

Sitzung vom 13. Mai 2020

489. Anfrage (Welche Nutzung auf dem Flugplatz Dübendorf wünscht der Regierungsrat?)

Kantonsrat Felix Hoesch, Zürich, und Kantonsrätin Leandra Columberg, Dübendorf, haben am 2. März 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Für die zukünftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf und der vorhandenen Piste gibt es mindestens drei Vorstellungen:

- a. Betrieb durch die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG)¹
- b. Betrieb als historischer Flugplatz mit Werkflügen²
- c. Kein Betrieb von Flächenflugzeugen und Rückbau der Piste

Der Zürcher Regierungsrat hat sich schon länger nicht mehr öffentlich geäußert, welche Variante, oder vielleicht ein ganz anderes Szenario, für ihn Priorität hat.

In dem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wünscht sich die Regierung den Betrieb durch die FDAG? Wenn ja, bitten wir um Erklärung warum und ob irgendwelche Randbedingungen gefordert werden.
2. Wird der Betrieb als historischer Flugplatz mit Werkflügen favorisiert? Wenn ja, bitten wir um Erklärung warum und ob irgendwelche Randbedingungen gefordert werden.
3. Hat die Piste am Flugplatz Dübendorf überhaupt eine strategische Bedeutung oder kann nicht bereits jetzt mit der Nutzung durch Flächenflugzeuge verzichtet werden? Wenn nein, warum hat die Piste eine strategische Bedeutung?
4. Wie kann die ansässige und zukünftige Bevölkerung im Glatttal und in Zürich-Schwamendingen von übermässigem Fluglärm geschützt werden?
5. Wie kann die ansässige und zukünftige Bevölkerung vor den landseitigen Auswirkungen des Flugplatzes geschützt werden?
6. Wie sind der Betrieb und ein allfälliger Ausbau des Flugplatzes in Dübendorf mit den Klimazielen von Bund und Kanton vereinbar?
7. Wo kann im Glatttal rund um den Flugplatz Dübendorf die im Richtplan geforderte Verdichtung realisiert werden?

¹ <http://www.duebendorf-flugplatz.ch/>

² <https://www.historischer-flugplatz.ch/>

8. Wie kann der Bevölkerung im Glatttal und insbesondere von Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen der nötige Frei- und Grünraum gewährt werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch, Zürich, und Leandra Columberg, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Am 31. August 2016 erliess der Bundesrat die Grundlagen für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit einer Helikopterbasis, das von der Luftwaffe mitbenützt werden kann. Er setzte die Änderungen im Sachplan Militär (SPM) und im allgemeinen Teil (Konzeptteil) des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) fest. Die Lärmbelastungskurven wurden an die geplante Nutzung angepasst und enger gezogen. Gleichzeitig wurde die Änderung des Richtplans des Kantons Zürich für die Umsetzung des Innovationsparks genehmigt. Mit diesen Festlegungen hat der Bundesrat behördenverbindliches Planungsrecht geschaffen (Art. 22 Abs. 1 Raumplanungsverordnung [RPV; SR 700.1]). Die Festsetzung bindet die Behörden insoweit, als sich die damit verbundenen Auswirkungen auf Raum und Umwelt anhand der Sachplangrundlagen und des Standes der Planungen von Bund und Kantonen im Zeitpunkt der Festsetzung beurteilen lassen. Im Verhältnis zu den kantonalen Richtplänen sind die im Sachplan für die Verwirklichung konkreter Vorhaben getroffenen Anordnungen für den Kanton so weit verbindlich, als der Bund im betreffenden Bereich von Verfassung und Gesetzes wegen über entsprechende Kompetenzen verfügt (Art. 23 Abs. 1 RPV). Im Bereich der Aviatik ist der Bund umfassend zuständig (Art. 87 BV [SR 101]). Somit ist zumindest der Entscheid des Bundes, wonach in Dübendorf ein ziviles Flugfeld errichtet werden soll, für den Kanton verbindlich. Offen ist hingegen der Umfang des Flugbetriebs. Diese Grundlagen sind bis zum Erlass von neuen Grundlagen durch den Bund verbindlich.

Zurzeit läuft der Prozess zur Festlegung eines Objektblatts für den zukünftigen Flugplatz Dübendorf. Der SIL enthält für jeden Flugplatz ein Objektblatt, in dem die Vorgaben aus dem Konzeptteil für die einzelnen Flugplätze konkretisiert werden. Das Objektblatt legt den Rahmen für künftige Aus- und Umbauten der Infrastruktur sowie für die Ausrichtung des Betriebs eines Flugplatzes behördenverbindlich fest. Es enthält Vorgaben für den Betrieb, zum Flugplatzperimeter, zur Lärmbelastung, zur Hindernisbegrenzung, zum Natur- und Landschaftsschutz sowie zur Er-

schliessung. Das Objektblatt ist Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglements und die Bewilligung von Flughafenanlagen (Plan-genehmigung). Im SIL-Verfahren geht es um die Festlegung der Rahmenbedingungen für den zukünftigen Flugbetrieb in Dübendorf und nicht um die Beurteilung von Unternehmenskonzepten. Das SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf wurde am 18. Januar 2019 öffentlich aufgelegt. Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 471/2019 dazu Stellung genommen. Der Beschluss des Bundesrates steht noch aus.

Zu Fragen 1 und 2:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 37/2017 die aus kantonaler Sicht wichtigsten Eckwerte für den zukünftigen Flugbetrieb in Dübendorf festgelegt. Nachdem sich die formalen Rahmenbedingungen seither nicht geändert haben, gelten diese Eckwerte unverändert. Wie vorstehend dargelegt, ist es nicht Aufgabe des Kantons, sich für das Betriebskonzept der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) oder für dasjenige der Werkflugplatz Dübendorf AG auszusprechen. Entscheiden über den Betrieb muss letztlich der Bund als Prozesseigner und Grundeigentümer.

Zu Frage 3:

Gemäss dem Stationierungskonzept 2013 soll der Luftwaffenbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf auf eine Helikopterbasis mit der Möglichkeit zur Mitbenutzung einer zivil betriebenen Piste reduziert werden. Im Luftfahrtpolitischen Bericht 2016 stellte der Bund fest, dass, mit Blick auf die Engpässe bei den Landesflughäfen, die Militärflugplätze eine wichtige Reserve für die Zivilluftfahrt darstellen würden, vor allem für die Business Aviation und unter Umständen auch für den Linienverkehr. Im Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt, vom 26. Februar 2020 legte der Bund fest, dass Teile des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld umgenutzt würden und in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr dienen. Weiter solle es Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen offen stehen. Aviatische Grundschulung und Linienverkehr seien ausgeschlossen. Zudem beherberge das zivile Flugfeld Dübendorf eine Helikopterbasis für Rettungsflüge und Flüge der Kantons-polizei. Damit erfüllt die Piste strategische Interessen.

Zu Frage 4:

Als neue Anlage im Sinne des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) muss der Flugplatz die Planungswerte gemäss Anhang 5 zur Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) einhalten. Erleichterungen können keine gewährt werden. Das Gebiet mit Lärmbelastung im Entwurf des SIL-Objektblatts Flugplatz Dübendorf vom 18. Januar 2019 beruht auf der Fluglärm-berechnung der FDAG vom Oktober 2017. Die Lärmbelastungs-kurven wurden nach der in Anhang 5 LSV festgeschriebenen Methode

berechnet. Ausgehend vom Betriebskonzept der FDAG beruht die Fluglärmrechnung auf einer jährlichen Flugbewegungszahl von 28600. Davon sind 13 500 Geschäftsreise Flüge, 2500 Flüge der Leichtaviatik, 4000 Helikopterflüge (wovon 2700 der Blaulichtorganisationen), 1000 Flüge mit historischen Flugzeugen und 7600 militärische Flüge (6100 Helikopter, 1500 Flächenflugzeuge).

Berechnungen im Zusammenhang mit dem SIL-Objektblatt zeigen Differenzen zwischen den Lärmkurven gemäss SPM und dem Betriebskonzept der FDAG. Aufgrund der Umverteilung eines Teils des Helikopterverkehrs auf die Piste wird das Gebiet mit Lärmbelastung im Norden der Piste deutlich kleiner. Mit der abweichenden Verteilung der Pisten-nutzungsrichtungen gegenüber den Annahmen beim SPM verringert sich die Lärmbelastung im Westen (Bereich Innovationspark). Sie führt aber zu einer Ausdehnung der Fluglärmkurven im Osten gegenüber den Lärmkurven aus dem SPM. Die Optimierungen im Bereich der Lärmempfindlichkeitsstufe ES II gemäss LSV führen insgesamt zu einer deutlichen Verringerung des von Fluglärm betroffenen Gebiets. Die Planungswerte ES II werden voraussichtlich bis auf zwei bewohnte Gebäude eingehalten sein, was einer klaren Verbesserung gegenüber den ursprünglichen Lärm- auswirkungen entspricht.

In den Eckwerten hat der Regierungsrat festgehalten, dass das Lärmkorsett gemäss Festsetzung vom 31. August 2016 im SPM auf Dauer Bestand haben muss und nicht überschritten werden darf. Lärmoptimierungen sind durch Einschränkungen bei Betriebszeiten und Optimierung der Helikopterstandorte und -flugrouten anzustreben, nicht aber durch Festlegung eines Bewegungsplafonds. Zudem darf die Siedlungsentwicklung durch den Flugbetrieb nicht beeinträchtigt werden. Mit Blick auf Art. 11 Abs. 2 USG ist es wichtig, dass klar definierte Betriebszeiten festgelegt werden und dass auf einen Flugbetrieb in der Nacht verzichtet wird, da Flüge in den Nachtstunden ein grosses Störpotenzial haben. Keinen Einschränkungen unterliegen die Flüge gemäss Art. 39d der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (SR 748.131.1), beispielsweise Rettungsflüge und Flüge der Kantonspolizei.

Zu Frage 5:

Laut Entwurf des SIL-Objektblatts Flugplatz Dübendorf vom 18. Januar 2019 wird die genaue Lage und die Ausgestaltung der Zufahrtsstrassen und -wege zum Flugplatz und deren Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz im Umnutzungsverfahren festzulegen sein. Die Lage und die Ausgestaltung der Rad- und Fusswegverbindung ab Bahnhof Dübendorf sowie die Parkierung und der öffentliche Verkehrsanschluss seien ebenfalls im Umnutzungsverfahren festzulegen. Die landseitigen Auswirkungen werden dereinst im Umweltverträglichkeitsbericht ausgewiesen

werden. Die aktuellen Verkehrszahlen und die Verkehrsprognosen sind dort im Detail darzustellen. Es ist jedoch von wenigen Fahrten pro Tag auszugehen, da die ansässigen Betriebe keinen nennenswerten Publikumsverkehr verursachen und die Fliegerei nicht auf Passagierverkehr beruht.

Zu Frage 6:

Der Regierungsrat hat in den Richtlinien der Regierungspolitik 2019–2023 das neue Langfristziel LFZ 7.6 «Der Ausstoss der Treibhausgase ist im Rahmen des Pariser Abkommens so weit gesenkt, dass ein Beitrag zur notwendigen Begrenzung des globalen Klimawandels geleistet wird» verankert (RRB Nr. 670/2019). Die Klimaziele von Bund und Kanton können im Bereich der Luftfahrt jedoch nur auf globaler oder zumindest auf europäischer Stufe erreicht werden. Diesbezüglich ist der Bund bereits mit Nachdruck in den entsprechenden Gremien engagiert. Da die Luftfahrt in die abschliessende Kompetenz des Bundes fällt (Art. 87 BV), besteht kein Raum für kantonale Regelungen. Der Betrieb des zukünftigen Flugplatzes beruht auf einer Sicherung des heutigen Betriebs und einer Verkehrsverlagerung, nicht auf Mehrverkehr.

Zu Frage 7:

Im kantonalen Raumordnungskonzept (ROK) wird der grösste Teil des Glattals und der darin liegende Flugplatz Dübendorf dem Handlungsraum «Stadtlandschaft» zugewiesen. Stadtlandschaften zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine grosse Entwicklungsdynamik aus. Das unmittelbare Gebiet um den Flugplatz Dübendorf ist mehrheitlich dem Siedlungsgebiet nach kantonalem Richtplan zugeordnet, womit die zentrale Voraussetzung für die gewünschte Siedlungsentwicklung erfüllt ist. Der kantonale Richtplan weist in der Nähe des Flugplatzes das kantonale Zentrumsgebiet Nr. 5 Wallisellen/Zürich/Dübendorf-Stettbach als Entwicklungsgebiet aus. Dieses ist in Abstimmung mit der künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf und mit der Erweiterung der Glattalbahn weiterzuentwickeln.

Auch auf regionaler Stufe werden die Planungsvorgaben weiter konkretisiert. Im regionalen Richtplan Glattal ist das Gebiet vom Zentrum Dübendorf über den Bahnhof Dübendorf, entlang der Wangenstrasse bis zum Flugplatzkopf als regionales Zentrumsgebiet ausgewiesen. Die Richtplanung weist auch in den anderen, an den Flugplatz angrenzenden Standortgemeinden wie Wangen-Brüttisellen und Volketswil sowie in den Nachbargemeinden Wallisellen, Dietlikon, Schwerzenbach, erhebliche Potenziale für die Siedlungsentwicklung nach innen aus. Diese übergeordneten planungsrechtlichen Vorgaben sind behördenverbindlich und auf kommunaler Stufe bei der Erarbeitung der Richt- und Nutzungsplanung grundeigentümerverbindlich umzusetzen.

Wie bei der Beantwortung der Frage 4 ausgeführt, ergeben sich aus den Lärmbelastungskurven nur auf zwei bestehenden Wohngebäuden direkte Auswirkungen. Die im Richtplan geforderte Entwicklung des Gebiets um den Flugplatz Dübendorf wird also durch einen Betrieb, wie er dem geltenden Betriebskonzept zugrunde gelegt ist, nicht beeinträchtigt.

Zu Frage 8:

Die kantonale Richtplanung enthält auch bezüglich der Frei- und Grünräume konkrete Vorgaben. So ist im ROK festgehalten, dass im Handlungsraum «Stadtlandschaft» städtebauliche Qualitäten und eine ausreichende Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sowie bei der Erstellung grossmassstäblicher Bauten sicherzustellen sind. Ebenso sind attraktive Freiraum- und Erholungsstrukturen, beispielsweise entlang von Gewässern, zu schaffen. Der kantonale Richtplan legt ferner fest, dass in Zentrumsgebieten überdurchschnittlich dichte Nutzungen anzustreben und diese hinsichtlich der Freiraumgestaltung bedarfsgerecht zu strukturieren sind. Der regionale Richtplan konkretisiert auch diese Vorgaben und legt fest, dass z. B. bei der Aufwertung des Glattrams (Fil Bleu) der Erholungsfunktion eine besondere Bedeutung einzuräumen ist. Zudem sollen neue Frei- und Grünraum-Schwerpunkte für die Erholung in den Entwicklungsgebieten geschaffen werden. Die sogenannten Erholungsringe (Flughafen, Hardwald, Flugplatzareal, Greifensee) sollen mit attraktiven Langsamverkehrswegen verbunden werden (Fil Vert). Auch diese planungsrechtlichen Vorgaben sind behördenverbindlich und entsprechend auf kommunaler Stufe bei der Erarbeitung der Richt- und Nutzungsplanung umzusetzen.

Direkt auf dem Flugplatzareal wird sich – auf der vom Bund für diese Nutzung reservierten Fläche – der Innovationspark Zürich baulich entwickeln. Die städtebauliche Konzeption des Innovationsparks sieht grosszügige Frei- und Grünräume vor, die für die Bevölkerung frei zugänglich sein werden. Mit dem Bau des Innovationsparks wird das bis heute unzugängliche Flugplatzareal zukünftig zumindest in einem Teil als Grün- und Freiraum für die Bevölkerung geöffnet.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli