

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

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 115'622
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.007
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 17
Fläche: 55'145 mm²

Piste für Pioniere – oder Pleitiers?

Für den Luftfahrt-Dachverband Aerosuisse hat der Flugbetrieb in Dübendorf strategische Bedeutung



Ein Privatjet in Dübendorf: Was während des Weltwirtschaftsforums üblich ist, könnte zum Standard werden.

CHRISTIAN BEUTLER / N

Andreas Schürer

Die vom Verband Aerosuisse lancierte Bewerbung für den Dübendorfer Flugbetrieb soll Modell stehen für Ausbauten in Sitten, Payerne, Emmen oder Buochs. Wenn das Konzept denn funktioniert. Die SP sieht eher Pleitegeier als Pioniertaten.

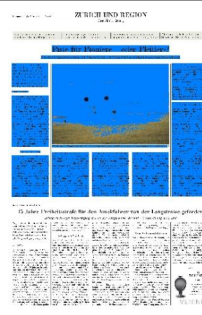
Das Gerangel um das Areal des Flugplatzes Dübendorf geht in die nächste

Runde. Noch bis am 4. April sind beim Bund Bewerbungen für die Übernahme eines zivilaviatischen Flugbetriebs möglich. Letzte Woche hatte sich der Zürcher Kantonsrat in der Richtplandebatte klar hinter die Realisierung eines Innovationsparks gestellt. Bezüglich der Fliegerei sandte er widersprüchliche Signale aus. Einerseits strich er die Passage aus dem Richtplandebatte, dass in Dübendorf kein Flugbetrieb mehr stattfinden solle. Andererseits verzichtete er

darauf, die vom Regierungsrat gestrichene Piste wieder in die Karte einzutragen. Es ist davon auszugehen, dass der Bund dieses Zürcher Verwirrspiel auflösen wird, indem er darauf pocht, dass die real existierende Piste auch planerisch wieder eine Heimat findet.

«Letzte Reserve»

Der Streit um den Flugplatz Dübendorf ist aber mehr als eine Fundgrube für Taktiker und Planungsjuristen. Es geht



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

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 115'622
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.007
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 17
Fläche: 55'145 mm²

um die Entwicklung Dübendorfs sowie um das Innovationspark-Projekt, für das kürzlich gleich drei Regierungsräte warben. Es geht aber auch um das, was Urs Holderegger, Sprecher des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl), als «letzte Reserve der Luftfahrt im Raum Zürich» bezeichnet. Das Bazl drängt denn auch darauf, dass die Piste weiter genutzt wird: von einem zivilen Betreiber. Das Militär will den Flugplatz nur noch als Helikopterbasis nutzen, könnte sich bei einem zivilen Betreiber aber ausbreiten, wenn dies nötig würde.

Der Zürcher Regierungsrat lehnt eine zivilaviatische Nutzung ab. Weil der Bund Eigentümer des Areals in Dübendorf und Taktgeber in der Luftfahrt ist, hüten sich die Innovationspark-Verantwortlichen jedoch vor dezidierten Stellungnahmen. Klar ist aber: Wenn die in der Ausschreibung genannten 28 000 Flüge pro Jahr ausgereizt würden, müssten bei Wohn-, Erholungs- und Freizeitangeboten im Innovationspark Abstriche gemacht werden.

Für andere böte der zivile Flugbetrieb Chancen für den Innovationspark – etwa die Schaffung eines Aviatik-Clusters. Ein solches aufbauen will die Flugplatz Dübendorf AG, ein Konsortium, hinter dem Jet Aviation, Air Service Basel, Premium Jet, Cat Aviation, der Aero-Club der Schweiz sowie der Flugzeugeigentümer- und Pilotenverband stehen. Die Vereinigung, die vom Luftfahrt-Dachverband Aerosuisse angeregt wurde, bewirbt sich beim Bazl für die Übernahme des Betriebs.

Aerosuisse-Vizepräsident Dieter

Neupert misst dem Projekt pionierhafte Bedeutung zu: «Wenn es funktioniert, kann es in Sitten, Emmen, Buochs und Payerne kopiert werden, eingeschränkt auch in Mollis und Alpnach.» Das Ziel sei, eine möglichst hohe Wertschöpfung pro Flug zu erzielen, indem hauptsächlich flughafennahe Betriebe und die Geschäftsfliegerei angesiedelt würden: «Die Business-Aviation ist ein besserer Kunde als ein Flugschüler in einer Cessna 150.» In Dübendorf hat das Bazl die Zahl der jährlich maximal möglichen Flugbewegungen auf 28 000 beschränkt. Für Neupert ist diese Zahl nicht in Stein gemeißelt. Ausschlaggebend sei die Lärmbelastung. Würden kleine oder künftig auch leisere Flugzeuge eingesetzt, könne die Gesamtzahl ansteigen. Auch in der derzeit vorgegebenen Gröszenordnung sei ein rentabler Betrieb aber möglich, wie Beispiele in Nizza, Cannes und Saint-Tropez zeigten.

Konkurrenz erhält die Flugplatz Dübendorf AG von einem zweiten Bewerber, der bereits bekannt ist: von der Stiftung Museum und historisches Material der schweizerischen Luftwaffe, die Alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer präsidiert. Gemäss deren Konzept soll zu Bürozeiten aviatischer Werkbetrieb stattfinden, um flughafennahe Firmen anzusiedeln, zudem sollen historische Flugzeuge wie die «Tante Ju» eine Heimbasis behalten. Aerosuisse arbeitete lange darauf hin, die Pläne der Stiftung in die eigene Bewerbung zu integrieren. Nun gibt es definitiv zwei Bewerbungen, wie Fuhrer sagt. Der Bund soll eine Auswahl haben, findet sie. Abgemacht sei aber, dass gegenseitig Mit-

arbeit angestrebt werde, wenn einer der beiden Bewerber zum Zug käme.

SP warnt vor Blockade

Dass keiner der beiden Bewerber zum Handkuss kommt, fordert der Dübendorfer Stadtpräsident Lothar Ziörjen. Jede zusätzliche Lärmquelle schränke das Potenzial des Innovationsparks ein. Ein «No-Go» sei die Fliegerei aber nicht, sagt Ziörjen. Für Regine Sauter, FDP-Kantonsrätin und Direktorin der Zürcher Handelskammer, ist zentral, dass der Kantonsrat den Innovationspark im Richtplan festgehalten habe. Irrelevant sei für die Umsetzung, ob geflogen werde oder nicht.

Ganz anderer Meinung ist der SP-Kantonsrat Ruedi Lais. Wenn sich der Bundesrat Mitte Jahr für die zivile Aviatik entscheide, werde die Entwicklung des Flugplatzareals für mindestens zehn Jahre blockiert. Ein langwieriger Streit über die Umsetzung des Flugbetriebs schaffe ein Klima der Unsicherheit, in dem niemand investiere. Lais meint: «Ich sehe nicht ein, warum das Innovationsprojekt, in dem es um Milliarden geht, wegen eines lächerlich kleinen Flugplatzes gefährdet werden soll.» Blockiert würden laut Lais auch der Ausbau der Glattalbahn sowie die Entwicklung der Stadt Dübendorf. Pioniergeist attestiert er Neupert und dessen Kollegen nicht. An die Rentabilität der Aviatikprojekte glaube er erst, wenn er die Geschäftsmodelle schwarz auf weiss sehe: «Die Luftfahrt zieht wie der Fussball bekanntlich Leute an, die bereit sind, Geld zu verschwenden.»