

Datum: 01.03.2013

Neue Zürcher Zeitung



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: 96'982 mm²

In Dübendorf soll weiter geflogen werden

*Der Bund plädiert für eine zivilaviatische
Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf*



Geht es nach dem Bund, landen auf dem Flugplatz Dübendorf künftig vermehrt kleine Flugzeuge.

ADRIAN BAER / NZZ



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: 96'982 mm²

Auf dem Flugplatz Dübendorf könnten in den nächsten Jahren vor allem Geschäfts- und Privatflugzeuge landen. Dies schlägt der Bund vor. Er sucht nun nach einem privaten Betreiber. Dies dürfte nicht ganz einfach werden.

Johanna Wedl

Die Fläche ist so gross wie 400 Fussballfelder und hat einen Wert von rund 2 Milliarden Franken. Der Zürcher Baudirektor Markus Kägi (svp.) bezeichnete den Militärflugplatz Dübendorf vor einiger Zeit als «Edelstein». Es erstaunt daher nicht, dass dieses Juwel, das nur wenige Kilometer von der Zürcher Stadtgrenze entfernt liegt, enorme Begehrlichkeiten weckt.

Geht es nach dem Bund, soll das Areal weiterhin als Flugplatz genutzt werden. Der Bundesrat halte vorerst an einer fliegerischen Nutzung fest, hat das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) am Donnerstag bekanntgegeben. Konkret sei es denkbar, Dübendorf für die Geschäftsfliegerei, die Leichtaviatik und die Werkfliegerei zu nutzen, nicht aber für Linien- oder Charterflüge.

Betrieb wäre defizitär

Dieser Entschluss beruht auf einer Studie, die das VBS mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) in Auftrag gegeben hat. Sie liegt seit letztem Sommer vor, wurde aber bisher unter Verschluss gehalten. In der Studie wurden vier Varianten untersucht, darunter das Modell «Flugfeld mit Bundesbasis», welches der Bund

jetzt bevorzugt. Dieses sieht vor, dass sich das Militär, das den Flugplatz derzeit noch betreibt, aus Kostengründen fast vollständig zurückzieht und Dübendorf nur noch sporadisch benutzen würde, beispielsweise als Helikopterbasis. Weiter bedingt dieses Konzept, dass der Bund ein privates Unternehmen findet, das den Flugplatz betreibt.

Und genau darin liegt das Problem, wie die Studie bereits erwähnt. Ersten Berechnungen nach wäre ein ziviler Flugbetrieb nämlich nicht rentabel. «Die Suche nach einem zivilen Flugplatzbetreiber stellt angesichts des grossen erwarteten Defizits eine grosse Herausforderung dar», schreiben die Verfasser. Bis Mitte 2014 will der Bundesrat von Uvek und VBS wissen, ob sich jemand finden lässt oder nicht. Interessierte müssten sich für einen Zeitraum von 20 Jahren verpflichten.

Luftfahrt ist wichtiger

Welche Kriterien ein Betreiber erfüllen müsste, steht noch nicht fest, wie VBS-Sprecherin Sonja Margelist auf Anfrage sagte. Es sei beispielsweise denkbar, dass die Flughafen Zürich AG den Betrieb übernehme. Weiter geht aus der Studie hervor, dass die vom Bund nun vorgeschlagene Variante aus volkswirtschaftlicher Sicht weniger Ertrag bringen würde, als wenn der Flugplatz ganz aufgehoben und auf eine aviatische Nutzung verzichtet würde. Ein vollständiger Verzicht könnte dem Bund gemäss der Studie Einnahmen in der Höhe von bis zu 71 Millionen Franken bringen, würde er das Areal im Baurecht abgeben. Dennoch gewichte man die luftfahrtpolitischen Argumente höher, «weil eine Aufgabe eines Flugplatzes irreversibel ist», wie Sprecherin Margelist ausführte.

Den Flugbetrieb aufrechtzuerhalten und gleichzeitig ab und zu militärisch nutzen zu können, sei eine Art «Mittelweg», heisst es in der Studie weiter. Weil das Militär seinen Betrieb reduziere, liessen sich dadurch rund 10,5 Millionen Franken an Betriebskosten einsparen.

Hohe Zinserträge

Zudem könnte die frei werdende Fläche ebenfalls im Baurecht abgegeben werden, womit der Bund gemäss Studie immerhin noch Zinsen zwischen 20,5 Millionen Franken und 38,5 Millionen Franken erwarten darf. Ein weiterer Vorteil sei, dass viele Arbeitsplätze geschaffen sowie Wohnungen gebaut werden könnten. Erst wenn sich bis Mitte des nächsten Jahres kein Betreiber finden lässt, gäbe der Bund die Idee eines zivilen Flugplatzes auf. Dann stünden gemäss VBS nichtaviatische Nutzungsmöglichkeiten im Vordergrund.

Darauf drängt der Kanton Zürich. Er hat schon lange den Plan, auf dem Gelände einen Innovationspark anzusiedeln. Die Absichten des Bundes wurden am Donnerstag deshalb vom Kanton wie auch von den Parteien stark kritisiert (siehe Interview und Reaktionen).

Um die zukünftige Ausrichtung des Militärflugplatzes Dübendorf streiten Bund und Kanton schon seit mehreren Jahren. Der Bund hält das Zepter in der Hand, weil das VBS das Areal besitzt. Das Departement wird den Flugplatz voraussichtlich noch bis Ende 2014 betreiben. Der endgültige Entscheid, wie es in Dübendorf danach weitergeht, verzögert sich auch deshalb, weil der Flugplatz an das Stationierungskonzept der Schweizer Armee gebunden ist und dieses noch immer nicht vorliegt.



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: 96'982 mm²

«Fluglärmdiskussion wird verschärft»

Der Zürcher Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker kritisiert die Pläne des Bundes scharf

Herr Stocker, der Regierungsrat reagiert heftig auf den Entscheid des Bundes, dass vorderhand an einer aviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf festgehalten werden soll. Das sei unverständlich, nicht nachvollziehbar. Warum so angrifflich?

Wenn man etwas nicht versteht, muss man es auch klar sagen. Das Vorgehen des Bundes ist stossend. Der Entscheid, am Flugplatz Dübendorf neu die zivile Fliegerei zuzulassen, hat regional einschneidende Konsequenzen. Der Kanton und die Standortgemeinden wurden aber nicht einmal angehört.

Der Bund will die aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf nicht frühzeitig aufgeben. Vor dem Hintergrund, dass der Flughafen Zürich bald Engpässe aufweisen dürfte, erscheint dieser Entscheid durchaus vernünftig.

Das sehe ich ganz anders. Es ist sehr schwierig, im dichtbesiedelten Glatttal zwei zivil-aviatische Infrastrukturen zu betreiben. Zudem schafft der Entscheid zusätzliche Unsicherheit. Dabei haben wir mit dem Fluglärmstreit mit Deutschland, der Sicherheitsüberprüfung des Flughafens Zürich und dem Sachplan-Verfahren schon genug offene Baustellen.

Trotzdem: Die General Aviation wird wohl bald vom Flughafen Zürich verdrängt – aus Kapazitäts- und Sicherheitsgründen. Da wäre es doch unklug, die nahe gelegene aviatische Infrastruktur in Dübendorf ohne Not stillzulegen.

Die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Zürich ist rückläufig, letztes Jahr um 3,2 Prozent. Diese Tendenz wird voraussichtlich anhalten, weil die Fluggesellschaften unter Druck stehen, grössere Maschinen einzusetzen und die

Auslastung zu verbessern. Ob es zudem aus Sicherheitsgründen sinnvoll ist, so nahe beim Flughafen Zürich eine zusätzliche Piste für die zivile Fliegerei zu eröffnen, halte ich für fragwürdig.

Sie haben zwei Hüte an: Als Verwaltungsrat des Flughafens Zürich sind Sie wohl froh um diesen Entscheid des Bun-



«So wird zusätzlich Unsicherheit geschaffen.»

Ernst Stocker
Zürcher Regierungsrat

des – und müssen nun prüfen, ob sich der Flughafen als Betreiber des Flugplatzes Dübendorf bewerben soll.

Der Flughafen Zürich hat gegenüber dem Kanton gesagt, dass er kein Interesse habe, eine weitere Piste in Dübendorf zu betreiben. Das ist wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Wenn in Dübendorf tatsächlich ein ziviles Flugfeld für die Geschäfts- und Leichtfliegerei geschaffen würde, was bedeutete das für den Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) und für die Fluglärmdiskussion im Kanton Zürich?

Zunächst schafft es grosse Unsicherheit,

die nicht nötig wäre. Unabhängig vom ZFI wird so die Fluglärmdiskussion natürlich verschärft. Der Regierungsrat ist klar der Meinung, dass es in diesem stark wachsenden Gebiet keinen zweiten Flugplatz mit zivilem Flugbetrieb erträgt. Es ist politisch heute schon schwierig genug, den Flughafen Zürich zu betreiben.

Zivile Fliegerei am Flugplatz Dübendorf ist gegenwärtig planerisch nicht gesichert. Was würde ihre Auslagerung nach Dübendorf für die Arbeiten am Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich bedeuten?

Es würde den SIL-Prozess massiv verzögern. Noch nicht klar ist, ob für den Flugplatz Dübendorf ein eigener SIL-Prozess gestartet werden müsste oder ob diese Neunutzung im laufenden Verfahren bezüglich des Flughafens Zürich integriert werden könnte. Auch hier gilt, dass vollkommen unnötig eine Pandora-büchse geöffnet wird.

Der Bund spricht davon, dass neben der zivilen Fliegerei in Dübendorf Raum für andere Nutzungen bleiben könnte. Vielleicht ist ein Innovationspark ja doch möglich.

Das ändert nichts an unserem Widerstand gegen die zivile aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf. Aber den Innovationspark haben wir auf jeden Fall noch nicht abgeschlossen. Sollte der Bund tatsächlich an der aviatischen Nutzung festhalten, muss er mindestens eine Fläche von 30 bis 50 Hektaren freihalten, um diesen Innovationspark zu ermöglichen, den wir gemeinsam mit der Universität Zürich und der ETH realisieren wollen.

Interview: Andreas Schürer



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: 96'982 mm²

Geeinte Empörung in Zürich

Nur Aviatik-Kreise loben den Bundesratsentscheid

Kantonsregierung, Standortgemeinden, Parteien: Alle kritisieren die Pläne des Bundesrats scharf. Lob gibt es einzig aus Aviatik-Kreisen.

asü. · Der Entscheid des Bundesrats zur künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf hat in Zürich heftigen Protest ausgelöst. Die Zürcher Regierung bezeichnet es in einer Mitteilung als nicht nachvollziehbar, dass in Dübendorf ein ziviles Flugfeld für die Geschäftsfliegerei und die Leichtaviatik entstehen soll. Der Regierungsrat verweist darauf, dass er sich mehrfach gegen eine aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ausgesprochen habe. Er erwarte vom Bundesrat, dass er bereits kurzfristig die Erstellung eines Innovationsparks am Kopf des Flugplatzes Dübendorf ermöglichen werde.

Stossend findet das Vorgehen des Bundes auch Lothar Ziörjen, Stadtpräsident von Dübendorf und BDP-Nationalrat. Er habe von den Plänen am Donnerstagmorgen erfahren, was angesichts ihrer Tragweite ein Affront sei.

Den Flugplatz Dübendorf für die zivile Fliegerei zu öffnen, sei ein inakzeptabler Paradigmenwechsel. So werde Dübendorf zur vierten Piste des Flughafens Zürich. Ziörjen hält an der Forderung nach einem Innovationspark fest.

Das Fluglärmforum Süd, die Plattform der Gemeinden im Süden, sieht eine neue Eskalationsstufe im Flughafen-Konflikt erklommen. Das Vorgehen sei einem föderalistischem System unwürdig. Der Bundesrat müsse umgehend Stellung beziehen, warum er den Kanton Zürich und seine Bevölkerung so brüskiere.

Kritik muss der Bundesrat auch von den Zürcher Parteien einstecken. Die FDP spricht von einem brüskierenden Entscheid, der die Schaffung eines Innovationsparks hintertreibe, für die EVP ist das Vorgehen des Bundes selbstherrlich und stilllos. Die SP fürchtet, dass wegen einer Verlagerung der Kleinfliegerei die Kapazität des Flughafens Zürich gesteigert werde. Die CVP ruft dazu auf, dass sich der Bund nun dringend mit dem Kanton und den Anrainergemeinden zusammensetzen

müsse – sonst drohe lang andauernde Planungs- und Rechtsunsicherheit. Die Grünen kündigen vehementen Widerstand an gegen die geplante zivil-aviatische Nutzung in Dübendorf.

Positiver ist das Echo aus der Aviatik-Branche. Der Flughafen Zürich hält es laut Sprecherin Sonja Zöchling für richtig, dass die aviatische Infrastruktur in Dübendorf nicht stillgelegt werden soll. Was die Pläne für den Flughafen Zürich bedeuteten, sei noch nicht abzuschätzen, da vieles noch unklar sei.

Als weitsichtig bezeichnet die Pläne des Bundesrats das Forum Flugplatz Dübendorf. So werde künftigen Generationen Handlungsspielraum offen gehalten – die drohende Zubetonierung könne so abgewendet werden. Die Aerosuisse, der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt, zeigt sich überzeugt, dass sich ein geeigneter Betreiber finden lässt, der dank zivil-militärischer Mischnutzung auch für substanzielle Beiträge an die Betriebskosten sorgen könne.