

Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 44 11
www.tagesanzeiger.ch

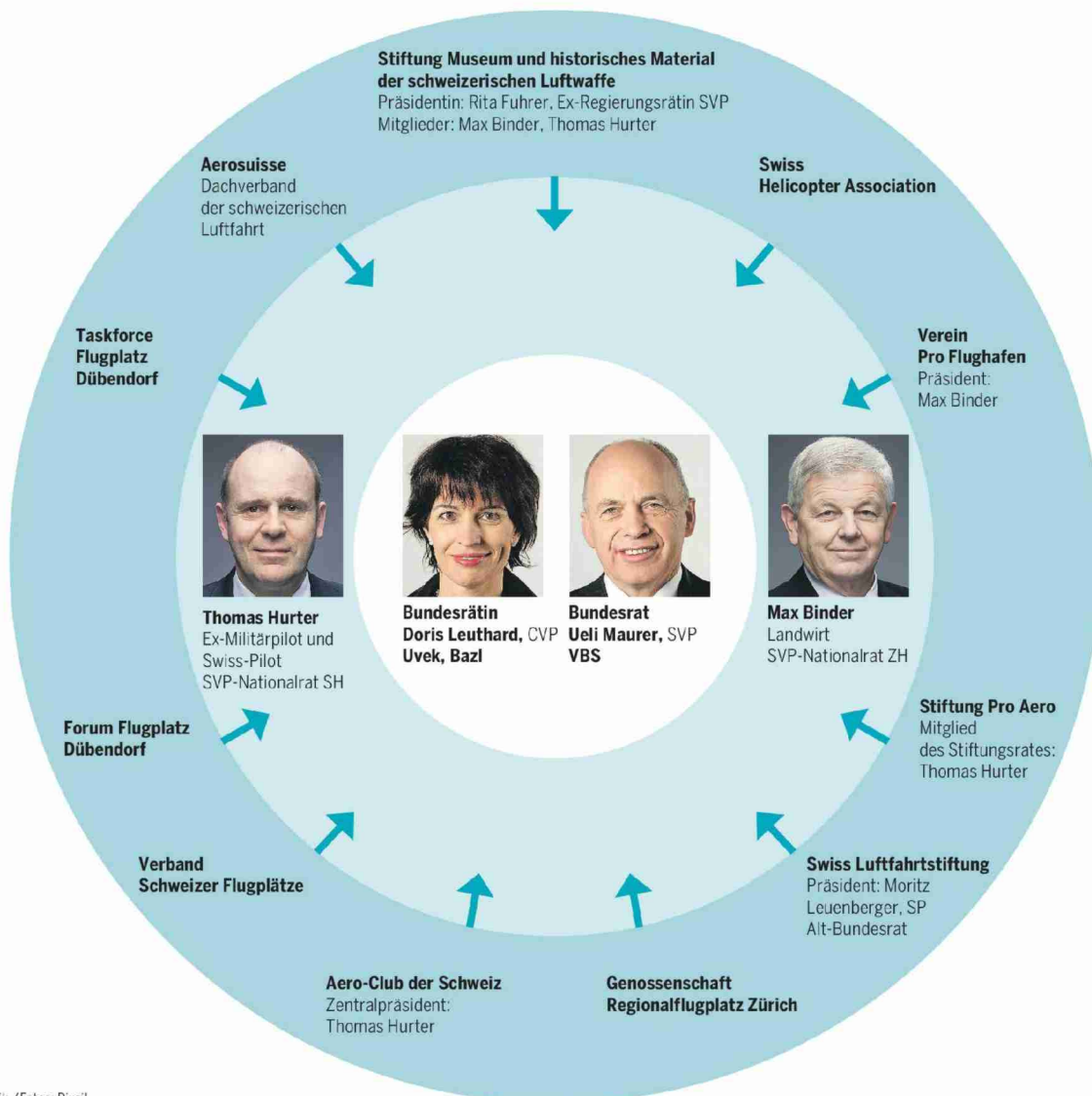
Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 188'602
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 16
Fläche: 58'436 mm²

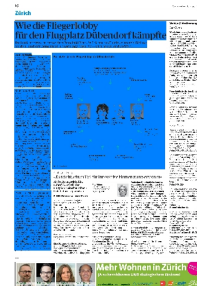
Wie die Fliegerlobby für den Flugplatz Dübendorf kämpfte

Die Luftfahrtbranche hat vor dem Entscheid über die Zukunft des Flugfelds intensiv Einfluss auf den Bundesrat genommen. In Bern zogen zwei SVP-Parlamentarier die Fäden.

So setzte sich die Fliegerlobby für Dübendorf ein



TA Grafik / Fotos: Pixsil



Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 44 11
www.tagesanzeiger.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 188'602
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 16
Fläche: 58'436 mm²

Von Mario Stäuble

Zürich - Am Thurgauer Seerücken mit wunderbarer Aussicht auf den Untersee liegt das Tagungszentrum Lilienberg. An einem Sommertag im Juli 2012 treffen sich dort Experten der Schweizer Luftfahrt, um ein Thema zu besprechen, das allen unter den Nägeln brennt: Was geschieht mit dem Flugplatz Dübendorf? Es ist nicht das erste Zusammentreffen, die Arbeit hat vor Jahren begonnen. Die Zürcher Regierung hat 2010 Signale ausgesendet, dass die Fliegerei in Dübendorf eingestellt werden soll. Das wollen die Flieger-Freunde verhindern.

Binder und Hurter

An der Tagung mit dabei ist zum Beispiel VBS-Generalsekretärin Brigitte Rindlisbacher, die rechte Hand von Bundesrat Ueli Maurer. Oder Max Binder. Wer mit Vertretern der Luftfahrtbranche spricht, stösst immer wieder auf seinen Namen. Der SVP-Nationalrat und Landwirt aus Illnau-Effretikon ist hervorragend vernetzt: Präsident des Vereins Pro Flughafen, der sich für die Drehscheibe Zürich-Kloten einsetzt. Präsident der parlamentarischen Gruppe bei Aerosuisse, dem Dachverband der Luftfahrtbranche. Langjähriges Mitglied der Verkehrskommission des Nationalrates. Mitglied bei der Stiftung, die das Fliegermuseum Dübendorf betreibt. Binder sagt: «Ich bin ein vehementer Verfechter dieses Flugplatzes. Entsprechend habe ich mich in Bern dafür eingesetzt.»

Die zweite Person, an der man nicht vorbeikommt, ist der Schaffhauser Thomas Hurter, Ex-Militärpilot und ebenfalls SVP-Nationalrat. Er nennt sich selbst «Saisonnier bei der Swiss», weil er zu 60 Prozent für die Airline als Linienpilot arbeitet. Auch er sitzt in wichtigen

Gremien am Steuerknüppel, etwa als Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz. Hurter hat einen direkten Draht zu Peter Müller, dem Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl), die beiden sitzen gemeinsam im Stiftungsrat der Stiftung Pro Aero, die sich für den Flieger-Nachwuchs einsetzt. Auch ins VBS verfügt Hurter über beste Kontakte: Er ist Präsident der Subkommission Tiger-Teilersatz, jener Gruppe von Parlamentariern, welche die Beschaffung des Gripen begleitet. «Ich kämpfe seit Jahren für den Flugplatz. Vor dem Entscheid habe ich mehrere Gespräche mit mehreren Bundesräten geführt», sagt Hurter.

«Frühzeitig Einfluss genommen»

Neben den zwei Schlüsselfiguren wirkte eine Vielzahl von Verbänden auf das VBS und das Bazl ein. Dazu gehören die Genossenschaft Regionalflugplatz Zürich, der Verband Schweizer Flugplätze, das Forum Flugplatz Dübendorf, die Taskforce Flugplatz Dübendorf, die Swiss Helicopter Association und der Dachverband Aerosuisse. Dessen Präsident, Alt-FDP-Nationalrat Paul Kurrus, sagt: «Wir haben frühzeitig beim Bazl Einfluss genommen.» Man habe ein «aviatisches Technologiezentrum» vorgeschlagen. Private und militärische Fliegerei sollten kombiniert werden, den Betrieb sollte eine private Trägerschaft sicherstellen.

Sieben Monate nach dem Treffen auf dem Lilienberg fällt der Bundesrat den Entscheid: Dübendorf bleibt Flugplatz. Private sollen ihn betreiben, Militär und zivile Fliegerei sollen sich Pisten und Hangars teilen. Zürich schreit auf, der Regierungsrat fühlt sich übergangen.

«Ein hervorragender Entscheid», sagt Thomas Hurter.