



MK Flugplatzareal Dübendorf, 3. Juni 2010
Beiträge von Herrn Regierungsrat Markus Kägi

Es gilt das gesprochene Wort!

Auch ich begrüsse Sie herzlich zu unserer Veranstaltung! Bei unserer Medienkonferenz vom Juni 2009 habe ich das Flugplatzareal mit einem Edelstein verglichen und gesagt, erst durch den Schliff werde ein Edelstein zu einem Juwel. Fertig mit dem Schleifen sind wir noch lange nicht, aber immerhin: Wir *haben* weitergeschliffen, und ich möchte Ihnen kurz darstellen, welche Facetten wir mittlerweile bearbeitet haben.

Was unverändert zutrifft: Das Flugplatzareal Dübendorf ist aufgrund seiner Lage, seiner Grösse sowie seiner Grundeigentümerstruktur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich von strategischer Bedeutung. Das Areal ist mit einer Fläche von rund 230 Hektaren grösser als die Zürcher Innenstadt vom Hauptbahnhof bis zum Zürichsee. Es bietet eine einmalige Chance, um den Standort Kanton Zürich für die Bevölkerung und die Wirtschaft noch attraktiver zu machen. Zudem ist das Flugplatzareal die letzte grosse strategische Landreserve im Kanton Zürich. Als grosse Chance ist dabei zu werten, dass das gesamte Terrain einem einzigen Grundeigentümer gehört – nämlich dem Bund bzw. den *armasuisse Immobilien*. Das veranlasst uns, die Ausgangslage auch aus der Sicht des VBS darzustellen.

Der Militärflugplatz Dübendorf wird gemäss Stationierungskonzept von 2005 von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Bereits Ende 2005 wurde der Betrieb mit militärischen Jet-Flugzeugen eingestellt. Er wird in Dübendorf in Zukunft auch nicht mehr aufgenommen – das ist seit dem Entscheid des VBS vom 8. Mai 2009 geklärt. Für den Helikopter- und Flächenflugzeug-Betrieb soll der Militärflugplatz noch bis 2014 genutzt werden. Derzeit überprüft das VBS aber das Stationierungskonzept. Und es prüft dabei, ob auch das Flugplatzareal Dübendorf über 2014 hinaus weiter als Helikopter- und Lufttransportbasis genutzt werden soll.

Doch nicht nur die Luftwaffe macht einen Anspruch auf das Flugplatzareal geltend. Auch darüber hinaus wird der Flächenbedarf des Waffenplatzes Dübendorf im Rahmen eines militärischen

Nutzungskonzepts ermittelt. Dabei werden auch Synergien mit weiteren Waffenplätzen wie Kloten und Bülach sowie Frauenfeld in die Betrachtungen mit einbezogen. Das endgültige Stationierungskonzept der Luftwaffe wird das VBS nach Vorliegen des Sicherheitspolitischen Berichts voraussichtlich 2010 vorlegen können.

Trotz oder gerade wegen des noch ausstehenden Entscheides des Bundes, ob das Flugplatzareal Dübendorf künftig weiterhin militäraviatisch genutzt werden soll, ist es für den Kanton Zürich wichtig, mögliche weitere Nutzungsoptionen zu kennen. So kann eine Meinungsbildung erfolgen und die Haltung des Kantons in die laufenden Verfahren auf Bundesebene eingebracht werden – namentlich in die Überarbeitung des Stationierungskonzepts der Luftwaffe.

Um die Optionen und Alternativen möglicher künftiger Nutzungen des Flugplatzareals zu kennen, beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion im Januar 2008, ein Projekt „Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf“ einzuleiten. Unter Führung des Kantons Zürich und in Zusammenarbeit mit dem Bund, der Region Glattal sowie den drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen wurde deswegen im Rahmen einer Testplanung eine vorurteilsfreie Auslegeordnung bezüglich der möglichen künftigen Nutzungen vorgenommen.

Der Planungsprozess wurde in eine Erkundungs- und eine Vertiefungsphase aufgeteilt. Der Regierungsrat hat die Ergebnisse der Erkundungsphase vor einem Jahr gewürdigt. Zusätzlich hat er die Klärung einer Reihe von Fragen in Auftrag gegeben.

Für die Durchführung der Testplanung wurde eine Projektorganisation ins Leben gerufen. Den Lead dabei hatte das Amt für Raumordnung und Vermessung der Baudirektion. Diese Projektorganisation setzte sich aus einer Projektaufsicht, einem Begleitgremium und einer Geschäftsstelle zusammen. Bei der Zusammenstellung der Projektorganisation war uns sehr wichtig, dass sowohl Fachleute und Politiker des Bundes, des Kantons, der Planungsregion Glattal und der drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen als auch Experten aus der Privatwirtschaft vertreten waren.

Die Zusammensetzung des Begleitgremiums ist für die Vertiefungsphase angepasst worden. Es ist mit einem weiteren Vertretern aus der Volkswirtschaftsdirektion sowie je einem Vertreter aus der Bildungsdirektion und der Gesundheitsdirektion ergänzt worden. Es hat wiederum die Begleitung und Beurteilung sämtlicher Arbeiten übernommen und hat Schlussfolgerungen im Sinne von

Empfehlungen entwickelt. Die Projektaufsicht unter meinem Vorsitz ist regelmässig über die Arbeiten informiert worden.

In dieser erweiterten Darstellung sehen Sie die gesamte Projektorganisation. Unten sehen Sie die Planungsteams. Sie haben den Auftrag gehabt, sich mit Konzeptionen für die Übergangsbereiche zwischen dem Flugplatzareal Dübendorf und den Standortgemeinden zu beschäftigen. Zudem ist je ein Planungsteam mit der Klärung von Fragen zu möglichen Sondernutzungen und Fragen zu aviatischen Aspekten betraut worden.

Doch zurück zum Zentrum, zum Begleitgremium. Es steht unter dem Vorsitz von Herrn Prof. Dr. Bernd Scholl, und er ist es jetzt auch, der meine groben Ausführungen mit der nötigen Vertiefung ausstattet. Bitte, Herr Scholl!

Vielen Dank, Herr Professor Scholl!

Wie von Herrn Professor Scholl präsentiert, haben die Ergebnisse der Testplanung gezeigt, dass ein Flugbetrieb in Dübendorf in Abstimmung mit dem Flughafen Zürich technisch machbar ist. Bei mehr als 40'000 Bewegungen müsste aber der Luftraum mit dem Flugbetrieb neu organisiert werden. Die möglichen Flugbetriebsszenarien für das Flugplatzareal Dübendorf sind ein Freizeitflugplatz, ein Werkflugplatz oder ein Business-Airport. Keine dieser Nutzungen ist aber in der Lage, ihre vollen betriebswirtschaftlichen Kosten zu decken. Erst ein Business-Airport mit über 80'000 Bewegungen könnte betriebswirtschaftlich rentieren. Weil eine Drittfinanzierung unwahrscheinlich ist, muss man davon ausgehen, dass die öffentliche Hand für die Schliessung der Deckungslücke aufkommen müsste, sei es in Form einer Schenkung von Land, vergünstigten Immobilien oder von Betriebssubventionen.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht besteht ein gewisses Potenzial für einen Aviatik-Cluster aus Werkbetrieben und Zulieferern. Bei der Kombination Werk- und Militärflugplatz könnte der Werkbetrieb einen Deckungsbeitrag an das Militär leisten, sofern die Luftwaffenbasis Dübendorf aus militärstrategischen Gründen erhalten werden soll. Falls die bestehende Infrastruktur erhalten würde, bestünde weiterhin die Möglichkeit, dass zu einem späteren Zeitpunkt wieder Kampffjets in Dübendorf stationiert werden könnten.

Der Hauptnutzen eines zivilaviatischen Flugbetriebs in Dübendorf ergäbe sich aber aus dem Umstand, dass mit der Verlagerung von Flugbewegungen nach Dübendorf auf dem Flughafen Zürich zusätzliche Kapazitäten für den Linien- und Charterflugverkehr geschaffen werden könnten. Bei dieser Gesamtbetrachtung sind aber auch die Möglichkeiten zu berücksichtigen, die der Flughafen Zürich selbst hat, um die Nachfrage nach Business-Aviation auf dem eigenen Areal zu steuern (z.B. durch Gebühren).

Nach Auffassung des Regierungsrats wird mit einem Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf das volkswirtschaftliche Potenzial des Flugplatzareals nicht ausgeschöpft. Wir würden die Möglichkeit verlieren, das Areal anderweitig zu nutzen. Die Aufwertung der angrenzenden Entwicklungsgebiete käme nicht zustande und die Chance würde verpasst, längerfristig mögliche Renditen aus der Entwicklung des Areals zu erzielen. Die rund 300 Arbeitsplätze eines Werkflugplatzes stehen volkswirtschaftlich in Konkurrenz zu 5000 potenziellen Arbeitsplätzen, die durch hochwertige Nutzungen auf dem Flugplatzareal Dübendorf angesiedelt werden könnten. Beispiele dafür sind Gesundheit, Forschung und Innovation.

Die Testplanung zeigt auf, dass die weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf insbesondere mit Flächenflugzeugen oder sogar als vierte Piste des Flughafens Zürich Fragen aufwirft, die vermutlich in lang dauernden Verfahren geklärt werden müssten. Das bedeutet Planungs- und Rechtsunsicherheit auf Jahrzehnte hinaus, und zwar vor allem für die Standortgemeinden. Zahlreiche bedeutsame Entwicklungen würden gehemmt oder verhindert. Die Bevölkerung würde vom Flugplatzareal ausgeschlossen und die Lärmbelastung würde die Entwicklung der Standortgemeinden behindern. Wenn die aviatische Nutzung aber aufgegeben wird, fällt die Lärmbelastung weg und die grosse Freifläche wird zugänglich gemacht. So würden neue Entwicklungsperspektiven eröffnet.

Der Regierungsrat spricht sich gegen eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf aus. Er sieht sich darin im Einklang mit der Empfehlung des Begleitgremiums. Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans soll beim Bund deswegen der Verzicht auf eine aviatische Nutzung beantragt werden. Weiter sollen Festlegungen zur Sicherung und Entwicklung der strategischen Landreserve, zur Unterstützung der Umfeldentwicklung sowie zur verkehrstechnischen Erschliessung im kantonalen Richtplan getroffen werden. Der Bund hat somit im Rahmen des Richtplanverfahrens die Möglichkeit, bis Anfang 2011 erstmals dazu Stellung zu

nehmen. Die notwendigen Entscheide auf Bundesebene bezüglich der künftigen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf sind spätestens bis zum Abschluss der Gesamtüberprüfung (etwa 2012) zu erwirken, um die dringend notwendige Planungssicherheit herzustellen.

Es wird mehrere Jahre brauchen, bis die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen für neue Nutzungen auf dem Flugplatzareal Dübendorf geschaffen sind. Aus Sicht des Regierungsrats sollen die heute ansässigen zivilen Unternehmen im heutigen Umfang weiterbetrieben werden können, solange das Flugplatzareal militäraviatisch genutzt wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für die Ansiedlung von neuen zivilen Unternehmen die planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen fehlen. Die planungsrechtlichen Grundlagen für die künftige Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf müssen auf allen Planungsebenen in jedem Fall noch geschaffen werden. Dies betrifft auf Bundesebene insbesondere die Sachpläne Militär und Infrastruktur der Luftfahrt (bei einer Beibehaltung einer aviatischen Nutzung) sowie auf kantonaler Ebene den Richtplan. Auf kommunaler Ebene müssen die Nutzungspläne zu einem geeigneten späteren Zeitpunkt angepasst werden.

Unabhängig von der künftigen Nutzung des Flugplatzareals und um die Siedlungsentwicklung in den Standortgemeinden zu fördern, sind die Lärmkurven für den Flugplatz Dübendorf an den heutigen Betrieb als Helikopter- und Lufttransportbasis anzupassen. Wie unsere Unterlagen zeigen, ist der Betrieb eines Heliports auf dem Flugplatzareal weiterhin möglich, und zwar auch ohne eine weitere Nutzung durch Flächenflugzeuge. Aus Sicht des Regierungsrats ist deswegen eine weitere Stationierung der Rega auf dem Flugplatzareal nicht ausgeschlossen. Der Standort wäre anhand der Optimierungsmöglichkeiten zu überprüfen, wie sie in der Testplanung erarbeitet worden sind.

Im Lauf der Testplanung wurde eine enge Zusammenarbeit des Kantons mit dem Bund, der Region Glattal sowie den Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen eingerichtet. Diese Zusammenarbeit war eine wichtige Voraussetzung, dass das Projekt „Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf“ gelungen ist. Was wir an Grundlagen und Empfehlungen erarbeitet haben, verdankt sich ebenfalls dieser Zusammenarbeit. Sie soll darum auch in den weiteren Arbeiten fortgeführt werden.

Wir müssen jetzt insbesondere die Finanzierungsfragen bearbeiten, also Kosten-Nutzen-Analysen erstellen, dann wird uns die Erschliessung und die Richt- und Nutzungsplanung im Rahmen eines Gebietsmanagements beschäftigen. Das alles wird unter Federführung des Kantons stattfinden. Wir

wollen das Areal öffnen. Das bedeutet aber zwingend, dass die öffentliche Hand in die Infrastruktur investieren muss. Deswegen müssen wir sorgfältig prüfen, wie die Öffnung des Areals sowohl raumplanerisch wie volkswirtschaftlich effektiv gestaltet werden kann.

Das war es von meiner Seite. Wie es weitergeht, werden wir von Kantonsplaner Wilhelm Natrup hören. Zunächst übergebe ich das Wort aber Herrn Lothar Ziörjen. Er ist Stadtpräsident von Dübendorf und vertritt zugleich die Region Glattal. Er wird uns jetzt die Sicht der Standortregion darstellen. Bitte, Herr Ziörjen!