

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 391/2020

Sitzung vom 13. Januar 2021

9. Anfrage (Geschäftsaviatik im Kanton Zürich)

Die Kantonsräte Christian Lucek, Dänikon, Andreas Geistlich, Schlieren, und Hanspeter Hugentobler, Pfäffikon, haben am 26. Oktober 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Im RRB 37/2017 weist der Regierungsrat auf die Engpässe bei den Landesflughäfen hin und er anerkennt die Militärflugplätze als wichtige Reserve für die Zivilluftfahrt, vor allem für die Business Aviation und unter Umständen auch für den Linienverkehr. Der Kanton, auch Hauptaktionär der Flughafen Zürich AG, ist sich der Engpässe und den diversen Bauvorhaben in den aviatischen Infrastrukturen bewusst.

In diesem Zusammenhang stellen wir dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Mit dem RRB 37/2017 anerkennt der Regierungsrat, dass die Business Aviation für einen Wirtschaftsstandort mit der Ausstrahlung und den Ansprüchen Zürichs wichtig ist.
 - a) Ist diese Einschätzung immer noch aktuell?
 - b) Welche Strategie sieht er für die für den Wirtschaftsstandort bedeutsame Geschäftsflugfahrt vor?
2. Im selben RRB betont der Regierungsrat die Prämisse eines eigenwirtschaftlichen Betriebs des Flugplatzes ohne Subventionen oder Risikoübernahmen durch den Kanton. Der Regierungsrat anerkannte deshalb die Bedeutung von ertragsstarken Nutzungen wie zum Beispiel der Business Aviation.
 - a) Wie gedenkt der Kanton sicherzustellen, dass der Betrieb auf dem Flugareal Dübendorf in Zukunft für den Kanton zu keiner Mehrbelastung führt?
3. Der Regierungsrat verfolgte bis anhin eine 3-fach Nutzung des Areals, weil diese auch interessanten Synergien zwischen Innovationspark und ziviler Aviatik ermöglicht, bsp. im Kontext mit aviatischen Innovationen.
 - a) Wie will der Regierungsrat sicherstellen, dass diese, auch für den IPZ wichtige Infrastruktur erhalten und funktionsfähig bleibt?

4. Der Kanton Zürich war im Beurteilungsgremium der Ausschreibung des Bundes vertreten. Der Regierungsrat anerkannte das Geschäftsmodell der FDAG und wies in der Folge das Alternativkonzept der Standortgemeinden zurück.
 - a) Welche konkreten Gründe führten zum Meinungsumschwung innerhalb einer Legislaturperiode, nachdem der Regierungsrat noch bis Mitte Mai 2020 auf eine umfassende Anfrage aus dem Kantonsrat (KR-Nr. 84/2020) seine bisherige Haltung vertreten hatte?
5. Eine gute Anbindung der Schweiz ist von nationaler strategischer Bedeutung.
 - a) Wie beurteilt der Regierungsrat vor diesem Hintergrund, dass der Bund im Falle Flugplatz Dübendorf die Initiative nun an den Kanton übergibt?
 - b) Wird der Regierungsrat die Planung der aviatischen Zukunft in Dübendorf in eine nationale Luftfahrt-Gesamtstrategie einbetten?
 - c) Wenn nicht: Besteht dann nicht die Gefahr, dass die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf, der auch aus schweizerischer Perspektive eine wichtige strategische Rolle einnimmt, zu isoliert geplant wird?
6. Der Regierungsrat hat zur Erstellung eines Syntheseberichts bis Frühjahr 2021, eine Task Force mit Vertretern aus der Verwaltung dem IPZ und den Anrainergemeinden, mit Einladung an den Bund zur Mitwirkung eingesetzt.
 - a) Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass in diesem Gremium auch die aviatische Kompetenz sowohl in technischer wie auch ökonomischer Hinsicht eingebracht wird?
 - b) Ist der Regierungsrat bereit, entsprechende Fachkreise, wie zum Beispiel den Fachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt, Aerosuisse in die Task Force aufzunehmen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christian Lucek, Dänikon, Andreas Geistlich, Schlieren, und Hanspeter Hugentobler, Pfäffikon, wird wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat hat sich letztmals mit Beschluss Nr. 37/2017 zur Zivilaviatik in Dübendorf geäußert. Darin wird der Entscheid des Bundes, einen Teil des Flugplatzareals in Zukunft zivilaviatisch zu nutzen, unterstützt. Für die weiteren Arbeiten wurden Eckwerte festgelegt, die seither als Beurteilungskriterien für die Bewertung der Planungsschritte im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)-Koordinationsprozess dienen. Vor allem wurde die vom Bund angestrebte Dreifachnutzung des Flugplatz-

areals (Zivilaviatik, militärische Bundesbasis und Innovationspark) im Sinne eines strategischen Entscheids bekräftigt. Die strategische Bedeutung des Areals ist auch heute unbestritten. Allerdings haben sich die Rahmenbedingungen mit dem Entscheid des Bundes betreffend Auflösung des Vertrags mit der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) und dem Urteil des Verwaltungsgerichts betreffend Aufhebung des kantonalen Gestaltungsplans Innovationspark Zürich (VB.2018.00760) geändert. Zwar wurde das Urteil des Verwaltungsgerichts beim Bundesgericht angefochten. Mit Blick auf die beschriebenen Wechselwirkungen zwischen den Nutzungen hat sich der Regierungsrat aber dennoch für einen Marschhalt entschieden. Als Grundlage für die weiteren Schritte soll mit einer breiten Auslegeordnung geprüft werden, wie sich die drei Nutzungen auf dem Flugplatzareal aus wirtschaftlicher, rechtlicher und politischer Sicht optimal umsetzen lassen.

Zu Fragen 1 und 2:

An der Einschätzung der Bedeutung der Businessaviatik für den Kanton Zürich hat sich nichts geändert. Die Geschäftsfliegerei ist für den Wirtschaftsstandort nach wie vor sehr wichtig. Am Flughafen Zürich bestehen sehr gute Infrastrukturen für die Geschäftsfliegerei. Das Angebot wird aktuell erneuert und ausgebaut. Der Kanton Zürich setzt sich dafür ein, dass die Geschäftsfliegerei in Zürich Kloten auch in Zukunft gesichert ist. Im Rahmen des Syntheseberichts zum Flughafenareal in Dübendorf wird zu klären sein, welche zivilaviatische Nutzung in Dübendorf aus wirtschaftlicher, rechtlicher und politischer Sicht umsetzbar ist. Ziel ist weiterhin ein eigenwirtschaftlicher Betrieb in Dübendorf.

Zu Frage 3:

Die Dreifachnutzung wird weder vom Bund noch vom Regierungsrat infrage gestellt. Sie bildet auch die Grundlage für die Auslegeordnung über das ganze Flugplatzareal. Im Synthesebericht soll aufgezeigt werden, wo und in welchem Umfang diese Nutzungen umgesetzt werden können. Dabei wird namentlich auch darauf zu achten sein, dass der Innovationspark von der für ihn wichtigen Aviatikinfrastruktur profitieren kann. Die unmittelbare Nähe des Innovationsparks zu einem Flugplatz ist ein Alleinstellungsmerkmal, das den Innovationspark für Forschungsflüge und aviatiknahe Technologien attraktiv macht.

Zu Frage 4:

Der Bund hat den Rahmen für die zivilaviatische Nutzung im Rahmen der Ausschreibung für eine Betreiberin eines Zivilflugplatzes in Dübendorf festgelegt und der FDAG den Zuschlag für die Erstellung eines Zivilflugplatzes erteilt. Die Haltung des Regierungsrates wurde im Beschluss Nr. 37/2017 dargelegt. Kernelement dieses Beschlusses bilden die Eckwerte für die zivilaviatische Nutzung in Dübendorf. Diese haben

auch heute noch Bestand. In der Zwischenzeit haben sich die Rahmenbedingungen für die aviatische Nutzung in Dübendorf allerdings geändert. In der Medienmitteilung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 14. Oktober 2020 wurde festgehalten, dass der Bund das Sachplanverfahren für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit Bundesbasis einstelle. Dies erfolge aufgrund der stark veränderten Ausgangslage: Bei den Vertiefungsarbeiten der FDAG, die den Zuschlag zum Betrieb erhalten hatte, seien Fragen aufgetaucht, die zu Beginn nicht absehbar waren. Zudem hätten die Standortgemeinden grosse Vorbehalte gegen das Konzept geäussert. Mit dem Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Zürich vom Juli 2020 sei auch die Planung für den Innovationspark auf dem Areal in Dübendorf gebremst. Für den Bundesrat sei es aus diesen Gründen nicht realistisch, weiter am bisherigen Konzept festzuhalten. Er habe deshalb an seiner Sitzung vom 14. Oktober 2020 das UVEK und das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport beauftragt, sich stattdessen am konzeptionellen Neustart des Planungsprozesses durch den Kanton Zürich zu beteiligen. Die bisherige Zusammenarbeit mit der FDAG werde beendet. Damit steht das Konzept der FDAG nicht mehr zur Disposition.

Zu Frage 5:

Wie bereits erwähnt, hat sich an der Einschätzung der Bedeutung der Businessaviatik nichts geändert. Auch die strategische Bedeutung der Flugplatzinfrastruktur ist nicht infrage gestellt. Die Auslegeordnung dient denn auch dazu, den wirtschaftlichen, rechtlichen und politischen Rahmen für eine Dreifachnutzung mit Zivlaviatik in Dübendorf zu definieren. Zuständig für die Zivilluftfahrt bleibt jedoch der Bund (Art. 87 Bundesverfassung [SR 101]). Damit muss sich eine zivilaviatische Nutzung in Dübendorf in jedem Fall in die diesbezüglichen Planungen des Bundes einfügen. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass der Bund das Sachplanverfahren für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit Bundesbasis im Oktober 2020 einstellte, da dieses im Wesentlichen auf den nun hinfällig gewordenen Grundlagen für die Ausschreibung für eine Betreiberin eines Zivlflugplatzes beruhte.

Zu Frage 6:

Die Taskforce ist gemäss RRB Nr. 900/2020 ein Koordinations- und kein Fachgremium. Sie hat die Aufgabe eines «Projektkatalysators» bzw. «Kümmerers» und koordiniert die verschiedenen Ebenen der Stakeholder. Sie steuert und koordiniert die Stakeholder und setzt zur vertieften Bearbeitung einzelner Teilprojekte Arbeitsgruppen ein. Eine solche Arbeitsgruppe wird auch im Bereich Aviatik unter der Leitung des Amtes für Mobilität geführt. Sie steht in Kontakt mit Vertretungen aus den massgeblichen Fachkreisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli