

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 119'537
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 17
Fläche: 58'189 mm²

Die begehrteste Piste der Schweiz

Der Aviatik-Dachverband Aerosuisse hat die Kräfte für eine zivile Nutzung des Flugplatzes Dübendorf gebündelt



Es ist offen, ob Abenteurer Carlo Schmid eine neuerliche Weltumrundung wieder in Dübendorf beenden könnte.

ADRIAN BAER / NZZ

Das Militär zieht sich zurück, andere gehen in Stellung: Die letzte Schlacht um den Flugplatz Dübendorf ist noch nicht geschlagen. Das umstrittenste Konzept für eine zivile Nutzung heckt der Verband Aerosuisse aus. Nun ist es spruchreif.

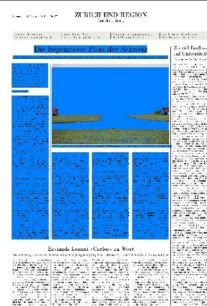
Andreas Schürer

Die Abdankung des Flugplatzes Dübendorf ist mancherorts etwas voreilig ausgerufen worden. Das Militär zieht

sich zwar zurück, wie es sich abgezeichnet hatte und am Dienstag definitiv kommuniziert wurde (NZZ 27. 11. 13). Die Piste in Dübendorf ist aber nach wie vor so begehrt und umstritten wie keine andere in der Schweiz. Spannend wird, wie sich der Bundesrat zur zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf stellt. Die Fronten sind klar: Der Zürcher Regierungsrat, der Kantonsrat und die Region Glatttal fordern die definitive Stilllegung der Piste in Dübendorf. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl), der Flughafen Zürich

und mit ihm die ganze Aviatikbranche drängen dagegen auf eine Erhaltung dieser fliegerischen Infrastruktur.

Noch in diesem Jahr schreibt das Bazl das öffentliche Einladungsverfahren aus. Gesucht ist ein ziviler Betreiber für das Modell «Flugfeld mit Bundesbasis», das Kleinfliegerei und die weiterhin in Dübendorf geplanten militärischen Helikopterflüge vorsieht. Voraussichtlich im Sommer 2014 wird der Bundesrat entscheiden, ob ein Betreiber für 20 Jahre den Zuschlag erhält. Oder ob es tatsächlich zur Abdankung der tradi-



Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 119'537
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 17
Fläche: 58'189 mm²

tionsreichen Piste kommt.

Die Branche bewirbt sich

Einer, der dies verhindern will, ist Paul Kurrus, Präsident des Aviatik-Dachverbands Aerosuisse, in dem auch der Flughafen Zürich, die Airline Swiss und die Flugsicherung Skyguide vertreten sind. Schon länger setzt sich Aerosuisse dafür ein, die Kleinfliegerei und namentlich die Business Aviation sowie flugnahe Unternehmen wie die Jet Aviation von Zürich nach Dübendorf zu verlagern.

Jetzt ist ein erstes Ziel erreicht, wie Kurrus sagt: Eine Plattform mit Unternehmen, die diesen Schritt mitmachen wollen, steht. Gemeinsam werden sie eine Bewerbung auf die Bazl-Ausschreibung einreichen. Kurrus erklärt: «Das Ziel ist, die Interessen der Schweizer Luftfahrt in einer Bewerbung zu bündeln.» Details würden in den kommenden Wochen bekannt. Klar ist schon, dass der Flughafen Zürich das Vorhaben unterstützt. Dieser wird sich laut dessen Sprecherin Sonja Zöchling zwar nicht aktiv in einer neuen Gesellschaft beteiligen, gedenkt aber Fachwissen beisteuern.

Aus Sicht der Aviatikbranche ist die angestrebte Verlagerung von Zürich nach Dübendorf einleuchtend. Zum einen ist die Kleinfliegerei in Zürich das schwächste Glied in der Kette. Steigen die Verkehrszahlen wie erwartet, wird sie als Erstes verdrängt. Zum andern sehen sich flughafennahe Betriebe, die in den Bereichen Unterhalt, Reparatur oder Innenausbau tätig sind, in Zürich mit hohen Kosten konfrontiert, um die Sicherheitsanforderungen des Interkontinentalflughafens zu erfüllen. In Dübendorf würden sie entlastet.

An der Umsetzbarkeit der Idee hegt Kurrus keine Zweifel. Die Testplanung des Kantons Zürich habe auf unrealistischen Annahmen beruht. Ihre zentrale Aussage war, dass nur eine massive Steigerung der Zahl der Flugbewegungen auf jährlich rund 80 000 einen rentablen Betrieb ermögliche. Kurrus will sich nicht auf eine Zahl festlegen. Letztlich müsse ein Lärmkorsett definiert werden, das den Betrieb reguliere.

Entscheidend ist laut Kurrus aber etwas, das in der Testplanung vergessen gegangen sei: «Die Wirtschaftlichkeit ergibt sich aus einem Mix aus Bewegungen und flugnahen Betrieben, die Tätigkeiten am Boden ausüben.» Dieses Konzept sei auch gut mit dem geplanten Innovationspark verträglich. Tatsächlich sind auch in Bern 80 000 Flugbewegungen kein Thema. Das Bazl spricht bezüglich des Modells Flugfeld mit Bundesbasis von zusätzlich 18 500 zivilen Bewegungen; heute sind es rund 920.

Rita Fuhrers «Light-Version»

Nicht verändert hat sich die Ausgangslage für Rita Fuhrer, Alt-Regierungsrätin und Präsidentin der Stiftung Museum und historisches Material der schweizerischen Luftwaffe. Auch die Stiftung wird sich beim Bazl bewerben – mit einem Konzept «Aerosuisse light» sozusagen. Wie Kurrus hält Fuhrer die Testplanung des Kantons für unrealistisch. Auch ihr schwebt vor, die Einnahmen aus einem Mix aus Flugbewegungen und Beiträgen von flugnahen Firmen zu generieren. Laut dem Konzept der Stiftung soll aber keine Verlagerung der Kleinfliegerei von Zürich nach Dübendorf erfolgen. Der Flugbetrieb soll weitgehend zu Bürozeiten stattfinden

und dem Werkverkehr sowie historischen Flugzeugen wie der «Tante Ju» vorbehalten sein.

Dem Konzept der Aerosuisse gibt Fuhrer nur geringe Chancen: «Die Bevölkerung wird dies nicht akzeptieren.» Sollte es der Bundesrat trotzdem durchsetzen, könne ihre Variante aber in die Aerosuisse-Pläne einfließen.

Der politische Widerstand gegen die Pläne des Bazl und der Aviatikbranche ist tatsächlich gross. Die Zürcher Regierung sprach sich wiederholt gegen eine aviatische Nutzung aus. Zuletzt räumte sie im Oktober allerdings ein, dass der von ihr priorisierte Innovationspark auch umgesetzt werden könne, wenn weiterhin geflogen werde. Im Kantonsrat haben die fliegerischen Pläne einen besonders schweren Stand. Im März sprachen sich nur die SVP und die EDU gegen die Stilllegung der Piste aus.

Auch im Glattal ist die Meinung gemacht. Lothar Ziörjen, Stadtpräsident von Dübendorf und BDP-Nationalrat, bringt sie so auf den Punkt: «Eine weitere aviatische Nutzung würde die Entwicklung unserer Region behindern.» Eine Verlagerung der Kleinfliegerei von Zürich nach Dübendorf sei kategorisch auszuschliessen. Unsinnig sei aber auch, eine teure Piste zu finanzieren, um gelegentlich die «Tante Ju» bewegen zu können. Eingeschränkte Nutzungen wie von der Stiftung Fuhrers vorgesehen bekämpft Ziörjen aber auch aus einem andern Grund. Blicke die Piste erhalten, würde sie auch vermehrt genutzt, wenn der Druck in Zürich zunehme. Ziörjen spricht von einem «Optionschaden» und sagt: «Wenn man eine Autobahn zur Verfügung hat, beschränkt man die Nutzung auch nicht auf Fahrzeuge bis 100 PS.»