



20.4324 Interpellation

Folgeschwere Kehrtwende des Bundesrates bei Umnutzung Flugplatz Dübendorf

Eingereicht von: Jauslin Matthias Samuel
FDP-Liberale Fraktion
FDP.Die Liberalen



Einreichungsdatum: 30.10.2020
Eingereicht im: Nationalrat
Stand der Beratung: Erledigt

Eingereichter Text

Am 14. Oktober 2020 liess der Bundesrat verlauten, dass er das Sachplanverfahren für die Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld einstellt, entgegen seinem Projektauftrag 2014 an die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG). Er begründete dies mit der stark veränderten Ausgangslage, namentlich mit zu Beginn nicht absehbaren Fragen, Vorbehalten von Standortgemeinden sowie einem Entscheid des Verwaltungsgerichts Zürich, welches die Planung für den Innovationspark gebremst hat.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Was versteht der Bundesrat unter der nach wie vor unterstützten "dritten Nutzung", nachdem er sich von der Zivillaviatik in Dübendorf verabschiedet?
2. Mit den Festlegungen vom 31. August 2016 im SIL hat der Bundesrat verbindliches Planungsrecht geschaffen. Wer wird das Verfahren zur Anpassung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt für die "dritte Nutzung" führen und wie setzt sich dieser Kreis der Anspruchsgruppen hinsichtlich der postulierten Dreifachnutzung zusammen?
3. Welchen Betrag wird der Bund aufbringen müssen für die vertraglich vereinbarte Schadloshaltung der FDAG?
4. Was passiert mit den von der FDAG erarbeiteten Studien, Grundlagen, Vorarbeiten und Konzepten?
5. Warum wurde das SIL-Objektblatt Flugplatz Dübendorf am 18. Februar 2019 öffentlich aufgelegt, wenn die Gründe, die zum Abbruch des Projektes geführt haben, verwaltungsintern bereits Ende 2018 bekannt waren?
6. Weshalb erklärt der Bundesrat in der Antwort vom 2. September 2020 zur Interpellation 20.3694, dass Abklärungen betreffend Überflug von Grundstücken und Flugsicherheit in Auftrag gegeben wurden, obwohl UVEK-intern der Entscheid zum Abbruch längst geplant war?
7. In der Antwort zur Interpellation 20.3694 erklärt der Bundesrat, die Luftwaffe könne einen zivilen Flugplatz Dübendorf analog dem konzessionierten Flughafen Bern-Belp mitbenutzen. War dem Bundesrat nicht bekannt, dass der Flugplatz Bern im Unterschied zu Dübendorf über eine Konzession verfügt und somit völlig andere Spielregeln zur Anwendung gelangen?
8. Warum hat das UVEK entgegen den Empfehlungen des Bundesamtes für Justiz nicht unverzüglich und parallel zum SIL-Verfahren ein Konzessionsverfahren dazu initialisiert wie von der FDAG angestossen?
9. Wie und wann wird das UVEK die nun obsolet gewordene Luftfahrtstrategie des Bundes (Lupo 2016) im Bereich der Flugplätze, Kapitel 5.2. überarbeiten?

Stellungnahme des Bundesrates vom 17.02.2021

1. Der Bundesrat ist nach wie vor an der "Dreifachnutzung" des Flugplatzareals in Dübendorf mit Innovationspark, militärischer Nutzung und ziviler Luftfahrt interessiert. Aufgrund der veränderten Ausgangslage und insbesondere aufgrund des Widerstands der Standortgemeinden sieht er aber keine



derart grossen aviatischen Interessen mehr, die es dem Bund erlauben würden, die Federführung zur Planung der zivilen Umnutzung in ein Flugfeld zu behalten; er überlässt diese dem Kanton Zürich. Das UVEK und das VBS werden sich an diesem Prozess beteiligen. In welcher Art und Intensität der Flugplatz künftig zivilaviatisch genutzt werden soll, wird sich aus den Planungsarbeiten ergeben.

2. Das Verfahren zur Anpassung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wird vom UVEK resp. vom BAZL zu führen sein. Es richtet sich nach den Bestimmungen der Raumplanungsverordnung. Der Kreis der Anspruchsgruppen bleibt gegenüber dem bisherigen Planungsprozess unverändert.

3. Der Bundesrat hat das UVEK und das VBS beauftragt, mit der Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) über die Modalitäten der Beendigung der Zusammenarbeit zu verhandeln. Ob Entschädigungen bezahlt werden müssen, muss gemäss Rahmenvertrag zwischen den Parteien beurteilt, ausgehandelt und gegebenenfalls gerichtlich geklärt werden.

4. Ob und inwiefern die von der FDAG erstellten Studien und Unterlagen für die weiteren Planungsarbeiten genutzt werden können, ist Gegenstand der Verhandlungen mit der FDAG.

5. Ende 2018 hatte die FDAG das BAZL auf enteignungsrechtliche und flugbetriebliche Probleme hingewiesen, die sich beim Betrieb des zivilen Flugfelds stellen könnten. Aufgrund dieser Hinweise hat das BAZL zusammen mit den anderen Bundesstellen Abklärungen eingeleitet, deren Ergebnisse aufgrund ihrer Komplexität erst viel später vorlagen. Zu einem Abbruch des Sachplanverfahrens mit einem Verzicht auf die Anhörung und Mitwirkung zum SIL-Objektblatt bestand zu diesem Zeitpunkt kein Anlass.

6. Die in der Antwort zur Interpellation Sauter (20.3694) genannten Abklärungen waren im Sommer 2020 noch im Gang; die Sicherheitsstudie zur Abstimmung des Flugbetriebs mit dem Flughafen Zürich läuft noch. Den Entscheid zum Abbruch des SIL-Prozesses fällte der Bundesrat am 14. Oktober 2020.

7. In der Antwort zur Interpellation 20.3694 hat der Bundesrat erklärt, dass "die Luftwaffe einen zivilen Flugplatz Dübendorf nach dem gleichen Muster wie den Flughafen Bern-Belp mitbenutzen wird". Die militärische Mitbenutzung wird zwischen der zivilen Flugplatzhalterschaft und den militärischen Nutzern vereinbart. Die Betriebskonzession hat auf diese Vereinbarung keinen Einfluss. Für einen konzessionierten Flughafen und ein Flugfeld mit Betriebsbewilligung gelten für die Mitbenutzung durch die Luftwaffe die gleichen rechtlichen Bestimmungen.

8. Das Bundesamt für Justiz hat in seinem Gutachten die rechtlichen Möglichkeiten zur Lösung der Enteignungsproblematik dargestellt und keine Empfehlungen abgegeben. Das UVEK hat in der Folge der FDAG Möglichkeiten zum Vorgehen dargelegt; diese wurden jedoch nicht wahrgenommen.

9. Die bestehende Luftfahrtstrategie, wie sie im luftfahrtpolitischen Bericht (LUPO) des Bundesrats von 2016 festgehalten ist, wird durch den Entscheid zum Flugplatz Dübendorf nicht in Frage gestellt. Der LUPO wird nicht angepasst, wenn sich in einem einzelnen Themenbereich Änderungen ergeben, sondern er wird ungefähr alle 10 Jahre gesamthaft überprüft und überarbeitet.

Chronologie

19.03.2021 Nationalrat
Erledigt

Zuständigkeiten

Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Weitere Informationen

Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

Mitunterzeichnende (8)

Candinas Martin, Gugger Niklaus-Samuel, Hurter Thomas, Kutter Philipp, Rutz Gregor, Sauter Regine, Silberschmidt Andri, Vogt Hans-Ueli



Links

Weiterführende Unterlagen

[Amtliches Bulletin](#)

