legen den räumlichen, zeitlichen und organisatorischen Rahmen fest, innerhalb welchem sich die Behörden bei der Erfüllung ihrer raumwirksamen Aufgaben zu bewegen haben.

## **Zwischenergebnisse**

**Z**

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn

- die Zusammenarbeit eingeleitet ist und
- noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.

Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

## **Vororientierungen**

**V**

Vororientierungen zeigen raumwirksame Tätigkeiten, welche erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können, die sich aber noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen. Eine Abstimmungsanweisung kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn

- die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln und
- die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist.

Vororientierungen binden die Behörden in der Regel im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.