

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 4. November 2015

1029. Sachplan Militär, Anpassung Teil C und Teil D, sowie Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Anpassung Teil III B3 und B4 (Stellungnahme)

Mit Schreiben vom 7. August 2015 unterbreiteten das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) sowie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) folgende Dokumente zur Anhörung nach Art. 19 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1):

- Sachplan Militär (SPM) – Anpassung Teil C, Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze sowie Anpassung Teil D, Anlagen, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) – Anpassung Teil III B3 und B4.

Der Kanton Zürich erhält damit Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen.

Der Sachplan Militär legt die allgemeinen Rahmenbedingungen, die Standorte und die hauptsächlichen Nutzungen der militärischen Infrastruktur sowie deren Abstimmung mit den umgebenden Nutzungen, der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt die allgemeinen Ziele und Rahmenbedingungen zur Infrastruktur der Schweizerischen Zivilluftfahrt sowie den Standort und die Funktion der einzelnen Flugplätze behördenverbindlich fest.

Gleichzeitig mit der Anhörung der kantonalen Stellen wurde im Auftrag des Bundes das Verfahren zur öffentlichen Mitwirkung durchgeführt. Im Kanton Zürich wurden die genannten Dokumente beim Amt für Raumentwicklung sowie bei den Gemeinden Dietlikon, Dübendorf, Fällanden, Fehraltorf, Uster, Schwerzenbach, Volketswil, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen und Zürich vom 24. August bis 23. September 2015 öffentlich aufgelegt. Die Publikation erfolgte im kantonalen Amtsblatt und in den regionalen Publikationsorganen.

Die Gemeinden erhielten mit Schreiben der Baudirektion vom 7. August 2015 die Gelegenheit, ihre Stellungnahme zur Kenntnisnahme auch an das Amt für Raumentwicklung zu richten, sofern diese in die Erarbeitung der Stellungnahme des Regierungsrates einfließen soll.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) sowie an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK; Zustelladresse: Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern):

Wir danken für die Möglichkeit, zu folgenden Dokumenten Stellung nehmen zu können:

- Sachplan Militär (SPM) – Anpassung Teil C, Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze sowie Anpassung Teil D, Anlagen, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) – Anpassung Teil III B3 und B4.

Mit den Anpassungen sollen Konzeptteil und Objektblatt des Sachplans Militär sowie der Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt mit dem gegenwärtigen Stand der Planungen auf dem Flugplatzareal Dübendorf abgestimmt werden. Da die beiden Vorlagen eng miteinander verbunden sind, nehmen wir mit dem vorliegenden Schreiben zu beiden Vorlagen gleichzeitig wie folgt Stellung:

A. Gegenstand der Anhörung

Am 3. September 2014 hat der Bundesrat beschlossen, den Militärflugplatz Dübendorf künftig als ziviles Flugfeld und als Basis für die Helikopter der Luftwaffe zu nutzen. Im Weiteren will der Bundesrat auf einem Teil des Flugplatzareals die Errichtung des Hub-Standorts Zürich des nationalen Innovationsparks ermöglichen. Zur Umsetzung des Bundesratsbeschlusses sollen die betroffenen Sachpläne des Bundes – der Sachplan Militär (SPM) und der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) – angepasst werden.

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 SPM angepasst werden.

Das vom Bund vorgelegte neue Objektblatt «Militärflugplatz Dübendorf» ist dabei gemäss VBS als «Übergangsobjektblatt» anzusehen. Bis zur abschliessenden Festlegung des zukünftigen aviatischen Betriebs im Objektteil des SIL (bei zivilaviatischer Weiterführung) bzw. im SPM (für die

militärische Helikopterbasis) soll es sowohl die militäraviatische Nutzung, angepasst an die heutigen Bedürfnisse, wie auch die vom Bund beabsichtigte zukünftige zivilaviatische Nutzung raumplanerisch sichern.

Für die geplante zivile Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf bedarf es weiter einer Anpassung des SIL. In einem ersten Schritt ist eine Anpassung des SIL-Konzeptteils (Teile III B3 und B4) vorgesehen. Diese Anpassung beschränkt sich materiell auf den Inhalt des Bundesratsbeschlusses vom 3. September 2014. Die Erarbeitung des SIL-Objektblatts zum Flugplatz Dübendorf, das den Rahmen für die Infrastruktur und den Betrieb des zivilen Flugfelds setzt, sowie das Umnutzungsverfahren sollen gemäss UVEK in einem zweiten Schritt ab 2016 erfolgen.

Folgende Unterlagen wurden mit den Schreiben vom 7. August 2015 versandt:

- Sachplan Militär (SPM) – Anpassung Teil C, Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze sowie Anpassung Teil D, Anlagen, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf
- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) – Anpassung Teil III B3 und B4

Weiterführende Unterlagen (z. B. zur Berechnung der Lärmkurven) stehen im Rahmen dieser Anhörung nicht zur Verfügung.

B. Ausgangslage

Bereits Ende 2005 wurde der Betrieb mit militärischen Kampfflugzeugen auf dem Flugplatz Dübendorf eingestellt. Gemäss Entwurf des Stationierungskonzepts der Armee vom 25. November 2013 benötigt die Armee zukünftig auf dem Flugplatzareal Dübendorf neben den Kommando- und Führungseinrichtungen nur noch eine Basis für die Helikopter der Luftwaffe. Am 3. September 2014 hat der Bundesrat entschieden, dass ein Teil des bisherigen Militärflugplatzes Dübendorf künftig als ziviles Flugfeld genutzt werden soll. Eine Mitbenützung der Piste soll für die Armee möglich sein.

Trotz oder gerade wegen der lange Zeit ausstehenden Entscheids des Bundes, ob das Flugplatzareal Dübendorf künftig weiterhin militär- und/oder zivilaviatisch genutzt werden soll, war es für den Kanton Zürich wichtig, mögliche künftige Nutzungen des Flugplatzareals in einem grösseren Zusammenhang zu bewerten, um in der Raumplanung die nötigen Weichenstellungen für eine zukunftsfähige Gebietsentwicklung vornehmen zu können. Deshalb wurde die Baudirektion im Januar 2008 beauftragt, das Projekt «Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» durchzuführen. In Zusammenarbeit mit dem Bund, der Region Glattal sowie den drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen

wurde daraufhin im Rahmen einer kantonalen Testplanung eine vorurteilsfreie Auslegeordnung bezüglich möglicher künftiger Nutzungen des Flugplatzareals vorgenommen (vgl. RRB Nrn. 24/2008, 857/2009 und 751/2010). Aufgrund der Ergebnisse der vorgenommenen Untersuchungen sprachen wir uns mit Beschluss vom 19. Mai 2010 gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf aus (RRB Nr. 751/2010).

Die Planung der militärischen sowie der aviatischen Infrastruktur der Schweiz ist Sache des Bundes (Sachplan Militär, Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt). Der Kantonsrat hat am 18. März 2014 im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans entschieden, die Zuständigkeit des Bundes in dieser Frage anzuerkennen und keine weiterführenden Aussagen zu aviatischen Gesichtspunkten in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Anliegen des Kantons in dieser Sache sollen im Rahmen der Sachplanverfahren eingebracht werden. Ein entsprechender Vermerk wurde eingefügt (vgl. Pt. 4.7.2 des kantonalen Richtplans). Eine Stationierung von Helikoptern der Rega, der Kantonspolizei sowie der Luftwaffe soll aus Sicht des Kantonsrates weiterhin möglich sein. Der Standort sei auf Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen.

Am 14. Dezember 2012 haben die eidgenössischen Räte das totalrevidierte Bundesgesetz über die Forschungs- und Innovationsförderung (FIFG, SR 420.1) verabschiedet. Das FIFG sieht neu die Errichtung eines nationalen Innovationsparks als Instrument zur Innovationsförderung vor. Dieser soll zur Wahrung des Gleichgewichts zwischen den Regionen auf mehrere regionale Standorte verteilt werden, die untereinander vernetzt sind und mit den Hochschulen zusammenarbeiten (Art. 32 Abs. 1b FIFG). Gemäss dem Plenarentscheid der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz (VDK) vom 20. Juni 2013 sollen zwei sogenannte Hubstandorte im Umfeld der beiden Eidgenössischen Technischen Hochschulen in Lausanne (EPFL) und Zürich (ETH) die Zentren des nationalen Innovationsparks bilden. Für den Hubstandort Zürich bietet sich das Areal des Flugplatzes Dübendorf in idealer Weise an.

Die Schaffung eines Innovationsparks auf Kantonsgebiet entspricht den langfristigen Zielen des Regierungsrates. Auch wenn der Bund lange keinen endgültigen Entscheid über die künftige Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf fällte, stimmte er der Aufnahme von Planungsarbeiten für einen Innovationspark im Kopfbereich des Flugplatzareals zu. Die Baudirektion wurde daher ermächtigt, eine entsprechende, separate Richtplanteilrevision (nationaler Innovationspark, Hubstandort Dübendorf) durchzuführen (RRB Nr. 1043/2013 und Vorlage 5105). Der Perimeter der Gebietsplanung für den Innovationspark auf dem Flugplatzareal entspricht demjenigen Perimeter, der in den Ausschreibungsunterlagen des Bundes für eine zivilaviatische Nutzung für einen Innovationspark frei-

zuhalten ist, bzw. demjenigen Perimeter, der im zur Stellungnahme vorliegenden SPM als Bereich für einen Innovationspark vorgesehen ist. Im Rahmen der Richtplanteilrevision wird zudem ein Vorhaben «Heliport mit Bundesbasis, Wangen-Brüttisellen» aufgeführt. Dieses Vorhaben hat deklaratorischen Charakter und macht keine Aussagen zu Fluglärm, Flugrouten usw. Es dient dazu, dem VBS Unterstützung bezüglich der Verschiebung der militärischen Nutzungen aus den Bestandesbauten im Kopfbereich des Flugplatzareals in die neuen Entwicklungsflächen auf Seite Wangen-Brüttisellen anzuzeigen. Durch einen solchen Wechsel werden Flächen frei, die anschliessend für den geplanten Innovationspark genutzt werden können. Die Richtplanteilrevision wurde am 29. Juni 2015 vom Kantonsrat festgesetzt (Vorlage 5105) und am 22. Juli 2015 dem Bund zur Genehmigung eingereicht.

C. Grundsätzliche Bemerkungen

Den Betrieb einer Helikopterbasis für Armee, Kantonspolizei und Rettungsflugwacht unterstützen wir ausdrücklich. Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Bundesrat an seiner Stossrichtung, den Militärflugplatz Dübendorf in ein ziviles Flugfeld umzuwandeln, weiterhin festhält. Unsererseits bestehen nach wie vor grundsätzliche Bedenken gegenüber einer solchen Nutzung in einem dicht besiedelten Gebiet und in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Zürich. Auch in den Standortgemeinden fehlt – Helikopterbasis ausgenommen – der Rückhalt für eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf.

Bereits Ende 2005 stellte das VBS auf dem Flugplatz Dübendorf den Betrieb mit militärischen Kampffjets ein. Mit der nun vorliegenden Anpassung des SPM wird die längst überfällige Korrektur des Gebiets mit Lärmauswirkungen vorgenommen. Wir begrüssen dies ausdrücklich. Die Standortgemeinden erhalten auf diese Weise wieder erheblich mehr planerischen Spielraum für ihre Siedlungsentwicklung.

Im Herbst 2014 entschied der Bundesrat, auf einem Teil des Militärflugplatzes Dübendorf einen Hubstandort des nationalen Innovationsparks zu ermöglichen. Die Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt «Militärflugplatz Dübendorf» zur Ermöglichung eines Innovationsparks am Flugplatzkopf begrüssen wir ausdrücklich. Die Verwirklichung eines solchen hat eine grosse Bedeutung für den Metropolitanraum Zürich und für die Entwicklung und Stärkung Zürichs als Wirtschafts-, Wissenschafts- und Technologiestandort. Zentral aus unserer Sicht ist, dass zwischen der kantonalen Planung zum Innovationspark und den Bundesplanungen in militärischer und aviatischer Hinsicht keine Widersprüche entstehen.

Gemäss den Bundesplanungen soll dem Kanton Zürich auf einer Fläche von rund 70 Hektaren in Etappen das nötige Land hierfür zur Verfügung gestellt werden. Die Flächenaufteilung erfolgte auf der Grundlage einer umfassenden Studie des Bundes zur militärisch-zivilaviatischen Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf. In den zur Anhörung aufliegenden Dokumenten werden nun der Perimeter des künftig noch aviatisch genutzten Bereichs wie auch die Lärmkurven so weit zurückgenommen, dass einer Verwirklichung eines Innovationsparks im Kopfbereich des Flugplatzareals aus raumplanerischer Sicht nichts mehr entgegensteht. Somit bestehen aus unserer Sicht zwischen den Sachplänen des Bundes und dem kantonalen Richtplan keine Widersprüche mehr.

Das Festhalten des Bundes an einer weiteren aviatischen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf mit Flächenflugzeugen steht im Widerspruch zu den kantonalen, regionalen und kommunalen Entwicklungsvorstellungen. Vor dem Hintergrund, dass die Planung der militärischen sowie der aviatischen Infrastruktur der Schweiz jedoch Sache des Bundes ist und der Kanton Zürich seine Anliegen zur Ausgestaltung der Sachpläne im Anhörungsverfahren einbringen kann, stellen wir die folgenden Anträge zu den in Aussicht gestellten Anpassungen der Sachpläne Militär und Infrastruktur der Luftfahrt.

D. Hinweise und Anträge zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Anpassung Teil III B3 und B4

Verfrühte Anpassung des SIL-Konzeptteils

Die Anpassung des Konzeptteils des SIL erscheint zum heutigen Zeitpunkt verfrüht und im Hinblick auf die Widerspruchsfreiheit mit dem kantonalen Richtplan auch nicht notwendig. Eine Anpassung kann ohne Weiteres auch später zusammen mit einem konkreten SIL-Objektblatt für den Flugplatz Dübendorf erfolgen. Wichtige Grundsatzentscheide sollen nicht auf Stufe Konzeptteil getroffen werden, bevor die konkreten Auswirkungen des künftigen Flugbetriebs bekannt sind.

Antrag 1: Auf die Anpassung des SIL-Konzeptteils ist zum heutigen Zeitpunkt zu verzichten.

Bei einer Festsetzung des SIL-Konzeptteils sind folgende Hinweise und Anträge zu berücksichtigen:

Mit Planungen des Flughafens Zürich abgestimmt

Das im SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 26. Juni 2013 festgelegte «Gebiet mit Lärmauswirkungen» berücksichtigt sowohl ein Szenario mit als auch ein Szenario ohne militärische Nutzung des Luft-

raums über dem Flugplatz Dübendorf. Insofern können die beiden Planungen SIL/SPM Dübendorf und SIL-Objektblatt Flughafen Zürich zum heutigen Zeitpunkt als abgestimmt betrachtet werden.

Keine Entlastungswirkung für den Flughafen Zürich nachgewiesen

Die Bundesstellen weisen darauf hin, dass mit einer teilweisen Verlagerung der General Aviation (GA) sowie der Business Aviation (BA) vom Flughafen Zürich nach Dübendorf eine Entlastung des Flughafens Zürich erreicht und zusätzliche Kapazitäten für den Linienverkehr geschaffen werden können. Die Kapazitätsengpässe am Flughafen Zürich entfallen hauptsächlich auf die Spitzenzeiten am Morgen, Mittag und Abend. Der Betrieb der GA sowie der BA findet vorwiegend ausserhalb dieser Zeiten statt. Die erwähnte Entlastungswirkung insbesondere in den Spitzenzeiten am Flughafen Zürich ist somit nicht erkennbar.

Betrieb des Flughafens Zürich prioritär behandeln

Im Hinblick auf zukünftige Planungsschritte ist es ein zentrales Anliegen, dass der Betrieb des Flughafens Zürich zu jedem Zeitpunkt absolute Priorität gegenüber dem Betrieb des Flugplatzes Dübendorf genießt.

Antrag 2: Der Betrieb des Flugplatzes Dübendorf darf keinesfalls negative Auswirkungen auf Komplexität, Kapazität und Lärmbelastung am und um den Flughafen Zürich zur Folge haben.

Standort Helikopterbasis überprüfen

Durch die Zusammenführung des Helikopterbetriebs an einen Standort im Osten des Flugplatzareals ergeben sich Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Für die abschliessende Standortfestlegung der neuen Helikopterbasis sind zwingend entsprechende Grundlagen zu erarbeiten und Alternativen zu prüfen.

Antrag 3: Der Standort der Helikopterbasis soll überprüft und mit den Standortgemeinden abgestimmt werden. Die geprüften Alternativstandorte sind aufzuzeigen.

Betrieb mit Flächenflugzeugen präziser definieren

Die geplante Nutzung wird unter «2. Teil B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegungen 9» umschrieben. Darin heisst es im 1. Absatz: «...; aviatische Grundschulung ist grundsätzlich nicht gestattet. Ein regelmässiger Linien- oder Charterverkehr ist auf dem zivilen Flugplatz Dübendorf ausgeschlossen.»

Die Formulierungen würden letztlich einen unregelmässigen Linien- oder Charterverkehr ermöglichen, obwohl auf dem Flughafen Zürich optimale Anlagen für den Linien- und Charterverkehr bestehen und betrieben werden. Es ist weder notwendig noch zweckmässig, auf dem

Flugplatzareal Dübendorf einen nicht regelmässigen Linien- und Charterverkehr zuzulassen. Weiter bleibt nach der vorgeschlagenen Formulierung Raum für die aviatische Grundschulung, wofür sich der dicht genutzte Luftraum über Zürich auch ausnahmsweise nicht eignet. Für die aviatische Grundausbildung bestehen an anderen Standorten bessere Möglichkeiten.

Antrag 4: Linien- und Charterverkehr wie auch die aviatische Grundschulung sind gänzlich auszuschliessen. Die Formulierungen «nicht regelmässig» und «grundsätzlich» eröffnen einen interpretationsbedürftigen Spielraum. Ausnahmen sind aus Gründen der Rechtssicherheit und Transparenz vollständig und abschliessend zu formulieren.

Zivile Flüge auf Schengen-Raum beschränken

Die Abfertigung von Flügen ausserhalb des Schengen-Raums ist mit einem erheblichen zusätzlichen Sicherheits- und Kontrollaufwand verbunden. Auf die Abfertigung solcher Flüge ist zu verzichten.

Antrag 5: Aus sicherheits- und kontrolltechnischen Überlegungen haben die planerischen Festlegungen im SIL eine Beschränkung auf zivile Flüge aus dem Schengen-Raum vorzusehen.

Keinen privaten und gewerbemässigen Helikopterbetrieb zulassen

Unter «2. Teil B3 – Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegungen 9» heisst es im 2. Absatz: «Der zivile Flugplatz Dübendorf beherbergt eine Helikopterbasis für Rettungsflüge, Flüge der Kantonspolizei sowie weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge.»

Zusätzlich zum militärischen Helikopterbetrieb können eine zivile Mitbenutzung im Bereich der medizinischen Notversorgung (HEMS – Helicopter Emergency Medical Services) sowie weitere Helikopterflüge im Bereich der öffentlichen Sicherheit ermöglicht werden. Zurzeit führen die Rega und ein Helikopter der Kantonspolizei derartige Flüge durch. Keinesfalls beabsichtigt sind zivile kommerzielle oder private Flüge auf einem solchen Heliport.

Antrag 6: Die zivile Nutzung der militärischen Helikopterbasis ist auf die medizinische Notversorgung und die öffentliche Sicherheit zu beschränken. Weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge sind nicht zuzulassen (vgl. auch Antrag 12).

Verbindlichkeit der Lärmkurven festlegen

Parallel zu den vorliegenden Anpassungen des SIL muss auch der SPM angepasst werden. In den Vernehmlassungsunterlagen SPM findet sich ein «Übergangsobjektblatt», das ein Gebiet mit Lärmauswirkungen mit den Planungswertkurven Empfindlichkeitsstufe (ES) II und ES III enthält. Das Gebiet mit Lärmauswirkungen dient gemäss SPM der vorsorg-

lichen Raumsicherung für den künftigen militärischen und zivilen Flugbetrieb. Der künftig im SIL-Objektblatt festzulegende Betrieb muss auf jeden Fall innerhalb der im Übergangsobjektblatt festgelegten Lärmkurven stattfinden.

Antrag 7: Die Festlegung Nr. 9 ist zu ergänzen: Der künftig im SIL-Objektblatt festgelegte Betrieb muss in jedem Fall innerhalb der Lärmkurven aus dem «Übergangsobjektblatt» des SPM zu liegen kommen (Gebiet mit Lärmauswirkungen gemäss Entwurf Sachplan Militär vom 6. August 2015).

Keine zivilen Flüge in den Nachtstunden zulassen

Auf dem Flugplatz Dübendorf sind keine zivilen Flüge in den Nachtstunden erlaubt. Die Festlegung Nr. 9 ist insofern zu ergänzen, dass keine zivilen Flüge (mit Ausnahme der Rettungsflüge der Rega und der Flüge der Kantonspolizei) von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr stattfinden dürfen.

Antrag 8: Die Festlegung Nr. 9 ist wie folgt zu ergänzen: Es dürfen keine zivilen Flüge (mit Ausnahme der Rettungsflüge der Rega und der Flüge der Kantonspolizei) von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr stattfinden.

E. Anträge zum Sachplan Militär, Anpassung Teil C, räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze

Kontrollzone des Flugfelds Dübendorf vertikal redimensionieren

Mit der vorliegenden Anpassung des SPM wird – wie bereits erwähnt – die längst überfällige Korrektur des Gebiets mit Lärmauswirkungen vorgenommen. Allerdings ist die dringend notwendige vertikale Redimensionierung der Kontrollzone des Flugfelds Dübendorf im Luftfahrthandbuch der Schweiz ausgeblieben. Die heutige Kontrollzone entspricht noch den ursprünglichen, für den Betrieb mit militärischen Kampffjets benötigten Ausmassen. Die heutige, überdimensionierte vertikale Ausdehnung auf eine Höhe von Flugfläche 95 (rund 2900 Meter über Meer) verursacht im SIL-Prozess Flughafen Zürich unnötige Erschwernisse in der Routenführung.

Antrag 9: Angesichts der von allen Prozesspartnern zugestandenen Priorität des Flughafens Zürich über das Flugfeld Dübendorf, der zunehmend manifestierten Komplexität der Luftraumbewirtschaftung und der stets angerufenen Sicherheitsbedenken ist die Kontrollzone auf 5500 Fuss über Meer (rund 1700 Meter über Meer) oder tiefer festzusetzen. Das Luftfahrthandbuch Schweiz ist entsprechend anzupassen. Die damit verbundenen Vereinfachungen im SIL-Prozess Flughafen Zürich sind unmittelbar danach an die Hand zu nehmen.

**F. Anträge zum Sachplan Militär, Anpassung Teil D, Anlagen,
Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf**

Keine zivilen Flüge in den Nachtstunden zulassen

Auf dem Flugplatz Dübendorf sind keine zivilen Flüge (mit Ausnahme der Rettungsflüge der Rega und der Flüge der Kantonspolizei) in den Nachtstunden zu erlauben. Diese Forderung muss auch Eingang in den SPM finden.

Antrag 10: Auch im SPM ist bei den Festsetzungen aufzuführen, dass zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr keine zivilen Flüge (mit Ausnahme der Rettungsflüge der Rega und der Flüge der Kantonspolizei) stattfinden dürfen.

Verbindlichkeit der Lärmkurven festlegen

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen gilt, bis die fliegerische Nutzung des Flugplatzes abschliessend geregelt ist (vgl. Ziff. 2 lit. C). Der Kanton und die Gemeinden sind gehalten, dieses Gebiet bei der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Auch beim SPM muss der künftig im SIL und/oder im SPM festgelegte Betrieb auf jeden Fall innerhalb der Kurven aus dem vorliegenden Übergangsobjektblatt stattfinden.

Antrag 11: Ziff. 2 lit. C ist entsprechend zu ergänzen: Der künftig im SIL und/oder SPM festgelegte Betrieb muss in jedem Fall innerhalb der Lärmkurven aus dem «Übergangsobjektblatt» des Sachplans Militär zu liegen kommen (Gebiet mit Lärmauswirkungen gemäss Entwurf Sachplan Militär vom 6. August 2015).

Keine privaten und gewerbemässigen Helikopterflüge zulassen

Grundsätzlich sind zwei Varianten von möglichem zivilem Helikopterbetrieb auf dem Flugplatzareal Dübendorf denkbar:

- *Variante 1* besteht in der Aufgabe der Flächenfliegerei und Beschränkung der Luftwaffe auf den militärischen Helikopterbetrieb. Zusätzlich zum militärischen Helikopterbetrieb können unseres Erachtens eine beschränkte zivile Mitbenutzung im Bereich der medizinischen Notversorgung sowie weitere mögliche Helikopterflüge im Bereich der öffentlichen Sicherheit ermöglicht werden. Keinesfalls dürfen auf einem solchen Heliport auch zivile kommerzielle oder private Flüge stattfinden können, wie dies der SPM-Entwurf suggeriert (Teil D, Ziff. 1 Bst. b, zweiter Absatz, vgl. Antrag 6).
- *Variante 2* besteht im Weiterbetrieb von Dübendorf als zivilem Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung für Helikopter und Flächenflieger. Der zivile Flugplatz stünde in diesem Fall bestimmungsgemäss auch zivilen kommerziellen oder privaten Helikopterflügen offen. Die dem SPM-Entwurf zugrunde liegende Lärmberechnung aus den Ausschrei-

bungsunterlagen vom 12. Dezember 2013 (Teil D, Ziff. 6.4, Abb. C6-3 und C6-4) geben obigen Sachverhalt aber nur ungenügend wieder. Die 6000 militärischen Helikopterflüge und die 2000 HEMS-Flüge (Rega) sind stimmig, während die übrigen 2000 Heli-Mix-Flüge prinzipiell bereits für Flüge der öffentlichen Sicherheit vorgesehen sind. Somit ist nicht nachvollziehbar, wie Variante 2 und unbeschränkte zivile kommerzielle oder private Helikopterflüge mit den Lärmkurven abgedeckt sein könnten.

Antrag 12: Auf dem Heliport sind keine zivilen kommerziellen oder privaten Helikopterflüge zuzulassen. Der Entwurf des SPM (Teil D, Ziff. 1 Bst. b, zweiter Absatz) ist entsprechend zu korrigieren.

Grundlagen veröffentlichen

Der Bund hat für die Anhörung einzig die eingangs aufgeführten Dokumente veröffentlicht. Die für das Verständnis der Vorlage entscheidenden und weitergehenden Grundlagen sind jedoch für die Anhörungsadressaten nicht zugänglich. Insbesondere die im Grundlagenverzeichnis erwähnten Grundlagendokumente «Fluglärmberechnung, Bächtold & Moor AG, Dezember 2014», «Hindernisbegrenzungsflächen-Plan, Bächtold & Moor AG, November 2014» und «Technischer Bericht zur Fluglärmberechnung und zum Hindernisbegrenzungsflächen-Plan, Bächtold & Moor AG, Dezember 2014» fehlen. Auch der Beschluss des Bundesrates vom 3. September 2014 ist nicht zugänglich.

Die genannten Grundlagen sind jedoch entscheidend für die sachgerechte Beurteilung der Vorlage und sind allen Anhörungsadressaten ohne Weiteres zur Kenntnis zu geben.

Antrag 13: Die aufgeführten Grundlagen zur Berechnung der Lärmkurven und der Hindernisbegrenzungsflächen sowie der Bundesratsbeschluss vom 3. September 2014 sind allen Anhörungsadressaten zugänglich zu machen. Dem Kanton sowie den betroffenen Regionen und Gemeinden ist zudem die Möglichkeit einzuräumen, zu den Grundlagendokumenten ebenfalls Stellung nehmen zu können.

G. Haltung der betroffenen Regionen und Gemeinden

Die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil, Wangen-Brüttisellen, weitere Gemeinden im Umfeld des Flugplatzareals sowie die Zürcher Planungsgruppen Glattal (ZPG) und Zürcher Oberland (RZO) sprechen sich aus Gründen einer nachhaltigen Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung vehement gegen eine zukünftige aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf aus.

Neben inhaltlicher und formaler Kritik an den beiden Vorlagen beanstanden sie insbesondere auch die mangelnde Transparenz im Vorgehen des Bundes. Es ist auch für sie unverständlich, warum der Bund für die Anhörung die massgeblichen Unterlagen, insbesondere die Fluglärmrechnungen, nicht veröffentlicht. Damit erscheint eine abschliessende und sachgerechte Beurteilung der Vorlagen nicht möglich.

Die Standortgemeinden und die ZPG haben im Herbst 2014 in enger Zusammenarbeit ein Papier verfasst, in dem sie ihre Position zum Ausdruck bringen:

- Sie unterstützen den geplanten Innovationspark.
- Sie lehnen eine weitere zivil- oder militärlaviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf mit Ausnahme einer Helikopterbasis für Luftwaffe, Rega und Kantonspolizei ab.
- Sie verlangen eine Überprüfung des Standorts für die Helikopterbasis zwecks Lageoptimierung.
- Sie setzen sich für die Schaffung eines Regionalparks als Naherholungsgebiet ein.
- Sie verlangen eine rasche Anpassung der Fluglärmkurven gemäss heutigem Betrieb.

Wir unterstützen diese Haltung der Standortgemeinden und der ZPG und weisen ausdrücklich darauf hin, dass in den Standortgemeinden und Planungsregionen kein Rückhalt für eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf – Helikopterbasis für Luftwaffe, Rega und Kantonspolizei ausgenommen – besteht. Auch die Forderung, Einsicht in alle zur Entscheidungsfindung des Bundes massgeblichen Unterlagen zu erhalten, wird unterstützt.

H. Schlussbemerkung

Für die drei Prozesse Innovationspark, Militär und zivilaviatisches Flugfeld gelten unterschiedliche Räume, Zuständigkeiten und Zeithorizonte. Während der Kanton für das Schaffen der planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Innovationspark zuständig ist, werden die Regelungen für das zivile Flugfeld (SIL) und den Militärflugplatz (SPM) auf Bundesebene getroffen. Es handelt sich demnach um drei voneinander unabhängig voranzutreibende Verfahren, die aber aufeinander abgestimmt sein sollen.

Ein Innovationspark stellt eine ausgezeichnete Möglichkeit dar, den Forschungs- und Innovationsstandort Zürich zu stärken. Die Anpassung des Flugplatzperimeters und der Lärmkurven im SPM zur Ermöglichung eines Innovationsparks auf dem Flugplatzareal Dübendorf begrüssen wir deshalb ausdrücklich. Hingegen erscheint die Anpassung des SIL-Kon-

zepteils zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfrüht und für die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan auch nicht nötig zu sein. Deshalb soll darauf verzichtet werden.

Der Absicht des Bundes, auf dem Flugplatzareal Dübendorf ein Flugfeld mit Bundesbasis einrichten zu lassen, stehen wir weiterhin mit grosser Skepsis gegenüber. Dies gilt umso mehr, als für solche Absichten bei Regionen und Standortgemeinden keinerlei Rückhalt besteht. Wir werden deshalb unsere kritische Haltung auch in den weiteren anstehenden Sachplanverfahren einbringen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion, die Volkswirtschaftsdirektion, die Bildungsdirektion und die Baudirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi