

Antrag des Regierungsrates vom 6. April 2022

5820

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Verpflichtungskredits
für die Planung der Umsetzung des Konzepts
«Aviatik Flugplatz Dübendorf»**

(vom

Der Kantonsrat

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 6. April 2022,

beschliesst:

I. Für die Planung der Umsetzung des Konzepts «Aviatik Flugplatz Dübendorf» wird ein Verpflichtungskredit von Fr. 8 200 000 zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205, Amt für Mobilität, bewilligt.

II. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Bericht

1. Ausgangslage

Mit RRB Nr. 900/2020 wurden die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion beauftragt, dem Regierungsrat bis Ende des ersten Quartals 2021 einen Vorschlag für das weitere Vorgehen für die Transformation des Flugplatzareals in Dübendorf vorzulegen. Erwartet wurde ein von allen Stakeholdern (Bund, Kanton, Region, Gemeinden, Innovationspark, Militär- und Zivilaviatik usw.) gemeinsam erarbeitetes und abgestimmtes Zielbild einer künftigen Nutzung des Gesamtareals und ein Meilensteinplan für die Umsetzung der Transformation über alle Ebenen hinweg. Grundlage bildeten die Unterlagen aus den verschiede-

nen Planungsprozessen der vergangenen Jahre. Diese sollten gesichtet, aufgearbeitet, aktualisiert und schliesslich in einem Synthesebericht zusammengefasst werden.

Mit Beschluss Nr. 915/2021 nahm der Regierungsrat vom Synthesebericht Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf vom 8. Juli 2021 (Version 1.2) Kenntnis (vgl. Vorlage 5768) und erteilte die Ermächtigung zur Unterzeichnung. Die Volkswirtschaftsdirektion wurde sodann beauftragt, dem Regierungsrat je eine Vorlage zur Finanzierung des Innovationsparks sowie für einen Planungskredit hinsichtlich Erarbeitung eines Umsetzungsprojekts für die zivile Aviatik zur Antragstellung (Planungsvorlage) zu unterbreiten. Die Baudirektion wurde beauftragt, die öffentliche Auflage der Teilrevision «Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» des kantonalen Richtplans durchzuführen und dem Regierungsrat eine Richtplanvorlage zur Antragstellung an den Kantonsrat zu unterbreiten. Als Ziel wurde eine parallele Überweisung der Vorlagen an den Kantonsrat im ersten Quartal 2022 gesetzt.

In der Folge wurden die Arbeiten aufbauend auf der Organisation für die Erstellung des Syntheseberichts mit der Zuteilung in eine Projektorganisation Kanton Zürich und ein Gebietsmanagement Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf (Gebietsmanagement GEFD) aufgenommen. Die Arbeiten konnten termingerecht abgeschlossen werden. Parallel zu dieser Vorlage werden dem Kantonsrat eine Vorlage für die Bewilligung eines Verpflichtungskredits für den Innovationspark Zürich (Vorlage 5819) sowie eine Vorlage für eine Teilrevision «Gebietsentwicklung Flugplatzareal Dübendorf» des kantonalen Richtplans (Vorlage 5821) unterbreitet.

Die drei Vorlagen haben insofern einen Zusammenhang, als sie alle die Transformation des Flugplatzareals und die Umsetzung des Syntheseberichts betreffen. Die Richtplanvorlage schafft die planungsrechtliche Grundlage. Zwischen dem Innovationspark und der angestrebten aviatischen Nutzung bestehen Synergien. Die unmittelbare Nähe von Flugplatz und Innovationspark ist im nationalen wie internationalen Vergleich ein Alleinstellungsmerkmal des Standorts Dübendorf. Der Innovationspark kann jedoch auch ohne aviatische Nutzung erstellt werden. Umgekehrt ist das Konzept des Innovationsparks so ausgelegt, dass der Flugplatz weiterhin betrieben werden kann.

2. Entscheid über das kantonale Engagement

Im Februar 2013 hat der Bundesrat aus strategischen Überlegungen entschieden, vorderhand an einer fliegerischen Nutzung der Piste in Dübendorf festzuhalten und deren Weiternutzung durch einen zivilen Betreiber zu prüfen. Im Dezember 2013 eröffnete der Bund eine Aus-

schreibung für einen zivilen Betreiber eines Flugplatzes für die Geschäftsfliegerei. Der Koordinationsprozess für die Festlegung eines SIL-Objektblatts Flugplatz Dübendorf wurde im Februar 2017 gestartet. Ende November 2019 wurde das Verfahren sistiert und Mitte Oktober 2020 eingestellt. Der Bund bekräftigte sein Interesse an einer Dreifachnutzung (Innovationspark, Bundesbasis mit Helikopterbetrieb und Zivilaviatik) und erklärte sich bereit, sich am vom Kanton angestossenen Syntheseprozess zu beteiligen. Gleichzeitig wurde aber auch festgehalten, dass der Bund keine aviatischen Interessen mehr sehe, die es ihm erlauben würden, die Federführung zur Planung der zivilen Umnutzung in ein Flugfeld zu behalten.

Für den Kanton Zürich stellte sich vor diesem Hintergrund die Frage, ob und in welcher Form er sich bei der Transformation des aviatischen Teils des Flugplatzareals engagieren will. Mit der Zustimmung zum Synthesebericht hat der Regierungsrat sein Bekenntnis abgegeben, sich für eine aktive Rolle im Transformationsprozess einzusetzen. Darüber, ob diese Rolle auch effektiv wahrgenommen werden soll, kann der Regierungsrat jedoch nicht in eigener Kompetenz entscheiden. Dafür ist der Kantonsrat und im Falle eines Referendums die Stimmbevölkerung zuständig.

Mit dieser Vorlage wird dem Kantonsrat ein Planungskredit für die Erarbeitung eines Umsetzungsprojekts für die zivile Aviatik beantragt. Mit dem Entscheid über diese Vorlage wird auch darüber entschieden, ob der Kanton in der Transformation des Flugplatzareals in Dübendorf mit Bezug auf die aviatische Nutzung eine aktive Rolle übernehmen will oder nicht. Wird der Planungskredit bewilligt, erhält der Regierungsrat den Auftrag und die Mittel, um ein Vorprojekt für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf mit ziviler Mitbenutzung in einen zivilen Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung auszuarbeiten und die notwendigen Verfahren einzuleiten. Eine Bewilligung des Planungskredits bedeutet aber noch nicht, dass das Vorprojekt auch umgesetzt wird. Dieser Entscheid wird wiederum beim Kantonsrat liegen. Wird der Planungskredit nicht bewilligt, hat dies zur Folge, dass sich der Kanton bezüglich der Ausgestaltung der zukünftigen Nutzung des Aviatikteils in Dübendorf auf seine Rolle als Standortkanton beschränkt. Er wird vom Bund angehört, aber eine aktive Rolle nimmt er nicht mehr wahr. Mit anderen Worten geht es vorliegend um die Frage, ob sich der Kanton weiterhin die Option für ein aktives Engagement bei der Transformation des Aviatikteils des Militärflugplatzes offenhalten will oder ob er sich auf seine Rolle als Standortkanton zurückziehen will. Im letzteren Fall überlässt er den Entscheid dem Bund.

Der Regierungsrat erachtet es als Chance für den Kanton, die Zukunft der Aviatik in Dübendorf aktiv mitgestalten zu können. Das auch für den Kanton strategisch wichtige Areal in Dübendorf bietet mit der angestrebten Dreifachnutzung ein grosses Potenzial. Es besteht die Möglichkeit, den seit seinen Anfängen für innovative Tätigkeiten genutzten Flugplatz Dübendorf zu erhalten bzw. durch die Nähe zum Innovationspark zu stärken und eine wichtige Luftfahrtinfrastruktur langfristig zu sichern. Diesen Chancen stehen aber auch Risiken gegenüber. Namentlich die im Konzept prognostizierten hohen Kosten müssen als kritisch bezeichnet werden. Bei den weiteren Arbeiten sind deshalb eine Reduktion der Kosten und ein sachgerechter Kostenteiler zwischen den verschiedenen Nutzniessenden anzustreben. Ein gewisses Potenzial dafür erscheint vorhanden. Auf jeden Fall wäre es verfrüht, bereits jetzt auf eine aktive Rolle des Kantons zu verzichten. Erst nach Abschluss der mit dieser Vorlage beauftragten Arbeiten liegen die notwendigen Grundlagen für eine Entscheidung von dieser Tragweite vor. Die Chance für ein selbstbestimmtes Handeln sollte gewahrt werden.

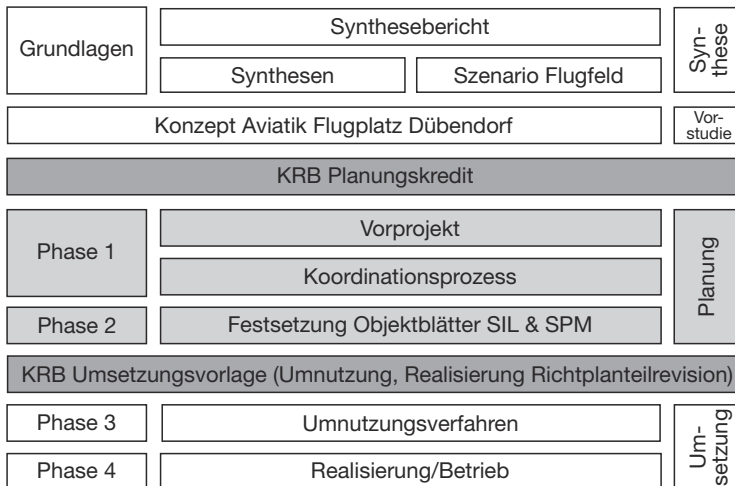
3. Vorgehen

Der Synthesebericht zeigt das räumliche Zielbild 2050 (Syntheseplan) auf. Für das Teilgebiet D wird das Szenario Flugfeld beschrieben (S. 155 ff.).

Der Flugplatz Dübendorf ist heute nach der Terminologie des Luftfahrtsrechts ein Militärflugplatz mit ziviler Mitbenutzung (Art. 38 Bundesgesetz über die Luftfahrt [SR 748.0]). Gemäss Synthesebericht soll der Flugplatz in einen zivilen Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung (Art. 31 Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt [SR 748.131.1]) umgewandelt und in Zukunft für Forschungs-, Test- und Werkflüge genutzt werden. Zudem werden unter anderen Eckwerte bezüglich Betriebszeiten und Flugbewegungen festgelegt. Diese Vorgaben genügen indessen noch nicht als Grundlage für die nächsten Schritte. Bis zur Umnutzung und Inbetriebnahme des Zivilflugplatzes sind noch einige Planungsschritte und Genehmigungsverfahren (Sachplanverfahren, Umnutzungsverfahren usw.) durchzuführen. Weiter sind die anfallenden Kosten detailliert zu erheben, die mögliche Kostentragungen zwischen den involvierten Behörden zu klären und der zivile Flugplatzbetreiber zu bestimmen. Diese Schritte erfolgen in den vier Phasen Vorprojekt und Koordinationsprozess (Phase 1), Sachplanverfahren mit Entwurf des Objektblatts des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und Anpassungen des Objektblatts des Sachplans Militär (SPM) und des SIL-Konzeptteils (Phase 2), Umnutzungsverfahren (Phase 3) und Realisierung (Phase 4). Eine Inbetriebnahme des zivilen Flugplatzes für

Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung kann gemäss aktueller Terminplanung ab 2034 erfolgen.

Die politische Entscheidungsfindung erfolgt zweistufig. In der vorliegenden ersten Vorlage (Planungsvorlage) geht es um die Durchführung der Phasen 1 und 2. Das Zielbild des Syntheseberichts wird bis auf Stufe Vorprojekt vertieft, sodass gestützt darauf der (SIL-) Koordinationsprozess, das SIL-Objektblatt und die Anpassungen des SPM-Objektblatts und SIL-Konzeptteils erfolgen können. Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, wird dem Kantonsrat eine zweite Vorlage (Umsetzungsvorlage) unterbreitet. Gemäss aktuellem Gesamtterminplan kann die Vorlage etwa Mitte 2027 beantragt werden. Darin werden die Mittel für die Umsetzung der Phasen 3 und 4, Umnutzung und Realisierung eines zivilen Flugplatzes für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung, beantragt. Zusammengefasst lassen sich die Schritte wie folgt darstellen:



Gegenstand des vorliegenden Beschlusses bilden die hellgrau hinterlegten Schritte betreffend Planung (Planungsvorlage, Phasen 1 und 2) sowie die Erarbeitung der Vorlagen für die Umnutzung und Realisierung (Umsetzungsvorlage) bzw. für eine Teilrevision des Richtplans.

Die Phasen 3 (Umnutzung) und 4 (Realisierung) werden nach Eintritt der Rechtskraft der Umsetzungsvorlage für die Umnutzung und Realisierung bzw. für die Teilrevision des Richtplans an die Hand genommen. Im Umnutzungsverfahren sind die Vorgaben des SIL zu berücksichtigen. Ein wichtiges Element ist der Nachweis über die relevanten Auswirkungen des Flugbetriebs auf Raum und Umwelt im Rahmen

einer Umweltverträglichkeitsprüfung, da mehr als 15000 Flugbewegungen pro Jahr geplant sind. Das Umnutzungsgesuch ist gemeinsam durch den zivilen Flugplatzhalter und die Flugplatzbetreibergesellschaft zu erarbeiten. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigt das Umnutzungsgesuch mit allfälligen Auflagen) sowie das Betriebsreglement und erteilt eine Betriebsbewilligung. Sollte beim Bund der Rechtsstatus eines konzessionierten Flugplatzes beantragt werden, ist für die Erteilung der Betriebskonzession das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zuständig. Der Zeitraum ab Erteilung der Genehmigungen und Bewilligungen bis zur Inbetriebnahme der neuen Bauten wird als Übergangsphase bezeichnet. In diesem Zeitraum werden neue Bauten und Anlagen erstellt, die Betriebsorganisation aufgebaut, das Start-up-Prozedere definiert, Massnahmen und Auflagen umgesetzt sowie der Transformationsprozess mit der Luftwaffe vorbereitet.

4. «Konzept Aviatik Flugplatz Dübendorf»

4.1 Zielbild

Der Flugplatz Dübendorf ist die Wiege der Schweizer Luftfahrt und damit ein historischer Ort der Innovation. An diesem geschichtsträchtigen Ort soll deshalb auch künftig Luftfahrtgeschichte geschrieben werden. Die Verbindung zum Innovationspark ist für die ganze Schweiz eine einmalige Chance, um im Bereich der Aviatik mit einem Forschungs-, Test- und Werkpflugplatz neue Wege und Technologien zu erkunden. Es soll ein Flugplatz entstehen, wo klimafreundliche Antriebsysteme, neue Materialien, treibstoffeffiziente und lärmoptimierte Landeanflüge sowie innovative Ideen für die Leichtaviatik, von Drohnen bis Lufttaxis, erforscht und getestet werden können. Der Flugplatz kann auch als multimodales Testfeld für die Erprobung von zukunftssträchtigen terrestrischen Mobilitätslösungen genutzt werden.

Die Rahmenbedingungen in Dübendorf sind dafür besonders geeignet. Die Nähe zum Innovationspark bietet dem Forschungs-, Test- und Werkflugplatz Dübendorf nicht nur im Kernbereich der Aviatikforschung grosses Potenzial, sondern auch in verwandten Forschungsbereichen wie Weltraum, Robotik und terrestrischen Mobilitätssystemen. Da in all diesen Bereichen auch neue Materialien und Verfahrenstechniken eine grosse Rolle spielen ist auch die Nähe zur Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt EMPA ein grosser Vorteil. Der Kanton Zürich ist der grösste Luft- und Raumfahrtstandort der Schweiz mit zahlreichen Dienstleistern, Zulieferbetrieben sowie wissenschaftlichen Forschungs-, Aus- und Weiterbildungsinstitutionen. Da sich

die Aerospace-Branche durch eine grosse Nachfrage nach hochqualifizierten Arbeitskräften, Innovationskraft und Internationalität ausgezeichnet, Forschungsergebnisse praktisch umsetzt und damit die gesamte Wertschöpfungskette bedient, passt sie hervorragend zum Innovationsstandort Zürich. Beispielhaft haben die erfolgreichen Innovationsvorhaben des Space Hub der Universität Zürich in der Praxis gezeigt, dass Dübendorf ein in Europa sehr gut aufgestellter Standort für anspruchsvolle und komplexe Test- und Forschungsvorhaben der Luft- und Raumfahrt ist.

Dass das Fliegen sauberer, leiser und intelligenter werden muss, ist unbestritten. Dazu braucht es neue Ansätze, intensive Forschung, aber auch mehr «Testing» und «Prototyping». Dübendorf soll ein Kompetenzzentrum des «Swiss Aerospace Clusters» werden. Mit der Auflage, dass nur Fluggeräte zugelassen werden, die den jeweils aktuell lärmgünstigsten und emissionsärmsten Kategorien angehören, soll der Flugplatz Dübendorf eine Vorreiterrolle in der Anwendung neuer Technologien einnehmen – zum Nutzen der Umwelt, der Gesellschaft und der Wirtschaft.

4.2 Konzept Aviatik Flugplatz Dübendorf

Auf der Grundlage des Syntheseberichts hat eine breit abgestützte Expertengruppe unter der Leitung des Amtes für Mobilität das «Konzept Aviatik Flugplatz Dübendorf» für die Umnutzung des Militärflugplatzes mit ziviler Mitbenutzung in einen zivilen Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung erarbeitet. Im Verständnis des Leistungsmodells der SIA-Ordnung 112 «Modell Bauplanung» entspricht das Konzept den Bestandteilen der strategischen Planung bzw. Vorstudie (SIA-Phasen 11 bzw. 21). Vertreterinnen und Vertreter des Bundes (BAZL, Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, Luftwaffe), der Standortgemeinden wie auch weitere Betroffene und potenzielle Nutzende wurden in den Erarbeitungsprozess einbezogen.

Das Konzept positioniert den Flugplatz Dübendorf als den «Forschungs-, Test- und Werkflugplatz» der Schweiz. Der zivile Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung ist Bestandteil der Dreifachnutzung des Flugplatzareals und ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal des Innovationsparks Zürich, einem Entwicklungsprojekt von kantonalem und nationalem Interesse.

Der zukünftige Betrieb des zivilen Flugplatzes mit militärischer Mitbenutzung baut auf dem heute bestehenden Pistensetting (Start- und Landebahn 11/29) auf und wird mit Flugplatzinfrastrukturen für die Forschungs-, Test- und Werkflüge (Abfertigungsgebäude, Betriebszen-

trum, Hangars für Garagierung sowie für die Wartung, Reparatur und Instandhaltung von Flugzeugen [MRO], Hangars für SkyLab und für die Helibasis der Rega und Kantonspolizei, Rollwege, Vorfelder usw.) auf der Westseite im Teilgebiet B ergänzt. Die bestehenden Infrastrukturen (Pisten, Rollwege, Entwässerung, Befeuern usw.) sind – wo notwendig – zu erneuern bzw. gemäss den gesetzlichen Vorgaben der Zivillaviatik anzupassen bzw. zu ertüchtigen.

Die Flugverfahren und Flugbetriebskonzepte sind infolge der räumlichen Nähe mit dem Flughafen Zürich zu koordinieren bzw. abzustimmen. Das Betriebskonzept berücksichtigt den gemäss Synthesebericht vorgegebenen Flottenmix und ist auf 20 000 Flugbewegungen ausgelegt.

Im Rahmen der Umnutzung des Militärflugplatzes mit ziviler Mitbenutzung in einen zivilen Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung wird dem Natur- und Landschaftsschutz eine grosse Bedeutung zugemessen. Die geplanten Massnahmen werden im Rahmen des Masterplans NUK (Natur- und Umweltkonzept) für die integrale Weiterentwicklung der Flugplatzlandschaft und der Freiräume der Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf erarbeitet und auch umgesetzt.

Erste Abklärungen deuten darauf hin, dass die Planungswerte gemäss Lärmschutz-Verordnung (SR 814.41) grossmehrheitlich eingehalten werden können. In der kommenden Projektphase sind die Lärmberechnungen zu vertiefen und die Einhaltung der Grenzwerte mittels Optimierungen der Flugbewegungen, des Flottenmix, der Flugrouten und der Hindernisabschattung anzustreben.

Betreffend Trägerschaft und Organisation ist gemäss ersten konzeptionellen Überlegungen davon auszugehen, dass zwischen einer Infrastrukturgesellschaft (Flugplatzhalterin) und einer Betriebsgesellschaft (Flugplatzbetreiberin) zu unterscheiden ist. Der Kanton Zürich und die Standortgemeinden sollen Einsitz in die Infrastrukturgesellschaft nehmen und in der Rolle als Flugplatzhalterin Eigentümervertreterin aller Flugplatzinfrastrukturen sein. Der Bund überträgt dem Kanton als Teilhaber dieser Infrastrukturgesellschaft das Baurecht an den Anlagen und stellt der Infrastrukturgesellschaft in ihrer Funktion als Flugplatzhalterin eine Betriebsbewilligung oder Betriebskonzession aus. Die Infrastrukturgesellschaft beschafft wiederum eine qualifizierte Betriebsgesellschaft (Flugplatzbetreiber), die auf der Grundlage einer Leistungsvereinbarung bzw. auf den Vorgaben der Aufsichtsbehörde (BAZL) den Flugplatz betreibt.

Erste betriebswirtschaftliche Überlegungen haben gezeigt, dass der zivile Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung in der geplanten Form nicht kostendeckend betrieben werden kann. Es sind umfangreiche Investitionen in Hoch- und Tief-

bauten, für Massnahmen der landschaftlichen Aufwertung und des Umweltschutzes, für die Beschaffung von Fahrzeugen, Betriebsmitteln und IT-Infrastrukturen wie auch im Bereich der Flugsicherung zu tätigen. Auf der Ertragsseite sind Einnahmen in Form von Lande- und Emissionsgebühren sowie Passagier- und Standplatzgebühren zu erwarten. Weiter können Erträge für das Handling der Flugzeuge, Verkauf von Treibstoff, die Vermietung der Hangars und Büroflächen, für terrestrische Nutzungen durch den Innovationspark, für Werbung und für Unterbaurechte erwirtschaftet werden. Auf der Aufwandseite stehen neben den Kapitalkosten und Abschreibungen, Baurechtszins, Personalkosten, Kosten für den Unterhalt und Betrieb der Hoch- und Tiefbauten, Betriebskosten für die Flugsicherung und den Flugwetterdienst sowie Kosten für die Sicherheit der Anlage und Versicherungen an.

Das «Konzept Aviatik Flugplatz Dübendorf» für die Umnutzung des Militärflugplatzes mit ziviler Mitbenutzung in einen zivilen Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung vertieft die Vorgaben der Synthese und zeigt die Eckwerte der zukünftigen Nutzung des Flugplatzes in Dübendorf auf. Es bildet eine fundierte und ausgewogene Grundlage für die Vertiefung der Ideen des Syntheseberichts.

5. Planung (Phasen 1 und 2) und Vorlagen für die Umsetzung und Realisierung

5.1 Vorprojekt

Auf der Grundlage des «Konzepts Aviatik Flugplatz Dübendorf» ist die Planung bis Stufe Vorprojekt (SIA-Phase 31) an die Hand zu nehmen.

In der Vorprojektphase sind die grundsätzliche Machbarkeit des Projekts (technisch, umweltrechtlich) nachzuweisen, die Kosten detailliert zu erheben und mit den Projektpartnern abzustimmen. Es ist die Finanzierbarkeit des Umnutzungsprojekts zu klären, ein geeignetes Trägerschaftsmodell zu wählen, und es sind die Rahmenbedingungen für die Ausschreibung und Beschaffung der Flugplatzbetreibergesellschaft vorzubereiten. Weiter ist ein nachhaltiges Finanzierungskonzept für den Betrieb des zivilen Flugplatzes für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung zu erarbeiten und die angemessene finanzielle Beteiligung durch den Bund, den Kanton Zürich und die Standortgemeinden festzulegen. Weiter sind Überlegungen betreffend die vertraglichen Grundlagen und die Beschaffung der Flugplatzbetreibergesellschaft anzustellen.

5.2 Koordinationsprozess und Festsetzung der Objektblätter in der Sachplanung

Die Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt haben ihre Grundlage im SIL. Der SIL besteht aus zwei Teilen, einem Konzeptteil mit den allgemeinen Zielen und Vorgaben sowie der Funktion der Flugplätze und einem Objektteil mit den detaillierten Festsetzungen für jeden einzelnen Flugplatz. Das SIL-Objektblatt legt für jede Flugplatzanlage behördenverbindlich den Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung und die Rahmenbedingungen für den Betrieb fest. Darin werden auch die Grundlagen für das zukünftige Betriebsreglement und die Anpassungen an die Flugplatzinfrastruktur festgelegt. Zusammen mit der Erarbeitung des SIL-Objektblatts ist auch das Objektblatt des SPM betreffend die Umnutzung des Militärflugplatzes mit ziviler Mitbenutzung in einen zivilen Flugplatz mit militärischer Mitbenutzung anzupassen.

In der ersten Phase wird unter der Leitung des Kantons Zürich der Koordinationsprozess mit mehreren Koordinationsgesprächen durchgeführt. Auf der Grundlage des Vorprojekts und der Voruntersuchungen zur Umweltverträglichkeit werden auf fachlicher Ebene Gespräche zu Flächennutzungs- und Betriebskonzept sowie betreffend Abschätzungen zu Auswirkungen auf Raum und Umwelt geführt.

Beim Koordinationsprozess handelt es sich um eine Zusammenarbeit der zuständigen Behörden und Fachstellen aller drei Staatsebenen auf Fachebene unter Leitung des Kantons Zürich. Ziel ist die partnerschaftliche Erarbeitung des Koordinationsprotokolls.

Die zweite Phase – nach Abschluss des Koordinationsprozesses – umfasst das eigentliche Sachplanverfahren zur Erstellung des SIL-Objektblatts sowie der Anpassungen des SIL-Konzeptteils und des SPM-Objektblatts. SIL und SPM sind gleichwertige, aufeinander abgestimmte Sachpläne. Dieses Verfahren wird vom BAZL geleitet und beinhaltet eine Anhörung der Behörden und eine Mitwirkung der Bevölkerung. Es dient auch der Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan, da Sachplan und Richtplan sich nicht widersprechen dürfen. Das vom Bundesrat beschlossene SIL-Objektblatt, das gleichzeitig anzupassende SPM-Objektblatt sowie der zu bereinigende SIL-Konzeptteil sind für alle Stufen verbindlich.

Mit der Genehmigung der SIL- und SPM-Objektblätter sowie des SIL-Konzeptteils durch den Bundesrat liegen die raumplanerischen Voraussetzungen bzw. Rahmenbedingungen für die geplante Umwandlung des Militärflugplatzes mit ziviler Mitbenutzung in einen zivilen Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung gemäss den Vorstellungen des Kantons Zürich und der

Standortgemeinden vor. Sinnvollerweise wird, wenn immer möglich, der Bundesrat gleichzeitig den revidierten kantonalen Richtplan (Kapitel Verkehr) genehmigen. Letzterer wird nach Abschluss des Sachplanverfahrens die Koordinationsergebnisse zwischen Sachplanung und Richtplanung abbilden.

5.3 Vorlagen für die Umnutzung und Realisierung

Das vom Bundesrat zu verabschiedende SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf und das Vorprojekt bilden die raumplanerische und betriebliche Grundlage für den zukünftigen zivilen Flugplatz Dübendorf für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung und die Beschaffung der Flugplatzbetreibergesellschaft. Nach Verabschiedung des SIL-Objektblatts sowie des angepassten Objektblatts des SPM und des SIL-Konzeptteils durch den Bundesrat ist dem Kantonsrat eine Vorlage für die Umnutzung und Realisierung des zivilen Flugplatzes für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung unter Berücksichtigung folgender Vorgaben zu unterbreiten:

- Der Flugbetrieb in Dübendorf muss sich in die übergeordnete Luftraumnutzung einfügen. Der Flugbetrieb in Kloten hat gegenüber demjenigen in Dübendorf Priorität.
- Der Innovationspark Zürich ist ein Schlüsselprojekt des Kantons. Synergien mit einer aviatischen Nutzung sollen genutzt, die Entwicklung des Innovationsparks soll aber durch die Aviatik nicht beeinträchtigt werden.
- Nachweis eines nachhaltigen Finanzierungskonzepts und Trägerschaftsmodells für den Betrieb des zivilen Flugplatzes für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung einschliesslich Darlegung der finanziellen Beteiligung durch Bund, Kanton Zürich und Standortgemeinden
- Sicherstellung der Mitbestimmung des Kantons Zürich in der Trägerschaft des zivilen Flugplatzes Dübendorf für Forschungs-, Test- und Werkflüge und angemessener Einbezug der Standortgemeinden
- Darlegung der Umweltauswirkungen auf das Umfeld sowie die entsprechend geplanten Umsetzungsmassnahmen
- Vorliegen des Beschaffungskonzepts für eine Flugplatzbetreibergesellschaft

Die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehr; vgl. Abschnitt 5.2) ist zusammen mit dem Verpflichtungskredit zur Umnutzung und Realisierung des zivilen Flugplatzes vorzulegen.

6. Planungskredit

Die Arbeiten gemäss Ziff. 3 werden nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Beschlusses aufgenommen. Der Gesamtterminplan geht davon aus, dass die Umsetzungsvorlage für die Umnutzung und Realisierung des zivilen Flugplatzes für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung Mitte 2027 beantragt werden kann. Die Arbeiten werden teils verwaltungsintern, teils durch Dritte erbracht. Der Kredit enthält deshalb neben externen Kosten auch Aufwendungen für eine befristete 100%-Stelle Projektleiter/in / Koordinator/in Aviatik im Amt für Mobilität. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

	Total in Franken
Ausschreibung und Beschaffung Generalplanerteam für die Phase 31 (Vorprojekt)	150 000
Vorbereitung Beschaffung des Flugplatzbetreibers	100 000
Vorbereitung und Durchführung Beschaffungen	250 000
Vollzeitstelle für Projektleitung/Koordination Aviatik befristet für die Phase Vorprojekt einschliesslich Beratung der Umsetzungsvorlage	1 000 000
Drittaufträge Führungsunterstützung (Finanz- und Rechtsberatung, Kostenplanung, Stabsunterstützung usw.)	2 000 000
Projektleitung bzw. -unterstützung	3 000 000
Generalplaner Hochbau	600 000
Generalplaner Tiefbau	500 000
Wasserbauprojekte (Dürrbach, Chrebsschüsselibach)	150 000
Umweltplaner/in (UVB-Voruntersuchung)	500 000
Generelle Entwässerungsplanung	200 000
Untersuchung der abhängigen Flugverfahren	1 100 000
Planung/Projektierung der Flugsicherung	1 300 000
Aufwendungen für Koordinationsprozess und Sachplanverfahren	200 000
Vorprojekt/Koordinationsprozess/Sachplanverfahren	4 550 000
Unvorhergesehenes, Rundung (rund 5%)	400 000
Total Planungskredit	8 200 000

Die Kosten gehen zulasten der Erfolgsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5205, Amt für Mobilität.

Die Kosten sollen wie folgt auf die kommenden Jahre aufgeteilt werden und sind ordentlich zu budgetieren (Beträge in Franken):

2023	2024	2025	2026	2027
1 500 000	3 200 000	2 200 000	800 000	500 000

7. Bisherige Ausgaben für die Transformation des Flugplatzareals Dübendorf

Bis heute sind im Zusammenhang mit der Transformation des Flugplatzareals insgesamt folgende Kosten aufgelaufen (siehe auch Vorlage 5821):

Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf (GEFD)	in Franken
RRB Nrn. 1036/2013 und 800/2015 sowie Verfügung der Volkswirtschaftsdirektion vom 21. März 2018 (Projektierungskredit)	2 960 000
RRB Nr. 900/2020 (Auftrag Synthesebericht)	2 870 000
RRB Nr. 915/2021 (Umsetzung Synthesebericht)	2 080 000
Zwischentotal GEFD	7 910 000
Ausgaben zugunsten der Stiftung IPZ	
RRB Nr. 863/2015 (Gründung der Stiftung IPZ)	500 000
RRB Nr. 34/2016 (Betriebsbeitrag für die Startphase 2016–2018 der Stiftung IPZ)	2 400 000
RRB Nr. 1079/2019 (Betriebsbeitrag)	800 000
Zwischentotal Stiftung	3 700 000
Total GEFD und Stiftung	11 610 000

8. Kostenbremse und fakultatives Referendum

Mit diesem Beschluss werden Ausgaben von 8,2 Mio. Franken bewilligt. Da dieser Betrag über 4 Mio. Franken liegt und für diese Ausgabe überdies keine gesetzliche Grundlage besteht, untersteht dieser Beschluss dem fakultativen Referendum (Art. 33 Abs. 1 lit. d Ziff. 1 Kantonsverfassung [KV, LS 101]). Er bildet im Sinne von § 35 Abs. 2 des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (LS 611) die Rechtsgrundlage für die im Beschluss festgelegten Finanzierungen.

Es handelt sich um eine neue einmalige Ausgabe. Die Ausgabenbewilligung unterliegt daher der Ausgabenbremse und bedarf der Zustimmung der Mehrheit aller Kantonsratsmitglieder (Art. 56 Abs. 2 lit. a KV).

9. Zusammenfassung und Antrag

Die Volkswirtschaftsdirektion wird gestützt auf diesen Beschluss:

- ein Vorprojekt für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf mit ziviler Mitbenutzung in einen zivilen Flugplatz für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung ausarbeiten,
- den Koordinationsprozess auf der Grundlage des Konzepts Aviatik Flugplatz Dübendorf einleiten und führen und mit dem Koordinationsprotokoll die Grundlagen für den Entwurf des SIL-Objektblatts und die notwendigen Anpassungen des SPM-Objektblatts und SIL-Konzeptteils schaffen,
- dem Regierungsrat einen Antrag zur Genehmigung des Koordinationsprotokolls und zur Auslösung des Sachplanverfahrens des Bundes vorlegen,
- dem Regierungsrat nach der Genehmigung des SIL-Objektblatts und den notwendigen Anpassungen des SPM-Objektblatts und des SIL-Konzeptteils durch den Bundesrat einen Antrag für einen Kantonsratsbeschluss für eine Umsetzungsvorlage (Kreditvorlage für die Umnutzung und Realisierung des zivilen Flugplatzes für Forschungs-, Test- und Werkflüge mit militärischer Mitbenutzung) sowie einen Antrag für einen Kantonsratsbeschluss für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans (Verkehr) vorlegen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, den Kredit zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Die Staatsschreiberin:
Jacqueline Fehr	Kathrin Arioli