

Sitzung vom 15. Januar 2014

**54. Dringliche Anfrage (Ausschreibungsverfahren
für den ehemaligen Militärflugplatz Dübendorf)**

Kantonsrat Ruedi Lais, Wallisellen, sowie Kantonsrätin Stefanie Huber, Dübendorf, und Kantonsrat Bruno Fenner, Dübendorf, haben am 16. Dezember 2013 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Von heute an bis zum 4. April 2014 läuft beim Bund ein öffentliches Ausschreibungsverfahren des Bundes für den Betrieb eines gemischten, militärisch-zivilen Betriebs des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf. Verantwortlich für das Verfahren sind das UVEK, vertreten durch das BAZL, und das VBS.

In den Unterlagen zur Medienmitteilung wird erwähnt, dass der Kanton Zürich an der Erarbeitung der formellen und materiellen Inhalte der Ausschreibung «massgeblich beteiligt» gewesen sei.

In seinem Antrag zur Vorlage 4882 (Gesamtrevision des kantonalen Richtplans) hat sich der Regierungsrat für eine Aufhebung des Flugbetriebs durch Flächenflugzeuge ausgesprochen. In seinem Antrag zur Vorlage 4926 (Dringliches Postulat «Keine Kleinfliegerei auf dem Flugplatz Dübendorf») verspricht er, gegen jede Verlagerung von zivilem Flugverkehr von Kloten nach Dübendorf durch die Flughafen Zürich AG das Veto gemäss § 19 des Flughafengesetzes einzulegen.

Gemäss dem Bericht «Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf» vom 23. Juli 2012, die von der Verlagerung der General Aviation von Kloten nach Dübendorf ausgeht, ergibt ein solcher Betrieb ein Defizit von 21–24 Mio. Franken pro Jahr (S. 91). Es wären damit 1700 Arbeitsplätze in Dübendorf verbunden (knapp 10% der heutigen Zahl aller Arbeitsplätze in der Stadt). Die Zahl der in Kloten wegfallenden Arbeitsplätze wird im Bericht nicht genannt.

Es gibt Stimmen in der Öffentlichkeit, die der Neunutzung des Flugplatzareals gemäss der Richtplanvorlage «Innovationspark Dübendorf» nur zustimmen, wenn die aviatische Nutzung sich auf eine Helikopterbasis beschränkt. Gemäss dem Bericht ist eine Mischnutzung nur möglich, wenn Kanton und Gemeinden zustimmen.

In diesem Zusammenhang stellen wir die folgenden Fragen:

1. Trifft es zu, dass der Kanton Zürich «massgeblich an dieser Ausschreibung beteiligt» war? Welche Rahmenbedingungen hat er darin eingebracht?
2. Gehört insbesondere zu den Rahmenbedingungen, dass gemäss bisheriger Haltung des Kantons keine Verlagerung von Flugbewegungen von Kloten nach Dübendorf stattfinden darf? Wird gestützt auf § 19 Flughafengesetz auch jedes finanzielle Engagement der FZAG an zivilem Flugbetrieb in Dübendorf abgelehnt?
3. Wie schätzt der Regierungsrat das politische Risiko ein, dass mit einem aviatischen Mischbetrieb ein Innovationspark ver- und generell die gedeihliche städtebauliche Entwicklung der Anrainer-Gemeinden behindert wird?
4. Wie viele Arbeitsplätze werden durch den vom VBS angestrebten Mischbetrieb im Glatttal netto geschaffen, d.h. unter Berücksichtigung von in Kloten wegfallenden Arbeitsplätzen und unter Berücksichtigung der Einschränkungen, die der Weiterbetrieb der Piste in Kloten für die Entwicklung von Dübendorf und Umgebung bringt?
5. Wie viele Arbeitsplätze schafft die vom Regierungsrat gemäss der kürzlich öffentlich aufgelegten Richtplanvorlage «Innovationspark Dübendorf» angestrebte Entwicklung auf dem Areal?
6. Wie viel (einmalig, jährlich wiederkehrend) müsste der Kanton Zürich aufwenden, wenn für einen Business Airport in Dübendorf eine Schengen-Aussengrenze eingerichtet werden müsste?
7. Zieht der Regierungsrat in Erwägung, sich mit einer eigenen Offerte ohne aviatische Nutzung am Ausschreibungsverfahren zu beteiligen? Er könnte ja damit nachweisen, dass sowohl der gesamtwirtschaftliche Nutzen als auch der finanzielle Nutzen für den Bund – etwa durch Baurechtszinsen oder Verkaufserlöse – wesentlich grösser ist.
8. Würde der Regierungsrat die Gemeinden und private Interessenten der Glattalstadt einladen, sich an einer solchen Offerte zu beteiligen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Ruedi Lais, Wallisellen, sowie Stefanie Huber und Bruno Fenner, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Das Areal des Flugplatzes Dübendorf steht im Eigentum des Bundes. Die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen lassen lediglich eine Nutzung als militärische Anlage zu. Dessen ungeachtet steht es dem Bund als Eigentümer frei, sich Gedanken über die Art und Weise der zukünftigen

gen Nutzung des Areals zu machen. Eine Abweichung von der militärischen Zweckbestimmung ist indessen nur möglich, wenn vorgängig die rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst werden. Um eine zivilaviatische Nutzung zu ermöglichen, wären namentlich eine Anpassung des Sachplans Militär sowie der Erlass eines Objektblatts zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) durch den Bund erforderlich. Andere Nutzungen, die über die bundesrechtlich geregelte aviatische Nutzung hinausgehen, würden eine Änderung des kantonalen Richtplans und die Schaffung der nutzungsplanerischen Grundlagen nötig machen. Beides liegt in kantonomer Zuständigkeit.

Ende November 2013 hat der Bund die Kantone über das künftige Stationierungskonzept der Schweizer Luftwaffe informiert. Der Flugplatz Dübendorf, der bereits heute in eingeschränktem Mass betrieben wird (Sleeping Base), soll aufgegeben werden und in Zukunft nur noch als Helikopterbasis weiterbestehen. Aus den Ausschreibungsunterlagen geht hervor, dass der Bund das Areal des Flugplatzes Dübendorf in Zukunft einerseits als Innovationspark und andererseits als zivilen Flugplatz zu nutzen gedenkt.

Die Fragen, die sich im Zusammenhang mit einer Umnutzung des Flugplatzareals in Dübendorf ergeben, wurden im Bericht und im Ergänzungsbericht zum dringlichen Postulat KR-Nr. 204/2011 betreffend «Keine Kleinfliegerei auf dem Flugplatz Dübendorf» ausführlich dargelegt (Vorlagen 4926 und 4926a). Die dortigen Ausführungen zeigen, dass der Weg hin zu einer zivilaviatischen (Mit-)Benützung des Militärflugplatzes Dübendorf vorab in luftfahrtrechtlicher und planungsrechtlicher Hinsicht mit verschiedenen Hürden gespickt wäre, die dem Kanton die Möglichkeit geben würden, seinen Standpunkt nochmals einzubringen, sei es im Gespräch mit den Verfahrensbeteiligten, sei es im Rahmen von Rechtsmittelverfahren oder sei es bezüglich der richt- und nutzungsplanerischen Grundlagen für Flugplatznebenanlagen. Bis zur Einleitung der formellen Verfahren handelt es sich einstweilen um blosser Absichtserklärungen, die dem Bund als Eigentümer ohne Weiteres und alleine zustehen.

Zu Frage 1:

Die Haltung des Regierungsrates ist klar. Eine weitere aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf mit Flächenflugzeugen wird abgelehnt, hingegen wird der Aufbau eines Heliports für die Armee, die Polizei und die Rettungsflugwacht unterstützt. Zudem hat sich der Regierungsrat zum Ziel gesetzt, auf Teilen des Flugplatzareals einen Innovationspark zu errichten.

Nachdem der Bund den Entscheid zur Durchführung des Einladungsverfahrens gefällt hatte, wurde unter der Federführung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) und unter Beizug externer Fachleute eine Projektorganisation geschaffen. Die äusserst komplexen, mit dem öffentlichen Einladungsverfahren zusammenhängenden rechtlichen und tatsächlichen Fragen wurden in zwei Arbeitsgruppen bearbeitet. Die eine Arbeitsgruppe begleitete die formellen, vorab rechtlichen Gesichtspunkte des Einladungsverfahrens (Art des Verfahrens; Aufbereitung der den Interessenten zur Verfügung zu stellenden Unterlagen; Grobdefinition des Kriterienkatalogs für die Bewertungen der Offerten u. a. m.). Die andere Arbeitsgruppe widmete sich den materiellen Gesichtspunkten des Einladungsverfahrens (Festlegung des Perimeters eines zivilen Flugplatzes, mögliche Nutzungen innerhalb dieses Perimeters, raumplanerische Vorgaben der Gemeinden und des Kantons Zürich, Auswirkungen eines zivilen Flugbetriebes in Dübendorf auf den Betrieb des Flughafens Zürich u. a. m.). Der Kanton Zürich war in beiden Arbeitsgruppen vertreten.

Mit dem Ausschreibungsverfahren soll ermittelt werden, ob sich eine Betreiberin oder ein Betreiber für eine zivilaviatische Nutzung finden lässt. Für diesen Schritt bedarf der Bund keiner Zustimmung des Kantons. Die Vertretung des Kantons Zürich konnte ihre Meinung in den Arbeitsgruppen einbringen. Entscheidungskompetenzen hatte sie keine. Die Einflussmöglichkeiten waren also begrenzt. Die Vertretung des Kantons hatte die Aufgabe, darauf zu achten, dass die formal-rechtlichen, raumplanungs- und umweltrechtlichen Vorgaben sowie die Interessen des Kantons berücksichtigt werden. Als Grundlage diente die eingangs dargelegte Haltung des Regierungsrates.

Zu Frage 2:

Die Ausschreibungsunterlagen setzen zwar einen gewissen Rahmen für die zukünftige Nutzung, der Bund liess jedoch bewusst einen Spielraum für die Anbietenden offen. Erst wenn eine Betreiberin oder ein Betreiber gefunden ist und diese oder dieser auch den Zuschlag erhält, ist das endgültige Nutzungskonzept bekannt. Der Kanton wird Gelegenheit haben, seine Interessen im Rahmen der Verfahren zur Festlegung der rechtlichen Rahmenbedingungen einzubringen.

Gemäss § 19 des Flughafengesetzes (LS 748.1) erteilt der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat Weisungen für Beschlüsse des Verwaltungsrates, die Gesuche an den Bund über Änderungen der Lage und Länge der Pisten und Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung be-

treffen (Abs. 1). Weisungen betreffend die Zustimmung zu Gesuchen an den Bund über die Änderung der Lage und Länge der Pisten genehmigt der Kantonsrat sodann in der Form des referendumsfähigen Beschlusses (Abs. 2). § 19 bietet somit keine Handhabe für den Regierungsrat, wenn es darum geht, der Flughafen Zürich AG (FZAG) ein finanzielles Engagement in Dübendorf zu untersagen. Für einen solchen Entscheid gelten die ordentlichen Prozesse für die Entscheidungsfindung in der Gesellschaft. Allerdings hat die FZAG erklärt, dass sie kein Interesse an einer solchen Beteiligung habe.

Zu Frage 3:

Die Lärmbelastung und die Hindernisbegrenzung waren wichtige Gründe für die ablehnende Haltung des Regierungsrates gegenüber einem zivilen Flughafenbetrieb. Die Auswirkungen der aviatischen Nutzung können jedoch erst abschliessend beurteilt werden, wenn das endgültige Nutzungskonzept vorliegt. Entscheidend werden vor allem die Auswirkungen der Lärmkurven und der Bereiche mit Hindernisbegrenzung auf die Nutzbarkeit von Flächen ausserhalb eines Flugplatzperimeters sein. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass der Innovationspark auch im Falle einer zivilaviatischen Nutzung erstellt werden kann.

Zu Fragen 4 und 5:

Verlässliche Aussagen über neue und wegfallende Arbeitsplätze können heute keine gemacht werden.

Zu Frage 6:

Die Grenzkontrollen bei Flughäfen liegen grundsätzlich in der Zuständigkeit der Kantone. Der Aufwand für die Kontrollen ist jedoch von der konkreten Ausgestaltung der Nutzung abhängig. Da diese erst bekannt ist, wenn eine Betreiberin oder ein Betreiber ein Angebot mit einem konkreten Nutzungskonzept eingereicht hat, kann heute noch keine Aussage zu den zukünftigen Kosten gemacht werden.

Zu Fragen 7 und 8:

Der Bund will mit der Ausschreibung eine zivile Betreiberin oder einen zivilen Betreiber des Flugplatzes suchen. Dementsprechend sind die Ausschreibungsunterlagen und die Bewertungskriterien ausgelegt. Ein Angebot, das keine aviatische Nutzung vorsähe, hätte von vornherein keine Chance. Dass eine aviatische Nutzung aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht optimal ist, ergibt sich im Übrigen auch aus dem Schlussbericht zur vom Bund in Auftrag gegebenen Studie «Militärisch-zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf, Operationelle Machbarkeit, betriebs- und volkswirtschaftliche Auswirkungen» vom 23. Juli 2012

(www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/29828.pdf). Der volkswirtschaftliche Nutzen steht für den Bund auch nicht im Vordergrund. Es geht ihm zur Hauptsache darum, der nationalen Luftfahrt eine strategische Landreserve zu sichern.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi