

Sitzung vom 24. August 2011

**1021. Anfrage (Sistierung Planungsarbeiten
für Militärflugplatz Dübendorf)**

Die Kantonsräte Orlando Wyss, Dübendorf, und Christian Lucek, Dänikon, haben am 23. Mai 2011 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat hat in seinem Beschluss vom 19. Mai 2010 «Flugplatzareal Dübendorf – Abschluss der Testplanung und weiteres Vorgehen» (RRB Nr. 751/2010) klar gemacht, dass er auf die zukünftige aviatische Nutzung des Areals Flugplatz Dübendorf verzichten will. Bei den Testplanungen im Vorfeld des Regierungsratsentscheids wurde auch die weitere aviatische Nutzung des Geländes geprüft, doch lag der Fokus der Planungsstellen bei der zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes. Die Argumente der Task Force Dübendorf, welche durch die Schaffung eines luftfahrttechnologischen Kompetenzzentrums die vorhandene Infrastruktur für Luftfahrtfertigungs- und Unterhaltsbetriebe als Werkflugplatz nutzen will, wurden zwar gehört, aber nicht weiterverfolgt. Dass dieses Konzept Hightech-Unternehmen, aviatiknahe Betriebe und Forschungsprojekte mit einer hohen Wertschöpfung einbezieht, gleichzeitig aber die militärische Nutzung des Areals weiterhin ermöglicht, erachtete man als nicht weiter prüfenswert. Stattdessen konzentrierte man sich bei der Argumentation gegen den Erhalt der Flugplatzinfrastruktur auf die Finanzierung der Anlage durch zivile Flugbewegungen, welche erst ab der Zahl 80 000 rentabel sei. Dieses Horrorszenario steht den Plänen einer militärisch-zivilen Nutzung diametral gegenüber. Dank der hohen Wertschöpfung eines aviatischen Kompetenzzentrums bräuchte es wenige Flugbewegungen mit einer geringen Lärmbelastung der Bevölkerung, um im Einklang mit der Luftwaffe den Flugplatzbetrieb finanzieren zu können. Dass der Regierungsrat sicherheitspolitische Überlegungen, in welcher der Katastrophenschutz und die Landesverteidigung über allen anderen Argumenten zu stehen haben, völlig ausgeblendet hat, stimmt nachdenklich.

Der Bundesrat hat diese einseitige Sichtweise korrigiert. Indem er seine luftfahrtpolitische Verantwortung wahrgenommen hat, lässt er das VBS und das UVEK in einer Studie prüfen, wie der Weiterbetrieb des Flugplatzes Dübendorf aufgrund eines tragbaren Kostenteilers möglich ist. Diese Studie wird bis Ende 2011 aufzeigen, inwieweit die

wirtschaftlichen, operationellen und raumplanerischen Möglichkeiten vorhanden sind, eine militärisch-zivile Nutzung des Flugplatzes auch unter Einbezug nichtaviatischer Betriebe aufrecht zu erhalten.

Aus diesen Gründen ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Da es absehbar ist, dass der Flugplatz Dübendorf auch über das Jahr 2014 hinaus weiterhin aviatisch genutzt werden wird, ist eine weitere Planung ohne Einbezug der Flugpiste nicht sinnvoll. Ist der Regierungsrat bereit, die Planungsarbeiten bis zum Vorliegen der Studie von VBS und UVEK, was bis Ende 2011 der Fall sein sollte, einzustellen und so Steuergelder nicht unnötig auszugeben?
2. Wieso hat der Regierungsrat seine Planungen für eine nichtaviatische Nutzung vorangetrieben, obwohl bei der letzten Richtplandebatte im Kantonsrat beschlossen wurde, die Piste im Richtplan zu belassen, und dieser Beschluss behördenverbindlich ist?
3. Was war der Grund, dass beim Testplanungsverfahren für die Rentabilität der aviatischen Nutzung des Geländes von 80 000 Flugbewegungen pro Jahr ausgegangen wurde, obwohl in der vom Regierungsrat in Auftrag gegebenen Studie der Universität St. Gallen (Dr. Andreas Wittmer, Dr. Robert Weinert, lic. oec. Daniel Romer) kein Hinweis auf eine solche Zahl zu finden ist?
4. Wieso wurde bei den Variantenabklärungen der aviatischen Nutzung die Möglichkeit einer militärisch-zivilen Mischnutzung nicht berücksichtigt, obwohl sie doch so offensichtlich auf der Hand lag?
5. Warum wurden für den Bereich des zivilen Teils der Nutzung des Flugplatzes die Anzahl der zu erwartenden Arbeitsplätze dieses Bereichs mit 300 so tief angesetzt und die 1500 Arbeitsplätze des militärischen Bereichs, welche jetzt schon bestehen, in der Gegenüberstellung zu den 5000 Arbeitsplätzen, welche der Regierungsrat bei seiner Planung erwartet, nicht mit einbezogen?
6. Sind dem Regierungsrat Bestrebungen von politischen und militärischen Verantwortungsträgern in Bern verborgen geblieben, welche aus Gründen der sicherheitspolitischen Lage unseres Landes die Luftwaffe stärken wollen und nicht bereit sein werden, auf den Militärflugplatz Dübendorf zu verzichten?
7. Der Flugplatz Dübendorf ist ein unverzichtbarer Teil der Versorgung der Bevölkerung des östlichen Landesteils, des Kantons Zürich und seiner umliegenden Region im Katastrophenfall und im Sicherheitsbereich. Wieso hat sich der Regierungsrat immer nur Gedanken über die Wirtschaftlichkeit und Rentabilität gemacht und den Sicherheitsaspekt völlig ausser Acht gelassen?

8. Was war die Rolle des Vertreters der Armasuisse im Begleitgremium beim Planungsverfahren und kam von dieser Seite nie ein Hinweis, dass die Armee nicht auf den Militärflugplatz Dübendorf verzichten will?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Orlando Wyss, Dübendorf, und Christian Lucek, Dänikon, wird wie folgt beantwortet:

Hinsichtlich der zukünftigen militärischen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf stützt sich der Regierungsrat – wie in RRB Nrn. 857/2009 und 751/2010 dargelegt – auf verschiedene Verlautbarungen des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS). Der Militärflugplatz Dübendorf wird gemäss Stationierungskonzept der Armee vom Juli 2005 von der Luftwaffe mittelfristig nicht mehr benötigt. Bereits Ende 2005 wurde der Betrieb mit militärischen Kampfflugzeugen auf dem Flugplatz Dübendorf eingestellt. Gemäss Mitteilung des VBS vom 9. Mai 2008 sollte der Militärflugplatz Dübendorf noch bis 2014 als Helikopter- und Lufttransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge dienen. Weiter teilte das VBS am 8. Mai 2009 mit, dass auf eine Wiederaufnahme des militärischen (Kampf-)Jetbetriebs in Dübendorf aus betrieblichen und finanziellen Gründen endgültig verzichtet werde. Der Erhalt als Standort für eine Helikopter- und Lufttransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge auch über 2014 hinaus bleibt für den Regierungsrat und das VBS eine Option und wurde im Planungsprozess berücksichtigt.

Bei den Testplanungen des Regierungsrates und dem darauf gestützten Beschluss wurden volkswirtschaftliche, bevölkerungsbezogene, politische und weitere Argumente und Gesichtspunkte einbezogen. Die Idee des Werkflugplatzes (gemischte militärische/zivile Nutzung) wurde vor allem als industriepolitische Option (Cluster Aviatik) geprüft. Eine Erhaltung bzw. Verstärkung der wirtschaftlichen Tätigkeiten mit Bezug und Synergien zu einer militärischen Nutzung schien Erfolg versprechend. Aufgrund der gebotenen Eigenwirtschaftlichkeit der Fluginfrastruktur wurde eine (kostendeckende) Mindestzahl von 80 000 Flugbewegungen ermittelt; das ist allerdings nur möglich, wenn der neue Betreiber die Infrastruktur kostenlos übernehmen könnte. Aufgrund der betriebs- und volkswirtschaftlichen Analyse nahm dann der Regierungsrat Abstand von dieser Idee.

Schliesslich hat der Regierungsrat nach einer breit angelegten Testplanung und nach Anhörung aller massgeblichen Interessengruppen in seinem Beschluss Nr. 751/2010 festgehalten, dass er auf eine zukünftige aviatische Nutzung des Areals Dübendorf verzichten will.

Zu Frage 1:

Aufgrund der eingangs sowie in seinem Beschluss Nr. 751/2010 geschilderten Ausgangslage erachtet es der Regierungsrat als zweckmässig, dass sich der Kanton Zürich vorausschauend mit möglichen künftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Flugplatzareals auseinandersetzt und so gut vorbereitet in einen Dialog mit dem Bund über die künftige Nutzung des Flugplatzareals treten kann. Im Auftrag des Regierungsrates hat die Baudirektion in Absprache mit der Volkswirtschaftsdirektion ein Gebietsmanagement für das Flugplatzareal Dübendorf eingerichtet (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 325/2010 betreffend Gebietsmanagement Flugplatzareal Dübendorf). In Zusammenarbeit mit dem Bund, der Planungsregion Glattal und den Standortgemeinden werden dabei die städtebaulichen und verkehrstechnischen Grundlagen für die Nachnutzung des Flugplatzareals sowie für die Übergangsbereiche erarbeitet. Die Arbeiten, die derzeit im Rahmen des Gebietsmanagements laufen, beschränken sich auf die Übergangsbereiche, für die unabhängig des Entscheids über die künftige Nutzung des Flugplatzareals Erneuerungsbedarf und Veränderungspotenzial besteht.

Zu Frage 2:

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes (SR 700) ist der kantonale Richtplan zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Mit den Signalen des VBS bezüglich des Flugplatzareals Dübendorf und dem endgültigen Abzug der Kampffjets zeichnet sich eine Veränderung der Verhältnisse ab, die Anlass gibt, sich mit der künftigen Nutzung des Flugplatzareals und dessen Übergangsbereichen zu befassen. Im Rahmen der öffentlichen Auflage der Richtplangesamtüberprüfung hatten auch die Bundesstellen Gelegenheit, sich zu den vom Regierungsrat formulierten Eckwerten und Massnahmen (Aufgabe der aviatischen Nutzung auf dem Flugplatzareal Dübendorf; RRB Nr. 1653/2010) zu äussern. In seiner Vorprüfung nimmt der Bund zur Kenntnis, dass der Kanton Zürich das Flugplatzareal Dübendorf nach 2014 nicht mehr einer aviatischen Nutzung zuführen möchte; einzig die weitere Stationierung der Rega wird nicht ausgeschlossen. Der Bund weist darauf hin, dass noch kein Entscheid zum neuen Stationierungskonzept und zu einer Anpassung der

betroffenen Sachpläne Militär und Luftfahrt gefällt wurde und somit die Festlegungen im kantonalen Richtplan nicht mit den genannten Sachplänen übereinstimmen.

Die Frage, ob das Flugplatzareal Dübendorf weiterhin militärisch genutzt werden soll, ist letztlich vom Bund zu beantworten. Der Regierungsrat hält es jedoch für wichtig und richtig, Lösungsvarianten für den Fall prüfen zu lassen, dass sich die Verhältnisse mit einem Verzicht auf eine militärische Nutzung wesentlich verändern.

Zu Fragen 3 und 4:

Das Begleitgremium der Testplanung Dübendorf empfahl dem Regierungsrat im Zwischenbericht vom 18. November 2008, verschiedene Grundsatzfragen vordringlich vertieft zu prüfen. In der Folge beauftragte der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion mit Beschluss Nr. 857/2009, «die zivilaviatischen Aspekte (...) zu vertiefen und die Ergebnisse in das Projekt Raumentwicklung Flugplatzareal Dübendorf einzuspeisen». Das Amt für Verkehr (AFV) erstellte daraufhin zuhanden des Begleitgremiums einen Fachbericht «Flugplatzvarianten» als Grundlage für die anschliessenden betriebs- und volkswirtschaftlichen Betrachtungen des Amtes für Wirtschaft und Arbeit (AWA).

Im Fachbericht des AFV vom Oktober 2009 wurden acht Flugplatzvarianten (FPV) auf ihre betriebliche Machbarkeit überprüft. Vier davon mit kombinierter zivil-militäraviatischer Nutzung sowie vier mit rein zivilaviatischer Nutzung. Die Mengengerüste der Flugbewegungen dieser FPV werden von der Anzahl ziviler Flugbewegungen bestimmt. Die in den Schlussfolgerungen des Fachberichts gemachten Aussagen sind deshalb sowohl für den rein zivilen Flugbetrieb als auch für den zivil-militärischen Mischbetrieb gültig. Diese differenzierte Aufschlüsselung der FPV wurde in der Folge durch die vom AWA mit der Ausarbeitung der betriebs- und volkswirtschaftlichen Fakten beauftragte Universität St. Gallen (HSG) vereinfacht. Die Kennzahlen der verbliebenen FPV wurden auf 20000 Landungen für einen Business Airport, 10000 Landungen für einen Werkflugplatz und 10000 Landungen für einen Freizeitflugplatz festgelegt. Die HSG kam in ihrer Studie vom Oktober 2009 zum Schluss, dass nur eine Verbindung der Einnahmequellen aller drei FPV einen rentablen Betrieb gewährleisten kann. Die Summe der Flugbewegungen ist somit 80000 (40000 Landungen plus 40000 Starts). Der Fachbericht über die Flugplatzvarianten ist öffentlich und kann neben dem Bericht der HSG auf der Internetseite des Amtes für Raumentwicklung (www.are.zh.ch) sowie auf der Seite des Gebietsmanagements (www.flugplatz-duebendorf.com) heruntergeladen werden.

Die Interessengruppe Task Force Dübendorf erhielt im Rahmen der Testplanung die Möglichkeit, ihre Planung «militär-zivilaviatische Mischnutzung» dem Begleitgremium vorzustellen. Die Ideen wurden im Begleitgremium diskutiert, d.h., bei der Beurteilung der Option zivil-/militäraviatische Mischnutzung wurden Synergien zwischen ziviler und militärischer Aviatik und eine mögliche Teilung der Infrastrukturkosten berücksichtigt, aber letztlich verworfen. Gemäss dem Schlussbericht des Begleitgremiums vom 1. Dezember 2009 setzt ein Entscheid für den Flugbetrieb «die Zahlungsbereitschaft des Bundes voraus und ein Commitment für den definitiven Verzicht auf hochwertigere Nutzungen».

Gemäss Pressemitteilung des VBS/UVEK vom 12. Mai 2011 wird die Möglichkeit eines entsprechenden Kostenteilers zwischen Militär- und Zivilluftfahrt wieder aufgenommen, die Voraussetzung für eine tragfähige Lösung sein könnte. Die Modelle «Businessairport», «Werkflugplatz» und «Freizeitflugplatz» würden, wenn das VBS eine direkte oder indirekte Subventionierung der zivilen Nutzung vornähme, kostenseitig interessanter werden und die Zahl der Flugbewegungen könnte vermindert werden.

Zu Frage 5:

Die Interessengruppe «Task Force Dübendorf» schätzte in ihrer Präsentation vor dem Begleitgremium das Potenzial des Werkflugplatzes auf 450 bis 500 neue Arbeitsplätze (und etwa 30 zusätzliche Lehrstellen). Das Begleitgremium hat süddeutsche und schweizerische Flugplätze, die Entwicklungsmöglichkeiten in ähnlicher Ausrichtung suchen, verglichen und dabei die Zahl der Arbeitsplätze bei etwa 300 angesetzt. Wesentlich ist diese Differenz allerdings in Bezug auf eine geschätzte Zahl von 5000 Arbeitsplätzen bei alternativen Varianten nicht. Nutzungsoptionen ohne Aviatik eröffnen Möglichkeiten für eine beträchtlich höhere Wertschöpfung und sind beschäftigungsintensiver. Die bestehenden 1500 Arbeitsplätze «im militärischen Bereich» wurden im Rahmen der Testplanung nicht geprüft. Im RRB Nr. 134/2005 bezüglich des Stationierungskonzepts 2005 ist von insgesamt knapp 200 Stellen die Rede, die bei einer «Liquidation des Flugplatzes Dübendorf» abgebaut würden. Gemäss der Studie der HSG setzten sich die Arbeitsplätze auf dem Flugplatzareal Dübendorf 2008 wie folgt zusammen:

- Skyguide: rund 835
- Militär/Luftwaffe: 395
- RUAG electronics: 90
- Museum/JU-Air: 15
- REGA: 5
- SV Service: 5
- Swisstopo: 3

Zu Frage 6:

Der Regierungsrat hat im Beschluss Nr. 751/2010 dargelegt, warum der Planungsprozess vorangetrieben wurde. Er wollte auch vor dem Hintergrund von gegenläufigen Bewegungen und einer allfälligen, im Rahmen der Überprüfung des Stationierungskonzepts der Luftwaffe entstehenden, neuen Ausgangslage nicht auf eine sorgfältige und zukunftsgerichtete Vorausschau verzichten.

Zu Frage 7:

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass dieser Gesichtspunkt im Zusammenhang mit der Diskussion um das Flugplatzareal Dübendorf berücksichtigt werden muss. In seiner Stellungnahme zum Stationierungskonzept 2005 (vgl. RRB Nr. 134/2005) forderte er noch, dass der Militärflugplatz Dübendorf zumindest als Helikopter-, Lufttransport- und Ausbildungsbasis der Luftwaffe mit der dafür notwendigen Infrastruktur erhalten bleiben solle. Diesem Anliegen wurde vonseiten des Bundes jedoch nicht entsprochen. Hingegen sicherte der Vorsteher des VBS im Mai 2008 zu, den Flugplatz Dübendorf bis längstens 2014 schwergewichtig als Dienststelle von Emmen für Helikopter und punktuell für Flächenflugzeuge zu nutzen. Noch immer liegt das endgültige Stationierungskonzept der Armee nicht vor. Der Regierungsrat geht heute davon aus, dass den Kantonen ein Entwurf bis Anfang 2012 vorliegen wird. Das Konzept muss vom Bund vorab unter militärischen Gesichtspunkten beurteilt werden. Für den Kanton Zürich und die Ostschweizer Kantone ist es dabei wesentlich, dass die Katastrophenhilfe durch die Armee – auch mit Lufttransporten – sichergestellt bleibt. Diese Erwartung gilt auch für den Fall eines Verzichts auf eine künftige aviatische Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass gemäss Sicherheitspolitischem Bericht 2010 für die gegenseitige Hilfe des Bevölkerungsschutzes im Fall von Katastrophen Abkommen mit allen Nachbarstaaten bestehen.

Zu Frage 8:

Sowohl in der Projektaufsicht wie auch in der Fachdelegation waren je ein Vertreter der Armasuisse beteiligt. Diese haben ihren fachlichen Input eingebracht. Die militärische Ausgangslage wurde einleitend aufgezeigt. Darüber hinaus sind auch zum jetzigen Zeitpunkt weder dem Expertengremium noch dem Regierungsrat die Ergebnisse des Stationierungskonzeptes der Luftwaffe und die Ergebnisse des durch das VBS per 12. Mai 2011 kommunizierten Studienauftrags «zu den Möglichkeiten und Auswirkungen einer fliegerischen Mischnutzung» bekannt. Die Absehbarkeit einer über 2014 hinaus weiterführenden

aviatischen Nutzung des Flugplatzareals Dübendorf (vgl. Beantwortung der Frage 1) ist seitens Armasuisse bisher nie bestätigt worden. Das Stationierungskonzept, dessen Erarbeitung sich immer wieder verzögert hat, und die genannte Studie werden darüber Aufschluss geben.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi