



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

Abteilung Planung und Infrastruktur, 8306 Brüttisellen P.P.

### Einschreiben

Generalsekretariat VBS  
Raum und Umwelt VBS  
Maulbeerstrasse 9  
3003 Bern

Archiv Nr. 37.04

### Protokoll Gemeinderat vom 20. Mai 2019

#### LUFTFAHRT SACHPLAN MILITÄR (SPM) ENTWURF OBJEKTBLATT MILITÄRFLUGPLATZ DÜBENDORF (BUNDESBASIS) STELLUNGNAHME

Sehr geehrte Damen und Herren

Der militärische Kampfjetbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf wurde Ende 2005 eingestellt. Seither nutzt die Luftwaffe den Flugplatz mit Flächenflugzeugen sowie mit Helikoptern (Lufteinsätze, fliegerische Ausbildung und Training, Lufttransportdienst des Bundes) sowie für Kommando- und Führungseinrichtungen der Luftwaffe. Zudem wird der Flugplatz zivil mitbenutzt. Ebenfalls ist der Flugplatz Standort der Flugsicherungszentrale («skyguide, Air Navigation Service Center Zürich») und der Luftwaffeneinsatzführung (Air Operations Center, AOC).

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. Entsprechend wurde im SPM-Programmteil 2017 die unbefristete Weiternutzung des Standorts mit militärischen Helikoptern festgesetzt. Die militärische Piste wird noch bis zur Übernahme durch eine zivile Betreiberin weiterbetrieben. Die Anrainergemeinden haben den militärischen Flugbetrieb bis dato unterstützt und unterstützen diesen auch in Zukunft.

Am 3. September 2014 entschied der Bundesrat, dass der Flugplatz zivil-aviatisch weiterbetrieben (in erster Linie Geschäftsreiseverkehr) werden soll. Der Flugplatz soll zur Entlastung des Flughafens Zürich beitragen und als Landreserve für künftige Generationen erhalten bleiben. Die bestehende Rettungs- und Einsatzbasis für die Blaulichtorganisationen soll weitergeführt werden. Daneben soll die militärische Bundesbasis als eigenständige Anlage betrieben werden – insbesondere für Helikopter – und das zivile Flugfeld dem militärischen Flächenflugbetrieb in beschränktem Umfang zur Verfügung stehen.

Die Umnutzung des Flugplatzes in ein ziviles Flugfeld wurde am 31. August 2016 im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) verankert. Gleichzeitig wurde auch ein angepasstes SPM-Objektblatt vom Bundesrat beschlossen, welches den maximal möglichen militärischen und zivilen Flugbetrieb begrenzte.

Der militärische Flugplatzperimeter (in Abb. 1 rot umrandet) wurde im Hinblick auf den im kantonalen Richtplan festgesetzten Innovationspark im westlichen Teil des Flugplatzareals reduziert.

Während der Übergangsphase bis zum Abschluss der Umnutzung wird das VBS den Flugplatz im bisherigen Rahmen weiterbetreiben.

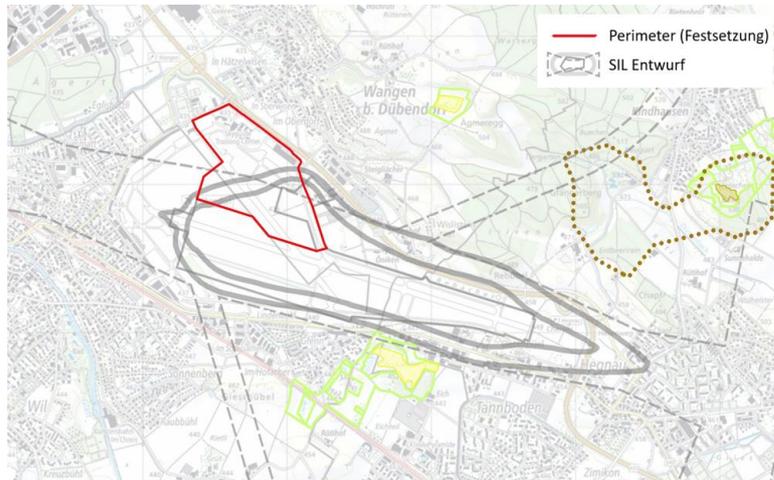


Abb. 1: Perimeter (Planauszug). Sachplan Militär (SPM). Objektblatt 01.401 Militärflugplatz Dübendorf (Bundesbasis). Anhörungsentwurf vom 11. Februar 2019

## 2 Vorbemerkung

### 2.1 Verfahrensrechtliche Koordination

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). Mit dem Sachplan Militär, Objektteil, Militärflugplatz Dübendorf soll sichergestellt werden, dass wichtige Ermessensentscheide von der Sachplanbehörde getroffen werden, die über die erforderliche Distanz verfügt und befähigt ist, auf übergeordneter Stufe in einer Gesamtschau die betroffenen Interessen abzuwägen, ohne die Gefahr der Verengung des Blickwinkels auf bestimmter fachspezifische Interessen. Durch das Erfordernis der Sachplanung, die auf einem umfassenden Koordinationsprozess beruht, soll sichergestellt werden, dass die gebotene Abstimmung mit der Richt- und Raumplanung der betroffenen Kantone erfolgt (BGE 137 II 58). Der Sachplan-Prozess muss daher ein koordiniertes Verfahren gewährleisten.

Eine echte Koordination hat jedoch nicht stattgefunden. Sowohl im SPM-Prozess aber auch in den Koordinationsgesprächen betreffend den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wurden lediglich die Interessen der Aviatik berücksichtigt. So liegen denn bis heute zu keinem Thema fundierte Unterlagen vor. Auch wurde zu zentralen Themen wie z.B. Fluglärm im SIL-Verfahren lediglich eine erste Information abgegeben. Da aber weder Überlegungen zu Varianten noch zu Sensitivitätsbetrachtungen vorgenommen wurden, war keine Diskussion möglich, sondern es konnte nur der Vorschlag der zukünftig vorgesehenen Betreiberin des Flugplatzes Dübendorf als eine mögliche Idee zur Kenntnis genommen werden. Eine echte Diskussion wurde jedoch weder geführt noch wurde ein Versuch der Koordination unternommen. Dieser Umstand wirkt sich auch im vorliegenden SPM-Verfahren aus. Denn der SPM verweist gerade in Bezug auf die Lärmauswirkungen und die Hindernisbegrenzung vollumfänglich auf die Grundlagen des SIL. Aus diesem Grund ist es auch im vorliegenden Verfahren fragwürdig, von einem Koordinationsprozess zu sprechen. Die für einen solchen Prozess erforderlichen Grundlagen sind schlicht nicht vorhanden.

### 2.2 Koordination der Anlagen

Gemäss Art. 2 RPG haben sämtliche Behörden für ihre raumwirksamen Aufgaben Planungen zu erstellen und diese aufeinander abzustimmen. Darüber ist die Bevölkerung zu informieren, und es ist ihr eine geeignete Mitwirkung zu ermöglichen (Art. 4 RPG).

Vorliegend geht aus den Erläuterungen betreffend Perimeter und Infrastruktur zwar hervor, dass «die betriebliche Koordination» zwischen der Luftwaffe und der zivilen Flugplatzbetreiberin betreffend den Flugplatz Dübendorf abzusprechen ist. Weiteres ergibt sich jedoch nicht. Das widerspricht Art. 2 sowie Art. 4 RPG und der umweltrechtlich zwingend vorzunehmenden ganzheitlichen Betrachtungsweise bei räumlich und funktional zusammenhängenden lärmverursachenden Anlagen (Art. 8 USG). Denn es ist offensichtlich, dass nicht nur der Betrieb auf dem Flugplatz Dübendorf insgesamt (zivile und militärische Nutzung) verbindlich (und damit durch eine Festlegung im Objektblatt) koordiniert werden muss, sondern insbesondere auch die Auswirkungen des Flughafens Zürich sowie des gesamten Flugplatzes Dübendorf (zivilaviatische und militärische Nutzung) formell und

materiell aufeinander abzustimmen sind. Denn durch eine Verschiebung von Flugverkehrsarten vom Flughafen Zürich zum Flugplatz Dübendorf erfolgt uno actu auch eine Verschiebung der damit einhergehenden Abläufe und damit auch eine Änderung der zivilaviatischen und militärischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf. Ohne eine entsprechende Koordination lässt sich für die betroffenen Gemeinden und ihre Bevölkerung weder die Wirkungen des SIL-Objektblatts noch diejenige des vorliegenden SPM-Objektblatts abschätzen. Entsprechend ist das aktuell öffentlich aufliegende SPM-Objektblatt nicht genehmigungsfähig. Vielmehr ist vorab zwingend eine Koordination zwischen den Planungen des Flughafens Zürich und des Flugplatzes Dübendorf (zivilaviatisch und militärisch) vorzunehmen, und es sind die daraus resultierenden Konsequenzen und gebotenen Schutzmassnahmen aufzuzeigen.

### 2.3 Würdigung

Durch die starke Verknüpfung zum SIL muss bedauerlicherweise auch das vorliegende SPM-Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf durch die Anrainergemeinden anders als gewünscht beurteilt werden. Ein SPM-Objektblatt ohne Verbindungen zum SIL wäre begrüssenswert gewesen. Aufgrund dieser „Zwangsheirat“ muss leider festgestellt werden, dass sowohl die Erarbeitung des vorliegenden SPM-Objektblatts Militärflugplatz Dübendorf als auch dessen Inhalt (insbesondere durch dessen Verbindung zum SIL) ungenügend ist. Es gab weder ein Koordinationsprozess bei der Erarbeitung des Entwurfs noch beruht er inhaltlich auf einer zwingend erforderlichen Koordination betreffend die Planungen des Flughafens Zürich und des Flugplatzes Dübendorf insgesamt. Entsprechend darf keine Genehmigung erfolgen.

#### Antrag 1:

Von einer Genehmigung des SPM-Objektblatts für den Militärflugplatz Dübendorf in der vorliegenden Form sei abzusehen.

## 3 Bestehende Planungsgrundlagen

### 3.1 Rechtskräftige kommunale Planungsinstrumente

Der Geltungsbereich des in der Vorlage festgelegten Perimeters überlagert folgende rechtskräftige kommunale Planungsinstrumente:

- Verkehrsplan vom 26. September 2006 (Festsetzung Gemeindeversammlung) – Stellenwert: behördenverbindlich;
- privater Gestaltungsplan Nr. 12 Areal Flugplatz Dübendorf, Wangen (Skyguide) vom 2. Juli 2002 – Stellenwert: grundeigentümerverbindlich

Der Verkehrsplan legt eine geplante Sammelstrasse und einen bestehenden Fussweg parallel zur Autobahn sowie entlang des Flugplatzareals und der bestehenden Gärtnerei im Osten fest. Der private Gestaltungsplan bildet die Rechtsgrundlage für die Flugsicherungszentrale (skyguide, Air Navigation Service Center Zürich) ausserhalb des Siedlungsgebiets gemäss kantonalem Richtplan.

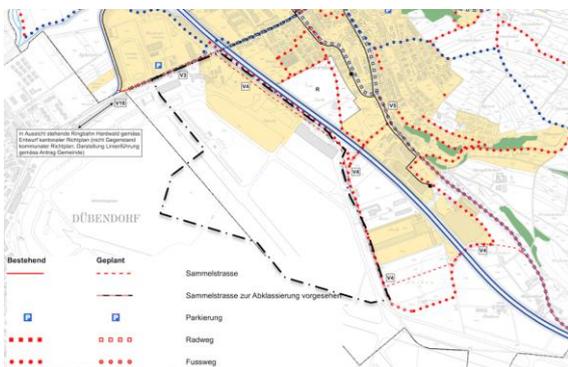


Abbildung 2: Verkehrsplan (Planauszug) vom 26. September 2006 (Festsetzung Gemeindeversammlung). Strich-punktiert, schwarz – Flugplatzperimeter SPM gemäss Anhörungsentwurf vom 11. Februar 2019 (schematische Darstellung)

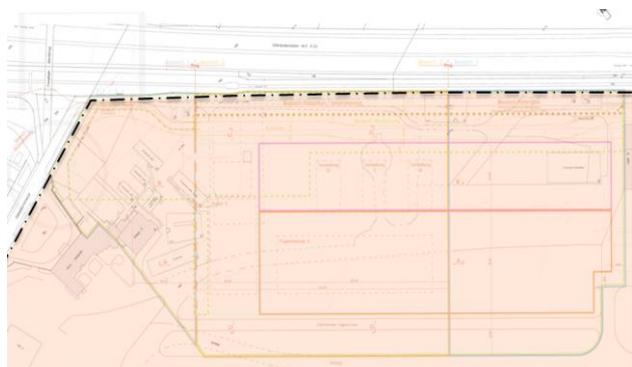


Abbildung 3: Privater Gestaltungsplan Nr. 12 (Skyguide), Situationsplan (Auszug) vom 2. Juli 2002. Orange transparent und strich-punktiert, schwarz – Flugplatzperimeter SPM gemäss Anhörungsentwurf vom 11. Februar 2019 (schematische Darstellung).

### 3.2 Weitere kommunale Grundlagen

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen verfügt über einen kommunalen Masterplan mit dem Stellenwert eines vorbereitenden, behördenverbindlichen Leitbildes (verabschiedet vom Gemeinderat am 22. August 2016). Mit dem Objektblatt Nr. 7 «Südstrasse» im Masterplan 2016 ist ein differenzierter Variantenfächer der mit dem Verkehrsrichtplan gesicherten geplanten Sammelstrasse festgehalten (vgl. Abbildung 5). Der Masterplan 2016 zielt darauf ab, über die Südstrasse Bundeseinrichtungen und eine zukünftige Entwicklung des Flugplatzrandes zu erschliessen. Eine etappierte Umsetzung soll mit den zukünftigen Anstössern mittels Erschliessungsverträgen gesichert werden. Zudem sind geplante Langsamverkehrs- / Grünraumvernetzungen mit Richtungspunkten festgelegt, welche dem regionalen Richtplaneintrag «Fil Vert» Rechnung tragen (vgl. Ziff. 4).



Abbildung 4: kommunaler Masterplan vom 22. August 2016. Zielbild 2030 (Auszug)

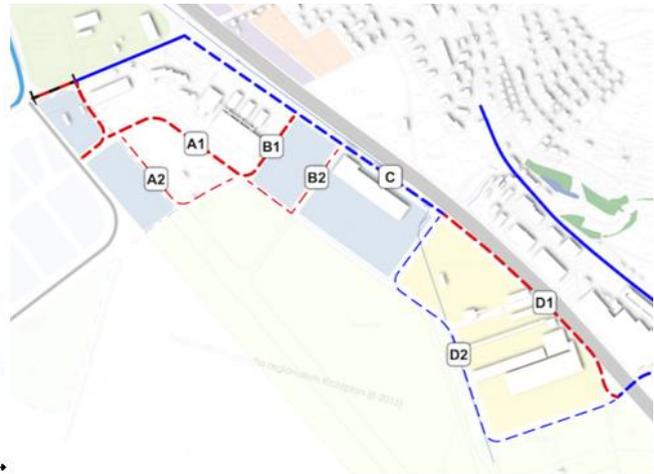


Abbildung 5: Objektblatt Nr. 7 «Südstrasse». Variantenfächer Linienführung geplante Sammelstrasse (blau dargestellt – rechtskräftige Einträge gemäss Verkehrsplan vom 26. September 2006).

Ausserhalb des Flugplatzperimeters liegen zwei Grundwasserschutzzonen. Diese wurden zum Schutz der Grundwasserfassungen Stiegenhof und Widacher durch die Baudirektion des Kantons Zürich mit Verfügung Nr. 3156 vom 2.11.2005 auf Basis des durch die Standortgemeinden Wangen-Brüttisellen, Volketswil und Dübendorf festgesetzten Schutzzonenreglements genehmigt.

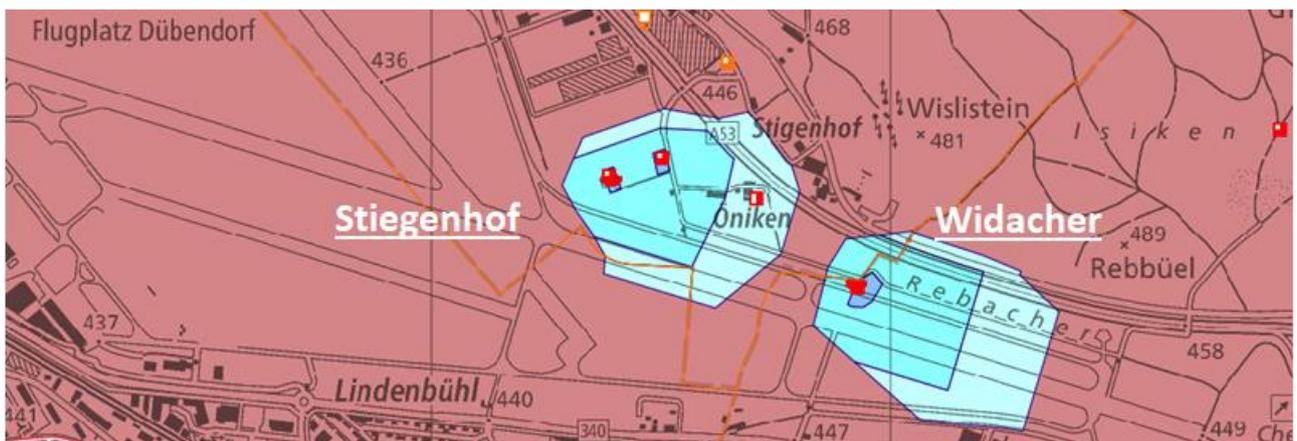


Abbildung 6: Grundwasserschutzkarte (Auszug 26. Februar 2019)

### 3.3 Rechtskräftige regionale Grundlagen

Im regionalen Richtplan Glattal 2018 (vom Regierungsrat d. Kantons Zürich festgesetzt am 14. Februar 2018) ist im Richtplantext Kap. 4.4 «Fuss- und Veloverkehr» der Fil Vert als wesentliches Element des Langsamverkehrsnetzes festgelegt. Es besteht im Wesentlichen das Ziel, ein zusammenhängendes Netz für den Fuss- und den Veloverkehr zu schaffen und zu erhalten, um die wichtigsten Erholungsräume im Glattal (Flughafen Zürich, Hardwald, Flugplatz Dübendorf, den Greifensee und die Glatt) miteinander zu verbinden und die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer zu koor-

dinieren beziehungsweise aufeinander abzustimmen. Dies wird unter Ziff. 4.4.2 lit. d) konkretisiert, indem 8 Routen bezeichnet werden (derzeit nicht lagegenau), welche das zusammenhängende Netz bilden sollen. Die Region setzt sich für die koordinierte Umsetzung des Fil Vert ein.

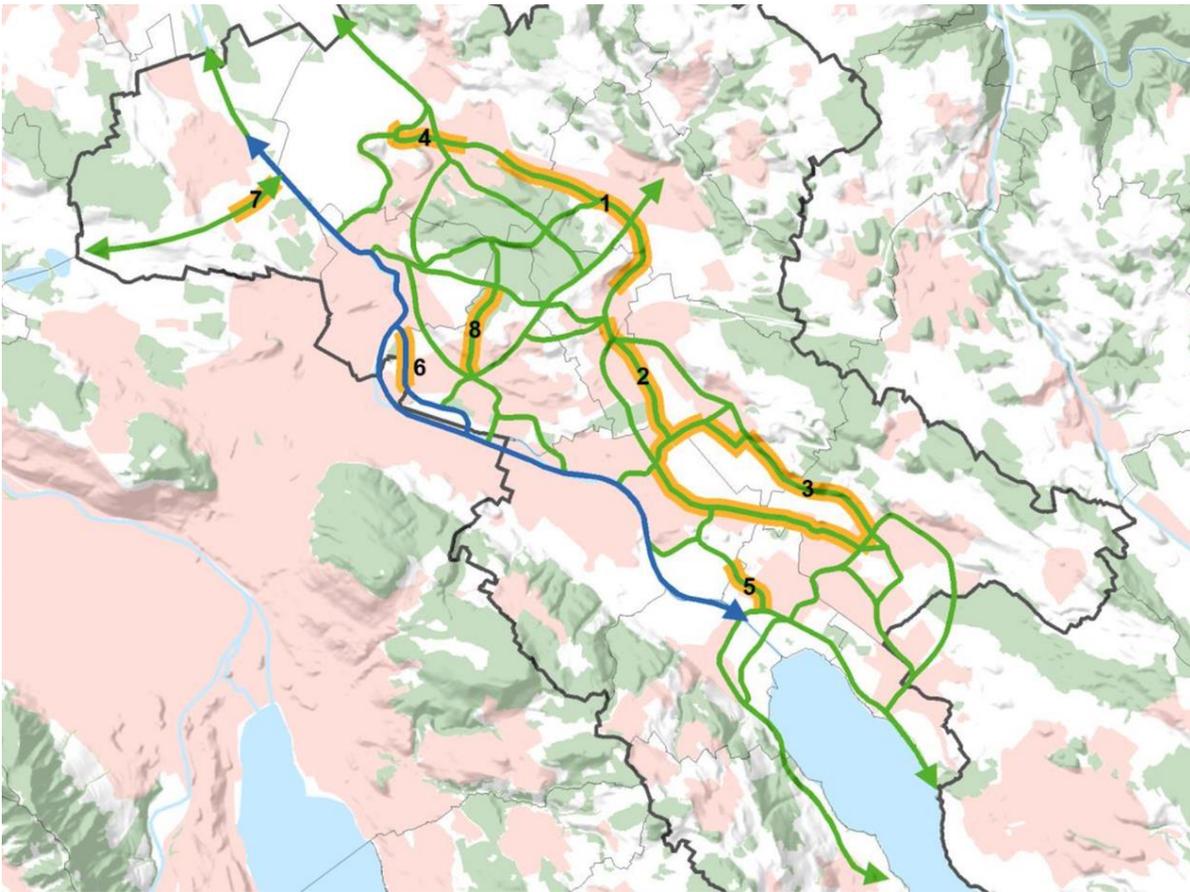


Abbildung 7: Regionale Richtplanung, Karte Fil Vert

### 3.4 Anträge

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen stellt aufgrund der vorab genannten Überlagerungen des in der Vorlage festgelegten Flugplatzperimeters mit rechtskräftigen kommunalen Planungsinstrumenten folgende Anträge:

#### Antrag 2:

Die Schnittstellen zwischen dem in der Vorlage festgelegten Flugplatzperimeter mit den Festlegungen der rechtskräftigen kommunalen Planungsinstrumente, namentlich insbesondere mit der kommunalen Sammelstrasse, sind koordiniert und in Absprache mit der Gemeinde zu lösen.

#### Antrag 3:

Im Sachplan Militär (SPM) betreffend Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf (Bundesbasis) sowohl bei den „Festlegungen“ als auch den „Erläuterungen“ ist eine neue Rubrik mit dem Titel „Gewässerschutz“ einzufügen und darin sind folgende Inhalte aufzunehmen:

- a) Im Raum der Grundwasserschutzzonen Stiegenhof und Widacher sind die Vorgaben des rechtskräftig erlassenen Schutzzonenreglements (Baudirektion des Kantons Zürich, Verfügung Nr. 3156 vom 2. November 2005) einzuhalten.
- b) Im Raum der Grundwasserschutzzonen Stiegenhof und Widacher und den angrenzenden Gebieten ist sowohl bzgl. der Infrastruktur und dem Betrieb den erhöhten Anforderungen des Gewässerschutzes aufgrund der zwei wichtigen Trinkwasserfassungen besondere Rechnung zu tragen. Insbesondere sind die vorgeschlagenen Sanierungsmassnahmen und Empfehlungen der Berichte von BAFU, Kanton Zürich und der geologischen Gutachten der Dr. Heinrich Jäckli AG vollumfänglich zu berücksichtigen.

- c) Im Rahmen der beantragten Ergänzungen ist ein besonderes Augenmerk einerseits auf die angestrebten Neubauten sowie andererseits auf den fachgerechten Rückbau der nicht mehr benötigten Anlagen zu legen. Dies sind namentlich der Rollwegabschnitt in der Schutzzone, die bestehende Dürrbachdohle im Falle einer Offenlegung des Dürrbachs und sämtliche Entwässerungen und Leitungen in und zu den Schutzzonen.

#### **4 Im Einzelnen zum Entwurf Sachplan Militär (SPM), Objektteil**

##### **4.1 Zweck, Betrieb**

Der militärische Flugbetrieb soll unter die Leitung der zivilen Flugplatzbetreiberin gestellt und die Organisation und der Ablauf des Betriebs, die Betriebszeiten sowie die An- und Abflugverfahren in einem zivilen Betriebsreglement geregelt werden. Einzig der Bodenverkehr soll in der Verantwortung der Luftwaffe bleiben. Gründe dafür werden in den Festlegungen und den Erläuterungen des SPM keine genannt. Gerade aber die Luftwaffe betrifft die Sicherheit stark. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern dieser durch eine zivile Regelung und von Zivilpersonen genügend Rechnung getragen werden kann. Die wichtige Frage nach der Sicherheit und dem Schutz der betroffenen Bevölkerung bleibt damit offen. Entsprechend kann der SPM-Objektteil so nicht genehmigt werden.

##### Antrag 4:

Der militärische Betrieb soll aus Gründen der Landessicherheit nicht einer zivilen Flugplatzbetreiberin – ausser einer durch die Gemeinden betriebenen Gesellschaft als Flugplatzbetreiberin - unterstehen. Militärische Belange und die Belange der Gemeinden nach Landessicherheit sind kongruent. Bei der zivilen Flugplatzbetreiberin wird die Wirtschaftlichkeit immer an vorderster Stelle stehen.

##### **4.2 Perimeter, Infrastruktur**

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das militärisch beanspruchte Areal gemäss Karte im Objektblatt. Die Erstellung oder der Umbau von militärischen Bauten und Anlagen auf dem Areal der Bundesbasis richten sich nach der Immobilienplanung des VBS.

Vorgesehen ist insbesondere eine nördliche Start- und Landestelle für Helikopter (FATO-Nord). Dieser sei - gemäss den Erläuterungen im SPM - unverzichtbar. Wieso es sich so verhalten soll, bleibt jedoch unklar. Es finden sich zur Unverzichtbarkeit des FATO-Nord keine Ausführungen. Von einer Unverzichtbarkeit darf daher nicht ausgegangen werden.

Die Ab- und Anflüge der Helikopter verursachen unverhältnismässige Immissionen und insbesondere Lärm. Durch Verzicht auf den FATO-Nord kann diese Beeinträchtigung deutlich gemildert werden. Ein Verzicht auf den FATO-Nord und damit die Verlegung auf die Pistenachse ist daher möglich und insbesondere - weil keine «Unverzichtbarkeit» belegt wird - aus Verhältnismässigkeitsgründen geradezu angezeigt. Entsprechend sind auf Helikopterflüge im nördlichen Areal zukünftig zu unterlassen und auf der Pistenachse vorzunehmen.

##### Antrag 5:

Auf dem Flugplatz Dübendorf sind zwei Start- und Landestellen für Helikopter (FATO) vorgesehen. Auf den nördlichen FATO ist zu verzichten. Die Starts- und Landungen sollen lediglich auf dem Rollweg erfolgen.

##### **4.3 Gebiet mit Lärmauswirkungen**

###### a) Allgemeines

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen wird für den gesamten Flugbetrieb (militärisch und zivil) im SIL festgelegt. Durch die zivilaviatische Umnutzung des Flughafens Dübendorf entsteht mehr Lärm. Die Schwebeflüge (sowie der Rollverkehr) der Helikopter zwischen den Standplätzen und der FATO sind in den bisherigen Lärmberechnungen nicht berücksichtigt worden. Diese sind (inkl. Aufwärmphase) dem Flugverkehr zuzurechnen.

###### b) Umweltrecht

Lärmimmissionen sind grundsätzlich von vornherein soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich ist. Bis anhin sind solche Massnahmen im SIL nicht ausgewiesen. Entsprechend ist das Gebiet mit Lärmbelastung soweit zu redimensionieren bis sämtliche technischen und betrieblichen Massnahmen zur Lärmreduktion ausgewiesenermassen ausgeschöpft wurden.

Hinzu kommt, dass Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken zu beurteilen sind (Art. 8 USG). Die umweltrechtlich zwingend vorzunehmende ganzheitliche Betrachtungsweise verlangt, dass die (umweltbezogenen) Auswirkungen des Flugplatzes Dübendorf nicht isoliert, sondern unter Einbezug des räumlich und funktional verbundenen Flugplatzes Zürich ermittelt und beurteilt werden. Diesbezügliche Nachweise im SIL fehlen.

Schliesslich gilt auch bei der Festlegung des "Gebiets mit Lärmauswirkungen" weiterhin die Bindung an das Vorsorgeprinzip des USG. Das bedeutet, dass voraussehbare Belastungen möglichst frühzeitig zu begrenzen sind und unnötiger Lärm zu unterlassen ist. Insbesondere angesichts der bereits bestehenden Beeinträchtigung der Anwohner (u.a. Flughafen Zürich) darf kein statisches "Gebiet mit Lärmauswirkungen" festgelegt werden, sondern ist – analog zum Flughafen Genf – eine stetige Abnahme der Lärmbelastung, welche als "Ziel-Wert" vorgegeben wird und durch lärmreduzierte Flugzeuge erreicht werden soll, vorzusehen.

#### c) Interessen der Anwohnenden

Der Kantonale Richtplan vom 18. September 2015 verlangt, dass das Ausmass der bestehenden Lärmemissionen als auch der Lärmimmissionen nicht erhöht werden darf. Somit liegt ein Verstoß gegen den Richtplan vor.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass der Züricher Fluglärm-Index (ZFI), der die Summe der Anzahl vom Fluglärm stark belästigt und gestörten Personen darstellt, seit Jahren ansteigt und der gesetzlich vorgesehene Richtwert von 47'000 Personen gemäss den aktuellsten Berechnungen mit 65'507 Personen massiv überschritten wird (Bericht Zürcher-Fluglärm-Index ZFI im Jahr 2017). Die Belastung durch den Militärflugplatz Dübendorf ist bei diesen Berechnungen nicht berücksichtigt (Bericht ZFI 2017, S. 13). Bei einer Inbetriebnahme des Flugfelds gemäss den Absichten des Bundes ist entsprechen eine noch massivere Überschreitung des ZFI zu erwarten. Der Kanton Zürich ist demnach verpflichtet, die in ihrer Kompetenz stehenden Massnahmen zu ergreifen und Einfluss auf die Flughafenbetreiberin und auf den Bund zu nehmen (§3 Abs. 5 des Gesetzes über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999). Es dürfen deshalb keine weiteren Infrastrukturanlagen von Seiten des Kantons unterstützt werden, solange der Richtwert ZFI nicht eingehalten wird bzw. soweit gar zukünftig wegen neuer Anlagen mit einem weiteren Anstieg des ZFI zu rechnen ist.

Schliesslich sind Siedlungsgebiete vor unnötigen, schädlichen oder lästigen Lärmimmissionen möglichst zu verschonen (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG). Im Grundsatz ist daher das Überfliegen von stark besiedeltem Gebiet – wie vorliegend – abzulehnen.

#### d) Fazit

Zusammenfassend ist deutlich ausgewiesen, dass die Anwohnenden ein erhebliches und zu beachtendes Interesse daran haben, keine neuen/zusätzlichen Flugbewegungen und keinen weiteren Fluglärm hinnehmen zu müssen. Zusätzlicher Lärm ist den Anwohnenden daher unter keinem Titel zuzumuten. Im Gegenteil ist eine Abnahme der Lärmbelastung angezeigt und vorzusehen. Das SIL-Objektblatt zum Flugplatz Dübendorf darf daher nicht genehmigt werden. Entsprechend darf auch die Festlegung im SPM, die auf den SIL verweist, nicht genehmigt werden.

#### Antrag 6:

Von einer Genehmigung der Festlegung „Gebiet mit Lärmauswirkung“ im SPM in der vorliegenden Form ist abzusehen.

#### Antrag 7:

Das Gebiet mit Lärmauswirkung ist zu redimensionieren und es sind Massnahmen zu treffen, um den Lärm zu reduzieren. Zudem sind die Schwebeflüge (sowie der Rollverkehr) der Helikopter zwischen den Standplätzen und der FATO in den Lärmberechnungen zu berücksichtigen. Diese sind (inkl. Aufwärmphase) dem Flugverkehr zuzurechnen.

#### Antrag 8:

Als Ziel-Wert ist eine in ihrer Form reduzierte Lärmkurve festzulegen, welche durch lärmreduzierende Flugzeuge bis beispielsweise 2030 erreicht werden soll.

#### 4.4 Gebiet mit Hindernisbegrenzung

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung soll für den gesamten Flugbetrieb (militärisch und zivil) im SIL festgelegt werden.

Die Interessen der Raumplanung dürfen durch den Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) nicht tangiert werden und die Siedlungsentwicklung nach innen muss integral umgesetzt werden können. Eine Höhenbeschränkung aufgrund des Sicherheitszonenplans des Flughafens Zürich liegt bereits vor. Von einer Höhenbeschränkung aufgrund des Sicherheitszonenplans des Flughafens Zürich sind bereits einige Gemeinden betroffen. Eine weitergehende Höhenbeschränkung aufgrund des Betriebs auf dem Flugplatz Dübendorf ist daher nicht mehr zumutbar und insbesondere auch unverhältnismässig.

#### Antrag 9:

Von einer Genehmigung der Festlegung „Gebiet mit Hindernisbegrenzung“ im SPM in der vorliegenden Form ist abzusehen.

#### 4.5 Erschliessung

Neu soll eine Erschliessung der Bundesbasis über das Areal von Skyguide erfolgen. Wie bereits ausgeführt, ist dieses Gebiet mit dem Gestaltungsplan Areal Flugplatz (Skyguide) überlagert, der durch den Souverän an der Gemeindeversammlung und die Baudirektion des Kantons Zürich genehmigt wurde (vgl. Ziff. 2.1). Die Frage der Erschliessung betrifft damit zuständigkeitshalber die Gemeinde Wangen-Brüttisellen mit.

#### Antrag 10:

Die Erschliessung ist mit der Gemeinde abzusprechen und zu koordinieren.

#### 5 Fazit

Insgesamt ist auf eine Genehmigung des Sachplans Militär (SPM), Objektteil, in der vorliegenden Form zu verzichten und die gestellten Anträge sind gutzuheissen.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT  
WANGEN-BRÜTTISELLEN

Gemeindepräsidentin

Marlis Dürst

Gemeindeschreiber

Christoph Bless

Mitteilung an

- Stadtrat Dübendorf, Usterstrasse 2, 8600 Dübendorf
- Gemeinderat Volketswil, Zentralstrasse 21, 8604 Volketswil
- Gemeindepräsidentin
- Ressortvorsteher Hochbau und Planung
- Leiter Planung und Infrastruktur (Akten)

Versand 22. Mai 2019