



Anzeiger von Wallisellen
8304 Wallisellen
044/ 830 23 09
www.awwa.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 2'744
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 645.007
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 3
Fläche: 22'837 mm²

Wo ist das Problem?

Bemerkung zum Artikel «Die Bedeutung der Kleinaviatik» vom 6.11.2014

Schade, dass im Artikel von Alfred Spaltenstein nur die halben Tatsachen in Bezug auf die Bedeutung der Kleinaviatik wiedergegeben werden. Da wird lediglich über die mageren Einnahmen aus Landegebühren berichtet, die 0,5% der gesamten Einnahmen aus dem Flugbetrieb des Flughafens Zürich ausmachen. Daraus und aufgrund des Anteils von 0,2% aller abgefertigter Passagiere wird der Schluss gezogen, dass «die Gesamterträge aus der General- und Business-Aviation von untergeordneter Bedeutung sind» und deshalb eine Auslagerung der General-Aviation nach Dübendorf nicht in Frage kommt.

Der Businessplan der Aerosuisse (Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt) z.B. hat ergeben, dass bei einer Auslagerung der General Aviation interessierte Firmen kurzfristige Investitionen von ca. 60 Mio. Franken in Dübendorf tätigen würden. Damit könnten gegen 500 neue Arbeitsplätze geschaffen werden, davon 400 im Hightech-Bereich. Zudem würde neben einer beträchtlichen Wertschöpfung ein jährlicher Deckungsbeitrag von über 6 Mio. Franken generiert. Eine untergeordnete Bedeutung?

In der Studie «Zivilaviatische Aspekte des Flugplatzes Dübendorf» der Hochschule St. Gallen – Center for Aviation Competence wird aufgezeigt, dass das prognostizierte Wachstum des Luftverkehrs mittelfristig zu Engpässen am Flughafen Zürich führen wird. Zitat: «Heute schon ist der Flughafen Zürich zu Hub-Spitzen voll ausgelastet, so dass Business-Jets, welche zu Stosszeiten nicht prioritär behandelt werden können, warten oder ihre Ankünfte

oder Abflüge anpassen müssen. Bei einem Wachstum des Luftverkehrs wird sich diese Situation verschärfen, bis es für einen Business-Aviation-Passagier nicht mehr tragbar ist, nach Zürich zu fliegen. In so einem Fall könnte er heute auf einen der Regionalflyplätze ausweichen, was dazu führen würde, dass der Ertrag der Business-Aviation aus dem Kanton Zürich abfliessen würde und damit auch Arbeitsplätze im Business-Aviation-Bereich verloren gehen könnten. Langfristig könnte sich für einen Business-Aviation-Passagier der Standort Schweiz sogar als zu umständlich erweisen.» Eine untergeordnete Bedeutung?

Jetzt kann man zu Recht sagen: Wir wollen prinzipiell nicht noch mehr Flugverkehr und -lärm in Kloten und schon gar nicht in Dübendorf. Aber stellen wir uns einmal die Frage: Warum steigt das Flugverkehrsaufkommen derart rasant an? Ganz einfach: Weil das Fliegen immer billiger wird und deshalb immer mehr Menschen immer häufiger fliegen. Selbstverständlich geht's zweimal im Jahr mit Kind und Kegel per Flugzeug in die Ferien – es kostet ja weniger als Ferien in der Schweiz. Und der Geschäftsmann fliegt heute für Fr. 30.– nach Amsterdam oder Frankfurt zu einem Meeting – billiger als mit dem Zug von Zürich nach Bern. Wahnsinn, oder? Wir beklagen uns über Fluglärm, wenn wir zuhause auf dem Balkon sitzen oder frühmorgens durch landende Flugzeuge geweckt werden; aber pfeifen darauf, sobald wir selber im Flugzeug sitzen und lärmend über Wallisellen die erste Kurve drehen und davondonnern. Wenn wir in Zukunft weiterhin immer öfter und immer billiger fliegen wollen, müssen wir auch akzeptieren, dass dafür die entsprechende Infrastruktur geschaffen

werden muss. Und die kann halt auch in Dübendorf liegen, wenn die Kapazitätsgrenze in Kloten erreicht ist. Ich frage deshalb: Wo ist das Problem?
Olivier Glitsch