



15-288 V1.4

Sachplan Militär (SPM) und Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)
Anpassungen und Ergänzungen i.Z. mit dem Militärflugplatz Dübendorf
Stellungnahme Stadt Dübendorf

Ausgangslage

Der Bund erstellt Konzepte und Sachpläne zur Planung und Koordination der in seiner Kompetenz stehenden Aufgaben, soweit sich diese erheblich auf Raum und Umwelt auswirken.

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

Die raumplanerischen Rahmenbedingungen für den Innovationspark werden im Richtplan des Kantons Zürich festgelegt. Um die für die Planung des Kantons notwendigen raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, muss das alte, noch den früheren Betrieb mit Kampffjets abbildende Objektblatt „Militärflugplatz Dübendorf“ vom 28. Februar 2001 im Sachplan Militär (SPM) angepasst werden. Das vom Bund nun vorgelegte, angepasste Objektblatt ist dabei nach dessen Ansicht als ein „Übergangsojektblatt“ anzusehen. Bis zur definitiven Festlegung des zukünftigen aviatischen Betriebs im Objektteil des SIL (bei zivilaviatischer Weiterführung) resp. im SPM (für die militärische Helikopterbasis) soll es sowohl die militäraviatische Nutzung, angepasst an die heutigen Bedürfnisse, als auch die vom Bund beabsichtigte zukünftige zivilaviatische Nutzung sichern.

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

Die Anpassungen am SPM sowie am SIL werden den von den räumlichen Festlegungen betroffenen Gemeinden und Planungsverbänden zur Anhörung von 11. August bis zum 11. November 2015 unterbreitet. Wenn die Stellungnahme einer Gemeinde auch in die Erarbeitung der Stellungnahme des Regierungsrats des Kantons Zürich einfließen soll, ist diese bis spätestens 2. Oktober 2015 zur Kenntnis an das Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich zu richten. Neben der Anhörung der Behörden findet auch die Information und Mitwirkung der Bevölkerung statt. Die Unterlagen werden dazu vom 24. August bis 23. September 2015 öffentlich aufgelegt.

Auch die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) ist zu einer Stellungnahme eingeladen. Die Gemeinden sind daher auch von der ZPG eingeladen, Rückmeldungen zuhanden der Stellungnahme der ZPG zu machen. Diese Rückmeldungen der Gemeinden sind bis am 18. September 2015 der ZPG zukommen zu lassen. Die Geschäftsleitung der ZPG wird ihre Stellungnahme an der Sitzung vom 23. September 2015 definitiv verabschieden, damit sie auch in die Stellungnahme des Regierungsrates einfließen kann (Frist bis 2. Oktober 2015).

Um ihre Anliegen nicht nur selbst, sondern auch beim Kanton, sowie bei der ZPG einzubringen, muss die Stellungnahme der Stadt Dübendorf daher an der Stadtratssitzung vom 17. September 2015 beschlossen werden.



Erwägungen

1. Grundsätzliches und allgemeine Anträge

1.1. Einseitigkeit der Vorlage und fehlende Übereinstimmung mit den Vorgaben der Verfassung

Der Einsatz der Armee (Art. 58 Abs. 3 BV), die Militärgesetzgebung, die Organisation, Ausbildung und Ausrüstung der Armee (Art. 60 Abs. 1 BV) sowie die Luftfahrt sind zwar Sache des Bundes (Art. 87 BV). Die Raumplanung obliegt aber den Kantonen und der Bund legt nur die Grundsätze fest (Art. 75 Abs. 1 BV). Der Bund muss bei der Erfüllung seiner Aufgaben die Erfordernisse der Raumplanung berücksichtigen (Art. 75 Abs. 3 BV). Er hat zudem dafür zu sorgen, dass schädliche oder lästige Einwirkungen vermieden werden (Art. 74 Abs. 2 BV). Er hat weiter bei seinem Handeln die möglichen Auswirkungen auf die Gemeinden zu beachten (Art. 50 Abs. 2 BV) und dabei u.a. Rücksicht auf die besondere Situation der Städte und der Agglomerationen zu nehmen (Art. 50 Abs. 3 BV). Es ist ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits anzustreben (Art. 73 BV).

Es wird mit den beiden Vorlagen zur Änderung des SPM und des SIL weder ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Beanspruchung durch den Menschen erreicht (Art. 73 BV), noch werden schädliche oder lästige Einwirkungen vermieden (Art. 74 Abs. 2 BV), noch wird Rücksicht auf die Gemeinden bzw. auf die besondere Situation der Städte und der Agglomeration genommen, noch werden – wie nachfolgend dargelegt wird – die Erfordernisse der Raumplanung berücksichtigt (Art. 75 Abs. 3 BV). Im Gegenteil werden – ohne Rücksicht auf die Gemeinden und die besondere Situation der Städte und der Agglomeration – die schädlichen oder lästigen Einwirkungen sogar noch erhöht und damit einzig und einseitig die Interessen der Zivilluftfahrt wahrgenommen.

Antrag 1:

Es seien die beiden Vorlagen der Anpassung des Sachplans Militär (SPM) und des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wegen ihrer fehlenden Vereinbarkeit mit übergeordneten Zielsetzungen gesamthaft – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM gemäss Antrag 16 – zurückzuweisen.

1.2. Fehlende Übereinstimmung mit den Vorgaben der Raumplanung

Der klare Volkswille zu einer qualitätsvollen Verdichtung in den bestehenden Siedlungsgebieten wurde erst kürzlich – die Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) wurde am 3. März 2013 mit 62,9% angenommen – durch eine nationale Volksabstimmung bestätigt, welche u.a. Art. 2 RPG wie folgt ergänzte: „Sie [Bund, Kantone und Gemeinden] unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität“ (Art. 2 Abs. 2 lit. a^{bis} RPG) und „kompakte Siedlungen zu schaffen“ (Art. 2 Abs. 2 lit. b RPG). Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen. Insbesondere sollen Massnahmen getroffen werden zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und der Möglichkeiten zur Verdichtung der Siedlungsfläche (Art. 3 Abs. 3 lit. a^{bis} RPG) und es sollen Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG). Bund, Kantone und Gemeinden sorgen u.a. dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt wird. Sie stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung (Art. 1 Abs. 1 RPG).

Mit viel Aufwand und in jahrelanger Arbeit wurde diese „erwünschte Entwicklung des Landes“ von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden in den letzten Jahren gemeinsam erarbeitet und im „Raumkonzept Schweiz“ niedergeschrieben. Darin verpflichteten sich die verschiedenen Staatsebenen, gemeinsam eine nachhaltige Raumentwicklung umzusetzen. „Bund, Kantone, Städte und Gemeinden



fördern die hervorragende Lebens- und Umweltqualität der Schweiz. Sie gestalten Identität stiftende, naturnahe und urbane Landschaften und erhalten kulturhistorische Bauten. Sie sorgen für eine qualitativ hochwertige bauliche und räumliche Verdichtung sowohl im urbanen als auch im ländlich geprägten Siedlungsgebiet. Sie identifizieren regionale Stärken und entwickeln diese konsistent weiter.“ (Ziel 1 „Siedlungsqualität und regionale Vielfalt fördern“ Raumkonzept Schweiz). „Ein möglichst grosser Teil des Bevölkerungswachstums, der Arbeitsplätze und der Neueinzonungen in Agglomerationen ist auf urbane und suburbane Gebiete zu lenken“ (Seite 45, Raumkonzept Schweiz). „Der Bund setzt sich für die Nutzung nicht mehr benötigter Areale und Anlagen von Bahn, Post und Militär im Sinn der Siedlungsentwicklung nach innen ein. Dabei sind die langfristigen Interessen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung prioritär zu beachten“ (Seite 49, Raumkonzept Schweiz). „Bund, Kantone, Städte und Gemeinden schaffen günstige Voraussetzungen für die qualitative Aufwertung von Siedlung und Landschaft“ (Seite 50, Raumkonzept Schweiz). Der Bundesrat verpflichten sich – nebst den anderen Staatsebenen – unter anderem, „die Ziele, Strategien und Handlungsansätze des Raumkonzepts Schweiz in ihre Instrumente und Verfahren der Raumplanung (... , Sachpläne, Konzepte, ...) sowie in ihre raumwirksamen Tätigkeiten einfließen“ zu lassen und seine „raumwirksamen Sektoralpolitiken, Planungen und Vorhaben auf das Raumkonzept Schweiz“ auszurichten (Seite 61, Raumkonzept Schweiz).

Die Festlegung eines zweiten zivilaviatisch genutzten Flugplatzes oder Flugfeldes im Glattal nebst dem Flughafen Zürich-Kloten widerspricht einer nachhaltigen Raumentwicklung. Der Bund wird damit seinen Versprechungen im Raumkonzept Schweiz sowie dem Gesetzesauftrag nach RPG, günstige Voraussetzungen für die qualitative Aufwertung von Siedlung und Landschaft zu schaffen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern und Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst zu verschonen nicht gerecht, sondern torpediert im Gegenteil die bisherigen, bereits jahrelangen Bemühungen der Stadt Dübendorf und der Region Glattal. Demgegenüber entspricht die von der Stadt Dübendorf und der Region Glattal beabsichtigte Nutzung des Geländes des Militärflugplatzes einerseits mit dem Innovationspark und andererseits als Regionalpark für die Naherholung in idealer Art und Weise der Zielsetzung der „erwünschte Entwicklung des Landes“ an diesem Ort.

Antrag 2:

Es seien die beiden Vorlagen der Anpassung des Sachplans Militär (SPM) und des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) gesamthaft – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM gemäss Antrag 16 – wegen der fehlenden Übereinstimmung mit den wichtigen Zielen der Raumplanung zurückzuweisen. Die Bundesbehörden sind anzuweisen, die gesetzlichen Vorgaben nach Art. 1 bis 3 RPG einzuhalten und ihre Planungen entsprechend den Zielsetzungen des Raumkonzeptes Schweiz auszurichten.

1.3. Festlegungen trotz fehlender bzw. völlig veralteter Grundlagen

Der heute gültige Sachplan Militär vom 28. Februar 2001 baut auf dem Sachplan Waffen- und Schiessplätze vom 19. August 1998 auf und ergänzt diesen mit den Bereichen Militärflugplätze und Übersetzstellen (siehe Website VBS). Derzeit ist zudem die Aktualisierung des Luftfahrtpolitischen Berichts von 2004 in Arbeit.

Somit besteht einerseits auf der militärischen Seite ein völlig veralteter Sachplan als Grundlage, welcher zuerst gesamthaft mit der aktuellen Planung der Armee in Übereinstimmung gebracht werden muss, bevor einzelne Festlegungen von einzelnen Anlagen wie beim Flugplatz Dübendorf verändert werden. Andererseits ist seitens der Zivilaviatik mit der Aktualisierung des Luftfahrtpolitischen Berichts eine der zentralen Grundlagen in Überarbeitung und liegt demzufolge derzeit ebenfalls nicht vor. Für eine Vorwegnahme wichtiger Teile besteht aber kein Zeitdruck und daher auch keine hinreichende Legitimation.



Antrag 3:

Bevor der Konzeptteil des Sachplans Militär überarbeitet und an die neuen Planungen der Armee angepasst ist, ist auf die Anpassung des Objektblattes Dübendorf des Sachplans Militär (SPM) – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM gemäss Antrag 16 – aufgrund fehlender Grundlagen zu verzichten und die Vorlage zurückzuweisen.

Antrag 4:

Bevor der Luftfahrtpolitische Bericht überarbeitet ist, ist auf die Anpassung des Konzeptteils des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) aufgrund fehlender Grundlagen zu verzichten und die Vorlage zurückzuweisen.

1.4. Fehlende Transparenz infolge fehlender Unterlagen

Der Bund publiziert für seine Anhörung einzig ein Dokument „Sachplan Militär (SPM): Anpassung Teil C, Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze / Anpassung Teil D, Anlagen, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf“ und ein Dokument „Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL): Anpassung Konzeptteil Teil III B3 – Zivil mitbenützte Militärflugplätze / Anpassung Konzeptteil Teil III B4 – Flugfelder“. Die für das Verständnis der Vorlage entscheidenden, weitergehenden Grundlagen werden jedoch nicht zugänglich gemacht. Insbesondere die im Grundlagenverzeichnis erwähnten Grundlegendendokumente „Fluglärmrechnung, Bächtold & Moor AG, Dezember 2014“, „Hindernisbegrenzungsflächen-Plan, Bächtold & Moor AG, November 2014“ und vor allem „Technischer Bericht zur Fluglärmrechnung und zum Hindernisbegrenzungsflächen-Plan, Bächtold & Moor AG, Dezember 2014“ fehlen. Weiter scheint der Eintrag im SIL auf keinen Fachgrundlagen zu beruhen, jedenfalls werden keine solchen Grundlagen erwähnt. Der Beschluss scheint einzig auf einem Bundesratsbeschluss vom 3. September 2014 zu beruhen, welcher aber nicht zugänglich gemacht wurde. Die Stadt Dübendorf hat sich bereits im Jahr 2014 sowohl mit einem Gesuch um Akteneinsicht nach Öffentlichkeitsprinzip als auch mit einer Aufsichtsbeschwerde gegen den Bundesrat darum bemüht, diesen Beschluss sowie die dem Beschluss zugrunde liegenden Entscheidungsgrundlagen zu erhalten. Die Bundesverwaltung hat sich jedoch bisher konstant geweigert, in diesem Punkt die nötige Transparenz herzustellen. Im Falle des beabsichtigten SIL-Eintrags wird demnach seitens der Bundesstellen bewusst und wiederholt die Einsicht in die relevanten Grundlagen verweigert.

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

Antrag 5:

Die Vorlage ist infolge Formfehler (fehlende Grundlagen, Verweigerung Akteneinsicht) als Ganzes – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM gemäss Antrag 16 – zurückzuweisen.

Antrag 6:

Eventualiter ist eine neue Anhörung mit Beilage sämtlicher Entscheid relevanten Grundlagen durchzuführen.

1.5. Fehlende Abstimmung der Planungen

Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab (Art. 13 Abs. 1 RPG). Er arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt (Art. 13 Abs. 2 RPG). Im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung prüfen die Behörden bei der Planung raumwirksamer Tätigkeiten insbesondere (Art. 2 Abs. 1 RPV) u.a. welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen (lit. b), ob die Tätigkeit mit den Zielen und Grundsätzen



der Raumplanung vereinbar ist (lit. c), welche Möglichkeiten bestehen, den Boden haushälterisch und umweltschonend zu nutzen sowie die Siedlungsordnung zu verbessern (lit. d) und ob die Tätigkeit mit geltenden Plänen und Vorschriften von Bund, Kantonen, Regionen und Gemeinden über die Nutzung des Bodens, insbesondere mit Richt- und Nutzungsplänen, vereinbar ist (lit. e). Die Behörden stellen fest, wie sich ihre raumwirksamen Tätigkeiten auswirken, und unterrichten einander darüber rechtzeitig (Art. 2 Abs. 2 RPV). Sie stimmen die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab, wenn diese einander ausschliessen, behindern, bedingen oder ergänzen (Art. 2 Abs. 3 RPV).

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

Antrag 7:

Die Vorlage ist als Ganzes – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM gemäss Antrag 16 – aufgrund der fehlenden Abstimmung der Bundesplanungen in sich aber auch der Bundesplanung mit der Planungen der übrigen Staatsebenen zurückzuweisen.

1.6. Fehlende Interessenabwägung

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). Stehen den Behörden bei Erfüllung und Abstimmung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume zu, so wägen sie die Interessen gegeneinander ab, indem sie (Art. 3 Abs. 1 RPV) die betroffenen Interessen ermitteln (lit. a), diese Interessen beurteilen und dabei insbesondere die Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung und die möglichen Auswirkungen berücksichtigen (lit. b) und diese Interessen auf Grund der Beurteilung im Entscheid möglichst umfassend berücksichtigen. Sie legen die Interessenabwägung in der Begründung ihrer Beschlüsse dar (Art. 3 Abs. 2 RPV).

Der Bund legt einzig die beiden Papiere zur Anpassung des SPM bzw. des SIL vor. Er unterlässt es nur schon, die betroffenen Interessen überhaupt zu ermitteln. Es setzt sich in keiner Art und Weise mit den verschiedenen im Raum stehenden öffentlichen Interessen der Raumplanung (Siedlungsentwicklung nach innen, gute Wohnqualität etc.), des Umweltschutzes (Schutz vor Lärm, Luftreinhaltung, Gewässerschutz, Natur- und Landschaftsschutz etc.), geschweige denn mit den privaten Interessen der Anwohner und Grundeigentümer im Umfeld des Flugplatzes auseinander (Verletzung Art. 3 Abs. 1 RPV lit. a). Der Bund unterlässt es weiter, diese Interessen zu beurteilen. Insbesondere unterlässt er es vollständig, die Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung zu prüfen (siehe oben unter Ziffer 1.2. „Fehlende Übereinstimmung mit den Vorgaben der Raumplanung“; Hinweis zum Raumkonzept und zur RPG-Revision), die möglichen Auswirkungen zu berücksichtigen (Verlet-



zung Art. 3 Abs. 1 RPV lit. b) und die Begründung der Beschlüsse darzulegen (Verletzung Art. 3 Abs. 2 RPV).

Antrag 8:

Die Vorlage ist infolge fehlender Interessenabwägung als Ganzes – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM gemäss Antrag 16 – zurückzuweisen.

1.7. Verletzung von Treu und Glauben

Der Stationierung der REGA auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf haben die Standortgemeinden – trotz fehlendem Eintrag im SIL – damals ausnahmsweise, auf unkompliziertem Wege und im Sinne eines grosszügigen Entgegenkommens zugestimmt resp. ihr Vetorecht nicht ausgeübt in der Meinung, dass keine weiteren zivilaviatischen Nutzungen auf dem Flugplatz Dübendorf angesiedelt werden. Insbesondere hat die Stadt Dübendorf für die Standortwahl auf ihrem Gemeindegebiet Hand geboten, was einem ausserordentlichen Entgegenkommen zugunsten des Bundes entsprach. Auch dieses Entgegenkommen wurde in Hinblick darauf geleistet, dass keine weiteren zivilaviatischen Nutzungen auf dem Flugplatz Dübendorf angesiedelt werden.

Mit gemeinsamem Schreiben vom 18. Dezember 2007 wiesen die drei Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil den Vorsteher des VBS, Herrn Bundesrat Samuel Schmid darauf hin, dass die Entwicklungen seit der Einstellung des militärischen Jet-Betriebs im Dezember 2005 die Behörden der drei Standortgemeinden veranlasst haben, eine neue gemeinsame Standortbestimmung vorzunehmen und ihre Haltung neu zu definieren. Demnach soll nach 2014 kein militärischer Flugbetrieb mehr am Flugplatz Dübendorf stattfinden, nach Ende des militärischen Flugbetriebs ausser der Rega keine zivile Fliegerei stattfinden und stattdessen die Idee für einen nationalen Innovationspark als eine Chance für die Standortgemeinden in Betracht gezogen werden (siehe Schreiben vom 18. Dezember 2007 in der Beilage). In seinem Antwortschreiben an die Anrainergemeinden vom 31. Januar 2008 verweist der Vorsteher des VBS, Herrn Bundesrat Samuel Schmid darauf, „dass die Art der zivilen Nachnutzung des Flugplatzgeländes in die Planungs- und Entscheidungskompetenz des Kantons und der betroffenen Region fällt“ (siehe Schreiben vom 31. Januar 2008 in der Beilage). Damit hat der Bund einerseits die Standortgemeinden, die Region und den Kanton animiert, die Neunutzung ohne Aviatik aktiv an die Hand zu nehmen und hat gleichzeitig signalisiert, dass der Bund auf seine bisherigen planungsrechtlichen Ansprüche zu verzichten gedenkt. Die im Schreiben ebenfalls erwähnte Testplanung wurde unter diesen Vorzeichen in der Zwischenzeit durchgeführt. Das Begleitgremium dieser Testplanung empfiehlt (Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf. Testplanung. Vertiefungsphase; Schlussbericht Begleitgremium; 1. Dezember 2009 (Versand 22. Januar 2010); Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Raumordnung und Vermessung ARV) eine aviatische Nutzung des Flugplatzareals nicht länger in Betracht zu ziehen, die Entwicklung des Flugplatzareals im Hinblick auf die Realisierung von Sondernutzungen raschestmöglich an die Hand zu nehmen, als Sofortmassnahme die Lärmkurven aufgrund des Wegfalls des militärischen Jetbetriebs für den Flugplatz Dübendorf anzupassen um die Hemmnisse für die Siedlungsentwicklung zu beseitigen, die weitere Entwicklung der Übergangsbereiche weiterzutreiben und die Glattalbahn vom Flugplatzareal aus zum Bahnhof Dübendorf nach Giessen – Wallisellen – Flughafen Zürich vorzusehen sowie die Wangenstrasse als urbanen Verkehrsraum für ÖV, MIV und Langsamverkehr auszugestalten und das dafür erforderliche Land frühzeitig zu sichern. Für die Entwicklung der Sondernutzungen (Innovationspark etc.) komme der Kopfbereich des Flugplatzareals in Frage, insbesondere auch wegen der besonderen Erschliessungsmöglichkeiten durch den öffentlichen Verkehr. Als erste Massnahme zur Aufwertung des Landschafts- und Freiraumes, zur besseren Zugänglichkeit und im Hinblick auf die zukünftige Vermarktung mit einer Adressbildung wird empfohlen, einen Park zu konzipieren und schrittweise zu entwickeln.

Im Vertrauen auf die Verlässlichkeit der damaligen Aussagen seitens des Vorstehers VBS hat die Stadt Dübendorf auf der Basis der vorerwähnten kantonalen Testplanung in einem aufwändigen Pro-



zess eine kommunale Testplanung über die angrenzenden Quartiere durchgeführt, der Kanton hat soeben eine Richtplanrevision zur Trasseesicherung der Glattalbahn sowie zur Standortfestlegung des Innovationsparks durchgeführt und die Stadt Dübendorf wiederum – auf Basis ihrer kommunalen Testplanung – eine Revision der Bau- und Zonenordnung für die an den Innovationspark angrenzenden Quartiere eingeleitet.

Staatliche Organe und Private handeln nach Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 BV). Behörden dürfen sich gegenüber anderen Behörden oder Gemeinwesen und gegenüber Privaten nicht widersprüchlich verhalten. Sie dürfen insbesondere einen einmal in einer bestimmten Angelegenheit eingenommenen Standpunkt nicht ohne sachlichen Grund wechseln. Widersprüchliches Verhalten der Behörden verstösst gegen Treu und Glauben (Art. 5 Abs. 3 BV) und ebenfalls gegen das Willkürverbot (Art. 9 BV). Sämtliche Planungen von Stadt Dübendorf und Kanton Zürich sind konsistent und konsequent auf eine Siedlungsentwicklung nach innen und auf eine abgestimmte Weiterentwicklung von Siedlung und Verkehr ausgerichtet. Der Bund war in allen Phasen und allen Planungsverfahren einbezogen. Es konnte daher nicht damit gerechnet werden, dass der Bund plötzlich mit seiner Absicht, mitten im dicht genutzten Siedlungsgebiet des Glattals einen neuen, zweiten zivilen Flugplatz einzurichten, die bisherigen, langjährigen Planungen wieder in Frage stellen würde und damit ohne Not eine neue, widersprüchliche und damit willkürliche Position einnimmt.

Antrag 9:

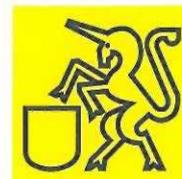
Die Vorlage ist als Ganzes – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM gemäss Antrag 16 – zurückzuweisen, auf eine zivilaviatische Nutzung zu verzichten und die Stadt Dübendorf und die Region Glattal in ihren bisherigen Bemühungen zugunsten einer zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmten Raumplanung zu unterstützen.

1.8. Überstürztes Handeln infolge jahrelanger Versäumnisse

Bund, Kantone und Gemeinden erarbeiten die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen und stimmen sie aufeinander ab (Art. 2 Abs. 1 RPG). Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab (Art. 13 Abs. 1 RPG). Er arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt (Art. 13 Abs. 2 RPG). Haben sich die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich, so werden die Konzepte und Sachpläne überprüft und nötigenfalls gesamthaft überarbeitet oder angepasst (Art. 17 Abs. 4 RPV).

Der heute gültige Sachplan Militär vom 28. Februar 2001 baut auf dem Sachplan Waffen- und Schiessplätze vom 19. August 1998 auf und ergänzt diesen mit den Bereichen Militärflugplätze und Übersetzstellen. Die Zusammenführung dieser beiden Sachpläne sowie deren Ergänzung mit sämtlichen Schiessplätzen, den Logistik- und Infrastrukturcentern und den Rekrutierungszentren war bereits für das Stationierungskonzept 2005 bzw. im Entwurf des Sachplans Militär 2007 beabsichtigt. Der Entwurf des Sachplans 2007 wurde im Sommer 2007 der Bevölkerung zur Mitwirkung und den Behörden zur Anhörung unterbreitet. Aufgrund der sich abzeichnenden Veränderungen im Stationierungskonzept und der geplanten Revision des Militärgesetzes konnte das Sachplanverfahren jedoch nicht zum Abschluss gebracht werden (siehe Website VBS). Das entsprechende Sachplanverfahren ist bis heute noch nicht abgeschlossen.

Seit über 10 Jahren ist bekannt, dass das Militär den Flugplatz Dübendorf aufgeben wird. Die Verhältnisse hatten sich somit bereits vor über 10 Jahren derart geändert, dass eine Anpassung des Sachplan Militärs notwendig gewesen wäre. Es hätte demnach der Konzeptteil des SPM an die damals neuen Gegebenheiten mit dem Rückzug der Luftwaffe aus Dübendorf angepasst werden müssen. Der Bund hat es aber über Jahre hinweg versäumt, im Rahmen eines geordneten Prozesses



diese Anpassungen vorzunehmen. Stattdessen versucht er nun, in einem überstürzten Vorgehen mehrere Planungsinstrumente (Konzeptteil SPM, SPM-Objektblatt und Objektteil SIL) gleichzeitig zu ändern, ohne die entsprechenden Planungsgrundlagen sauber aufbereitet zu haben.

Antrag 10:

Die Vorlage ist als Ganzes – mit Ausnahme der Anpassung des Flugplatzperimeters im Objektblatt des SPM gemäss Antrag 16 – zurückzuweisen und der Bund anzuweisen, ein schrittweises Vorgehen zu wählen. Zuerst sind die erforderlichen Grundlagen aufzubereiten. Erst danach ist der Konzeptteil des Sachplans Militär zu überarbeiten. Erst auf dieser Grundlage ist das Objektblatt Dübendorf ersatzlos zu streichen oder auf die rein militärische Nutzung zu reduzieren. Erst nach diesem Schritt könnte ein allfälliges Verfahren zur Anpassung des Konzeptteils des SIL ins Auge gefasst werden.

2. Detaillierte Anträge zum Sachplan Militär (SPM)

2.1. Die bestehende Nutzung ist korrekt auszuweisen

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

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

Antrag 11:

Es ist im Text unter „1. Ausgangslage, a) Bisherige Nutzung“ zu erwähnen, dass die zivile Mitbenutzung durch die REGA eine Festsetzung im SIL benötigt, da ihr Flugbetrieb mehr als 1'000 Motorflugbewegungen ausmacht (im Durchschnitt der letzten vier Jahre berechnet).

2.2. Die künftige Nutzung ist auf die Helikopterbasis für Militär, Polizei und REGA zu reduzieren

Die geplante zukünftige Nutzung wird unter „1. Ausgangslage, a) Geplante künftige Nutzung“ im 2. Absatz umschrieben (Seite 7). Der Flugplatz soll demnach in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr dienen. Diese künftige Nutzung wird abgelehnt. Nebst der Helikopterbasis, den Kommando- und Führungseinrichtungen des Militärs sowie dem Areal für den Innovationspark soll das Gelände des Militärflugplatzes als Park und Naherholungsraum für die Bevölkerung geöffnet werden. Aviatische Nutzungen mit Flächenflugzeugen sollen keine mehr stattfinden. Es ist zudem nicht klar, in welchem Verhältnis diese hier beschriebene Art der Nutzung zu den nochmals einen völlig anderen Zweck umschreibenden beiden Varianten gemäss der Tabelle auf Seite 6 steht. Den Ausführungen im 1. und 3. Absatz kann jedoch zugestimmt werden.

Antrag 12:

Der 2. Absatz im Text unter „1. Ausgangslage, a) Geplante künftige Nutzung“ ist wie folgt anzupassen: ~~Gemäss seiner Entscheid vom 3. September 2014 sieht der Bundesrat zudem eine zivilaviatische Nutzung vor. Der Flugplatz soll in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr dienen. Dazu sollen Instrumentenan- und abflüge ermöglicht werden. Weiter soll er für Werkflüge sowie Sport- und Freizeit~~



~~flüge offen stehen. Die Rega-Basis soll nach Norden neben die militärische Helikopterbasis verlegt und weiterbetrieben werden. Der Flugplatz soll auch für Helikopterflüge Flüge der Kantonspolizei sowie für weitere private und gewerbsmässige Helikopterflüge offen stehen. Hingegen soll der Betrieb von Grundschulung zum erstmaligen Erwerb einer Fluglizenz ausgeschlossen werden. Das UVEK ist beauftragt, die entsprechende Planung zusammen mit der künftigen Betreiberin («Flugplatz Dübendorf AG») an die Hand zu nehmen. Die Rahmenbedingungen für diesen zivilen Betrieb werden im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgelegt. Die freiwerdende Fläche des Flugplatzfeldes soll als Park und Naherholungsraum für die Bevölkerung geöffnet werden.~~

Antrag 13:

Im Teil C in der Tabelle auf Seite 5 ist der Hauptzweck wie folgt zu ändern: es ist auf Varianten zu verzichten, es sind daher beide Varianten ersatzlos zu streichen und stattdessen folgender Hauptzweck festzuschreiben: „Militärische Helikopterbasis; Mitbenutzung Polizei und REGA möglich“.

Antrag 14:

Im Teil D in der Tabelle auf Seite 6 ist der Hauptzweck wie folgt zu ändern: „Militärflugplatz für Jet, Propellerflugzeuge und Helikopter ~~und Flächenflugzeuge~~“.

2.3. Die Festsetzungen sind auf den heutigen Betrieb zu beschränken

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

Antrag 15:

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

2.4. Die Anpassung des Flugplatzperimeters zugunsten des Innovationsparks wird begrüsst

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

Antrag 16:

Die Anpassung des Flugplatzperimeters zugunsten des Innovationsparks ist umzusetzen.

2.5. Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist auf den heutigen Stand zu reduzieren

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen (Karte) dient der vorsorglichen Raumsicherung für den künftigen militärischen und zivilen Flugbetrieb. Gegenüber dem SPM von 2001 wird das Gebiet wesentlich verkleinert und der Lärmbelastungskataster von 1997 wird hinfällig, was grundsätzlich zu begrüssen ist. Allerdings beruht das in der Karte rot dargestellte Gebiet mit Lärmauswirkungen auf der Lärmberechnung zur Verkehrsleistung, wie sie in den Ausschreibungsunterlagen für einen künftigen zivilen und militärischen Flugbetrieb definiert worden ist (insgesamt 28'600 Flugbewegungen, davon 21'000 zivile und 7'600 militärische bzw. 18'600 Flächenflugzeuge und 10'000 Helikopter). Diese Berechnungsweise wird abgelehnt. Die zivilaviatische Mitbenutzung eines Militärflugplatzes bedarf gemäss SIL; Teile I–III B vom 18. Oktober 2000 einer «Festsetzung» im SIL, wenn der zivile Flugbetrieb mehr als 10% der militärischen Flugbewegungen oder mehr als 1'000 Motorflugbewegungen ausmacht (im Durchschnitt der letzten vier Jahre berechnet). Dies würde – wie zu Antrag 11 bereits erwähnt – auch auf den heutigen Betrieb der REGA zutreffen. Um die heutige Nutzung der REGA rechtlich abzusi-



chern, müssten die erwähnte Festlegung im SIL vorgenommen werden. Die heutige – infolge Fehlen eines SIL-Objektblattes – nicht gesetzeskonforme Situation wurde von den Anrainergemeinden bis anhin geduldet. Eine darüber hinausgehende zivile Nutzung wird jedoch kategorisch abgelehnt.

Der Bund versucht, ein sogenanntes (im Planungsrecht nirgends vorgesehenes) „Übergangs-Objektblatt“ zu erlassen. Darin soll eine Festlegung der Lärmkurve sowohl für die militärischen als auch die zivilen Flüge vorgenommen werden. Der Betrieb soll grossmehrheitlich ziviler Natur sein. Gemäss Art. 3 VIL legt der SIL die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz für die Behörden verbindlich fest und nicht der SPM. Der Bund verwendet also das falsche Planungsinstrument um seine Ziele durchzusetzen. Eine über 1'000 Motorflugbewegungen hinausgehende zivile Nutzung kann – infolge fehlender Rechtsgrundlage – mit dem SPM nicht gesichert werden.

In der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand am 1. Februar 2015) sind die „Belastungsgrenzwerte für den Lärm ziviler Flugplätze“ (Anhang 5) und die „Belastungsgrenzwerte für Lärm von Militärflugplätzen“ (Anhang 8) in getrennten Anhängen geregelt. Die vom Bund vorgenommene Vermischung ist im Gesetz nicht vorgesehen.

Antrag 17:

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist gemäss Erwägungen neu zu berechnen. Das Gebiet mit Lärmauswirkungen ist auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit zivilaviatischer Mitbenutzung zu berechnen und im „Übergangsobjektblatt“ des SPM festzusetzen.

2.6. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist auf den heutigen Stand zu reduzieren

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal (Karte). Gegenüber dem SPM von 2001 wird das Gebiet auf dem Gemeindegebiet von Dübendorf leicht schmaler, dafür leicht länger (auf dem Gebiet der Stadt Zürich und der Gemeinde Volketswil). Der Hindernisbegrenzungskataster von 1992 wird hinfällig. Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung beruht wie auch das Gebiet mit Lärmauswirkungen auf den Ausschreibungsunterlagen für einen künftigen zivilen Flugbetrieb und wird daher aus den in der Begründung zu Antrag 11 beschriebenen Gründen abgelehnt. Stattdessen ist das Gebiet mit Hindernisbegrenzung auf Basis des heutigen militärischen Flugbetriebs mit zivilaviatischer Mitbenutzung aber mit um 400m nach Osten verschobener Pistenschwelle (Kompatibilität zum Innovationspark) zu berechnen und im „Übergangsobjektblatt“ des SPM festzusetzen.

Antrag 18:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung ist gemäss Erwägungen neu zu berechnen.

3. Detaillierte Anträge zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

3.1. Kein ziviler Flugplatz

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

Antrag 19:

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

In „Teil B3 - Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9“ wird festgelegt, dass Teile des Militärflugplatzes Dübendorf in einen zivilen Flugplatz umgenutzt werden sollen. Diese Festlegung wird aus



den in der Begründung zu zahlreichen vorerwähnten Anträgen dargelegten Gründen abgelehnt. Einzig der Helikopter-Basis für Rettungsflüge wird zugestimmt.

Antrag 20:

Die Festlegung 9 ist ersatzlos zu streichen.

In „Teil III B4: Anpassung Teilnetz Flugfelder“ wird Dübendorf als neues ziviles Flugfeld aufgenommen. Diese Anpassung wird aus den in der Begründung zu zahlreichen vorerwähnten Anträgen dargelegten Gründen abgelehnt.

Antrag 21:

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

3.2. Ungenügende Erfüllung der Anforderungen für eine Festsetzung oder ein Zwischenergebnis

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

Vorliegend wird der Bedarf in keinem der Auflage beiliegenden Dokument nachgewiesen sondern höchstens behauptet (Verletzung Art. 5 Abs. 3 RPV lit. a) und es werden keinerlei Prüfungen von Alternativstandorten ausgewiesen (Verletzung Art. 5 Abs. 3 RPV lit. b). Sollte der Bund der Ansicht sein, seine bisherigen – im vorliegenden Verfahren aber nicht als Grundlagen ausgewiesenen Untersuchungen – würden als Prüfungen von Alternativstandorten genügen, so ist dem entgegen zu halten, dass diese Untersuchungen keineswegs belegen, dass „das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist“. Im Gegenteil werden in diesen Untersuchungen andere valable Standorte ausgewiesen. Weiter sind die flugbetrieblichen Zusammenhänge nicht klar, sie wurden jedenfalls bisher nie offengelegt. Das An- und Abflugverfahren ist entscheidend für die Beurteilung der Auswirkungen, ist aber bisher nicht bekannt. Auch allfällige notwendige Veränderungen der Luftraumstruktur in Abhängigkeit zum Flughafen Zürich-Kloten sind nicht klar, haben aber voraussichtlich erheblichen Einfluss auf die An- und Abflugrouten und den Betrieb insgesamt. Auch hierzu liegen keine Grundlagen vor. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Raum und Umwelt lassen sich somit noch nicht beurteilen, weil zentrale Parameter noch unklar sind (Verletzung Art. 5 Abs. 3 RPV lit. c). Damit lässt sich auch nicht beurteilen, ob das Vorhaben mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich vereinbar ist (Verletzung Art. 5 Abs. 3 RPV lit. d). Wie vorgängig zu zahlreichen Anträgen dargelegt, bestehen grundsätzliche Zweifel, ob das Vorhaben jemals mit der massgeblichen Gesetzgebung vereinbar gemacht werden kann. Eine „Festsetzung“ im Sinne von Art. 5 Abs. 2 RPV lit. a ist somit ausgeschlossen. Ebenfalls bestehen noch zu viele Unsicherheiten, als dass ein „Zwischenergebnis“ im Sinne von Art.



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

Antrag 22:

Der Eintrag „Teil B3 - Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9“ wird abgelehnt (siehe Antrag 20). Falls an diesen Eintrag festgehalten werden sollte, ist er höchstens als Vororientierung aufzunehmen.

3.3. Keine unnötige Aufweichung der möglichen Nutzungen

In Kloten bestehen vollwertige Anlagen für den Linien- und Charterverkehr. Deshalb ist es weder notwendig noch zweckmässig, in Dübendorf einen nicht regelmässigen Linien- und Charterverkehr zuzulassen. Der in der Revisionsvorlage vorgesehene Ausschluss regelmässiger Flüge ist keine hinreichende Einschränkung.

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

Antrag 23:

Der Eintrag „Teil B3 - Ehemalige Militärflugplätze, neue Festlegung 9“ wird abgelehnt (siehe Antrag 20). Falls an diesen Eintrag festgehalten werden sollte, ist der Linien- und Charterverkehr, Sport- und Freizeitflüge, sowie die aviatische Grundschulung ganz auszuschliessen. Es sind daher im Absatz 1 die Wörter „grundsätzlich“ und „regelmässig“ zu streichen.

Beschluss

1. Der Stadtrat Dübendorf nimmt zum Sachplan Militär, Anpassung Teil C (Räumliche Konzeptionen, Liste der Militärflugplätze) und D (Anlagen, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf) und zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Anpassung Teil III B3 und B4, gemäss Erwägungen dieses Protokolls Stellung.
2. Der Stadtrat Dübendorf stellt zu den beiden Sachplänen die in den Erwägungen dieses Protokolls formulierten Anträge zuhanden des VBS (Sachplan Militär) resp. des BAZL (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt).
3. Dem Regierungsrat des Kantons Zürich wird beantragt, die in den Erwägungen dieses Protokolls formulierten Anträge und Begründungen in seine Stellungnahme aufzunehmen.
4. Der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) wird beantragt, die in den Erwägungen dieses Protokolls formulierten Anträge und Begründungen in seine Stellungnahme aufzunehmen.
5. Mit dem Vollzug dieses Beschlusses wird die Stadtplanung beauftragt.

Mitteilung durch Protokollauszug

- Generalsekretariat VBS, Raum und Umwelt VBS, Maulbeerstrasse 9, 3003 Bern
- Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung, Sektion Bundesplanungen, 3003 Bern



- Amt für Raumentwicklung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich
- ZPG, Sekretariat, Neuhofstrasse 34, Postfach, 8600 Dübendorf
- Gemeinderat Wangen-Brüttisellen, Stationsstrasse 10, 8306 Brüttisellen
- Gemeinderat Volketswil, Zentralstrasse 21, 8604 Volketswil
- Stadtplanung
- Akten

Stadtrat Dübendorf

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, sweeping initial 'L' followed by the name 'Ziörjen'.

Lothar Ziörjen
Stadtpräsident

A handwritten signature in blue ink, consisting of a vertical line followed by the name 'Kunz'.

Martin Kunz
Stadtschreiber