

Sitzung vom 6. Juli 2011

**860. Anfrage (Eventualplanungen auf fremdem Grund und Boden,
Finanzierung «Planung Flughafenareal Dübendorf»)**

Kantonsrat Adrian Bergmann, Meilen, hat am 2. Mai 2011 folgende Anfrage eingereicht:

Seit einiger Zeit befasst sich der Regierungsrat mit Eventualplanungen auf Grundstücken, die sich nicht im Eigentum des Kantons befinden. Als herausragendes Beispiel sei das Areal des Flughafens Dübendorf genannt, das sich im Besitz der Eidgenossenschaft befindet.

In planerischen Turnübungen wird bereits das Fell des Bären verteilt! Es stellen sich zu diesem Vorgehen einige Fragen:

Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass

- wir in unserer Geschichte schon mehrmals längere Perioden hatten, in welchen der Nutzen einer Armee inkl. ihrer Ausrüstung und Infrastruktur nicht notwendig schienen, dass auch in der heutigen Zeit niemand prognostizieren kann, wie sich das sicherheitspolitische Umfeld in z. B. 20 bis 50 Jahren entwickelt.
- kurzfristig die Existenz des Flughafens Dübendorf vielleicht nicht nötig scheint, langfristig aber eine Umnutzung des Flughafens Dübendorf kaum oder nur mit sehr grossem Aufwand rückgängig gemacht werden kann.
- nicht kurzfristige Gewinnmaximierung im Vordergrund stehen sollte, sondern das langfristige Wohl und die Sicherheit unseres Landes im Zentrum stehen sollte. Das Dübendorfer Flughafensilber lässt sich nur einmal verscherbeln.
- wenn seine Bevölkerungsprognosen in den nächsten Jahrzehnten eintreffen werden, der Flughafen Kloten in 30 bis 50 Jahren oder eher schon vorher bestimmt seine Kapazitätsgrenzen erreicht haben wird und nach Erweiterungs- und Ausweichmöglichkeiten gesucht werden muss.
- der Wirtschaftskanton Zürich in jedem Fall auf einen Flughafen angewiesen ist. Für wichtige Anlagen in einem Unternehmen ist eine Redundanz existenziell, was natürlich auch für einen Flughafen gelten muss.

Ich bitte den Regierungsrat unter Berücksichtigung der vorliegenden Überlegungen um die Beantwortung der nachstehenden Fragen:

1. Wer und was treibt den Regierungsrat zu diesem eiligen Tun rund um das Gelände des Flughafens Dübendorf an, dies im Wissen darum, dass sich das Grundstück ja nicht einmal im Eigentum des Kantons Zürich befindet?
2. Welche Interessen vertritt der Regierungsrat in dieser Angelegenheit?
3. Für diese unbestellte Eventualplanung des Geländes «Flughafen Dübendorf» wurde bisher und wird immer noch Aufwand betrieben.
 - a) Wie gross war dieser bis jetzt?
 - b) Welche Ausgaben sind noch geplant?
 - c) Aus welcher «Kasse» wird diese Eventualplanung finanziert?
4. Macht sich der Regierungsrat keine Gedanken zur sehr langfristigen (30 bis 50 Jahre) Kapazitätsentwicklung des Flughafens Kloten (Notwendigkeit Parallelpiste, Ausweichflughafen für Technik und/oder Privatfliegerei bzw. für Kleinflugzeuge)?
5. Wo ist der Ausweichflughafen (Redundanz) für Kloten?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Adrian Bergmann, Meilen, wird wie folgt beantwortet:

Das Flugplatzareal Dübendorf ist die letzte grosse Landreserve des Kantons Zürich in Zentrumsnähe und für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich von herausragender Bedeutung. Der Regierungsrat ist sich der Verantwortung für dieses rund 230 ha grosse Gebiet bewusst und hat mit Beschluss Nr. 751/2010 die aus seiner Sicht massgebenden Eckwerte für die künftige Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf formuliert. Er stützt sich dabei auf die Ergebnisse einer umfangreichen Testplanung, die grundlegende Erkenntnisse über mögliche Nutzungen des Flugplatzareals hervorgebracht hat.

Der Regierungsrat erachtet das Flugplatzareal Dübendorf als eine strategische Landreserve erster Güte, dessen Potenzial mit einem Flugbetrieb nicht ausgeschöpft werden kann. Er hat sich deshalb gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf ausgesprochen und in diesem Sinne verschiedene Aufträge erteilt. Insbesondere soll die Baudirektion in Absprache mit der Volkswirtschaftsdirektion den Aufbau eines Gebietsmanagements vornehmen und in Zusammenarbeit mit dem Bund, der Planungsregion Glattal und den Standortgemeinden städtebauliche und verkehrstechnische Vertiefungsstudien

auslösen. In der Antwort zur Anfrage KR-Nr. 325/2010 betreffend Gebietsmanagement Flugplatzareal Dübendorf hat sich der Regierungsrat bereits ausführlich zu den Zielen sowie zur Ausgestaltung dieses Gebietsmanagements geäußert.

Zu Frage 1:

Gemäss Stationierungskonzept der Armee vom Juli 2005 wird der Militärflugplatz Dübendorf von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Der Betrieb mit militärischen Kampfflugzeugen auf dem Flugplatz Dübendorf wurde bereits Ende 2005 eingestellt. Im Rahmen der 2006 durchgeführten Vernehmlassung zur Anpassung und Fortschreibung des Sachplans Militär hat der Bund seine Absicht nochmals bekräftigt. Im Mai 2008 hat das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) mitgeteilt, der Militärflugplatz Dübendorf solle noch bis 2014 als Helikopter- und Lufttransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge betrieben werden, um dem Kanton Zürich die notwendige Zeit für die Planung der Nachnutzung des freiwerdenden Areals zu ermöglichen. Im Mai 2009 hat der Vorsteher des VBS sodann darüber orientiert, dass auf eine Wiederaufnahme des militärischen Kampffjetbetriebs in Dübendorf aus betrieblichen und finanziellen Gründen endgültig verzichtet werde. Hingegen werde weiterhin geprüft, ob der Militärflugplatz Dübendorf als Standort für eine Helikopter- und Lufttransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge auch über 2014 hinaus genutzt werden soll.

Das endgültige Stationierungskonzept der Luftwaffe ist beim VBS derzeit in Erarbeitung und für 2012 zu erwarten. Um über die erforderlichen Grundlage für diesen Entscheid zu verfügen, haben das VBS und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine Studie in Auftrag gegeben, um den Weiterbetrieb des Flugplatzes Dübendorf nach 2014 unter verstärkter ziviler Mitbenützung zu prüfen. Die Möglichkeiten und Auswirkungen einer fliegerischen Mischnutzung sollen bis Ende 2011 geklärt sein.

Unbestritten ist, dass letztlich durch den Bund als Eigentümer zu entscheiden ist, ob das Flugplatzareal Dübendorf dereinst für zivile Nutzungen verfügbar sein soll. Trotz oder gerade wegen dieses mittlerweile seit Jahren ausstehenden abschliessenden Entscheids, ist es für den Kanton Zürich wichtig, frühzeitig die Nutzungsoptionen und ihre Auswirkungen zu kennen. In beiden Entscheidungsfällen besteht ein beträchtlicher Koordinationsbedarf hinsichtlich der zivilen Nutzungen auf dem Flugplatzareal und der Entwicklung des Umfeldes. Dabei gilt es auch zu berücksichtigen, dass selbst der Bund für das Flugplatzareal

Dübendorf nicht nur militärische, sondern auch zivile Optionen in Betracht zieht. Insgesamt ist es deshalb zweckmässig, sich vorausschauend mit möglichen künftigen Entwicklungen des Flugplatzareals auseinanderzusetzen. Der Kanton Zürich wird damit in die Lage versetzt, gut vorbereitet in den Dialog mit dem Bund über die künftige Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf treten zu können. Darüber hinaus erlauben die bereits getroffenen, laufenden und weiteren Abklärungen eine Auslegeordnung und Abwägung der unterschiedlichen Interessen innerhalb des Kantons.

Zu Frage 2:

Der Regierungsrat hat bereits mit Beschluss Nr. 751/2010 dargelegt, dass der Verzicht auf eine aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf im volkswirtschaftlichen Interesse liegt. Mit einer Fortführung der aviatischen Nutzung entgingen Möglichkeiten, das Areal anderweitig wirtschaftlich hochwertig zu nutzen und eine Aufwertung der angrenzenden Entwicklungsgebiete in den Standortgemeinden zu unterstützen.

Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans hat der Regierungsrat seine Interessenlage und die daraus abgeleiteten Eckwerte dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) bereits zur Vorprüfung unterbreitet. Mit Bericht vom 11. Mai 2011 hat der Bund zur Kenntnis genommen, dass der Kanton Zürich das Flugplatzareal nach 2014 einer nicht aviatischen Nutzung zuführen möchte. Gleichzeitig verweist er auf den ausstehenden Entscheid zum neuen Stationierungskonzept. Der Regierungsrat erwartet jedoch, dass der Bund die Anliegen des Kantons Zürich bei diesem Entscheid gebührend berücksichtigt. Dies insbesondere auch mit Blick auf die verfassungsmässigen Zuständigkeiten in der Raumplanung.

Zu Frage 3:

Für die in den Jahren 2008 bis 2010 durchgeführte Testplanung wurden Leistungen Dritter im Umfang von Fr. 1 250 000 zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8300, Raumordnung und Vermessung, erbracht.

Für die im Anschluss aufgenommenen Arbeiten des Gebietsmanagements wurden für die Jahre 2010 und 2011 Mittel im Umfang von Fr. 400 000 eingestellt. Dieser Betrag entfällt zu etwa gleichen Teilen auf Koordinationsaufgaben und Studien für weitere Vertiefungen. Die Projektpartner armasuisse Immobilien als Vertreterin des Bundes (35%), Kanton (35%) und Standortgemeinden sowie Region Glattal (30%) leisten entsprechende Beiträge.

Der Kostenrahmen für 2012 und die folgenden Jahre ist Gegenstand von Gesprächen mit den Projektpartnern.

Zu Frage 4:

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) definiert die Rahmenbedingungen für die bauliche und betriebliche Entwicklung der Infrastruktur der schweizerischen Luftfahrt. Der SIL besteht aus einem konzeptionellen Teil, den der Bundesrat am 18. Oktober 2000 verabschiedete und Objektblättern für die einzelnen Flugplätze. Für den Flughafen Zürich liegt der Entwurf zum Objektblatt vor. Das Objektblatt setzt einen verbindlichen Rahmen für die Genehmigung künftiger Betriebsreglemente des Flughafens bzw. für die Genehmigung von künftigen Bauprojekten im Flughafenperimeter. Es ist auf den Planungshorizont 2030 ausgelegt und soll sowohl dem Flughafen Zürich als auch der Bevölkerung eine langfristige Rechts- und Planungssicherheit garantieren.

Mit Beschluss Nr. 751/2010 hat der Regierungsrat festgehalten, dass sich in Dübendorf ein Flugbetrieb (Freizeitflugplatz, Werkflugplatz oder Business-Airport) allein weder betriebs- noch volkswirtschaftlich rechnet. Der Hauptnutzen eines zivilaviatischen Flugbetriebs in Dübendorf ergäbe sich aus dem Umstand, dass mit der Verlagerung von Flugbewegungen von Kloten nach Dübendorf auf dem Flughafen Zürich zusätzliche Kapazitäten für den Linien- und Charterverkehr geschaffen werden könnten. Ein ziviler Flugbetrieb in Dübendorf würde in jedem Fall eine Anpassung der Vorgaben in den Sachplänen Militär und Infrastruktur Luftfahrt benötigen.

Die Abklärungen im Rahmen der Testplanung haben gezeigt, dass die zivilaviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf insbesondere mit Flächenflugzeugen oder sogar als «vierte Piste» des Flughafens Zürich aviatische, ökonomische, rechtliche und umweltbezogene Fragen aufwerfen würde, die im Rahmen von komplexen und langjährigen Verfahren geklärt werden müssten. Die sich daraus ergebende anhaltende Planungs- und Rechtsunsicherheit wäre kontraproduktiv und würde zahlreiche bedeutsame Entwicklungen in der Region hemmen oder sogar verhindern.

Zu Frage 5:

Die Festlegung eines adäquaten Ausweichflughafens liegt in der Kompetenz des Bundes (Art. 87 Bundesverfassung, SR 101). Ein solcher wäre dann auch im SIL festzusetzen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi