

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: 19
Fläche: 66'849 mm²

Auch die Rega setzt auf Dübendorf

Die Schweizerische Rettungsflugwacht schliesst sich dem Flugplatz-Konsortium an



Weil der Standort am Flughafen Zürich gefährdet ist, fasst die Rega nun Dübendorf ins Auge.

CHRISTIAN BEUTLER / NZZ

Die Flugplatz Dübendorf AG hat dem Bund das Angebot für den zivil-aviatischen Betrieb in Dübendorf eingereicht. Neu hat sich die Rega dem Konsortium angeschlossen. Es gibt aber auch eine Konkurrenzofferte.

Andreas Schürer

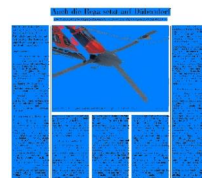
Die Schweizerische Rettungsflugwacht

(Rega) ist sowohl auf dem Flugplatz Dübendorf als auch am Flughafen Zürich unter Druck. Auf dem Gelände in Dübendorf muss die Helikopter-Einsatzbasis der Rega wahrscheinlich innerhalb des Flugplatzperimeters umziehen. Grund dafür ist der geplante Innovationspark, der auf rund 70 der 250 Hektaren Fläche Forschung und Firmen zusammenführen soll. Der heutige Standort des Rega-Centers am Flughafen Zürich wiederum ist aufgrund der geplanten Umrollung der

Piste 28 gefährdet. Laut derzeitigen Planungen verdrängt das Projekt nicht nur Standplätze für Kleinflugzeuge und Firmen wie Premium Jet, sondern auch das Rega-Center, an dem sich die Einsatzzentrale, der Unterhaltsbetrieb für die gesamte Flotte und die operationelle Basis für die drei Ambulanzjets befinden.

Breit abgestützte Bewerbung

Derart unter Druck, prüft die Rega



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: 19
Fläche: 66'849 mm²

Alternativen. Die Sprecherin Ariane Lendenmann sagt, dass sich die Rega einerseits in die Planungsarbeiten einbringen wolle, die wegen der baulichen Veränderungen auf dem Flugplatz Dübendorf nötig würden. Andererseits sei dieser Standort eine Ausweichvariante, falls das Rega-Center vom Flughafen Zürich weichen müsse. Die Rega will diesen laut Lendenmann zwar nicht verlassen. Sollte es nötig werden, was angesichts des Umrollungs-Projekts wahrscheinlich ist, wäre Dübendorf eine gute Alternative: zentral gelegen und nahe dem heutigen Standort, was für die rund 200 Mitarbeiter im Rega-Center wichtig sei. Aus diesen Gründen beteiligt sich die Rega laut Lendenmann als neue Aktionärin in dem Konsortium Flugplatz Dübendorf AG und unterstützt dessen Eingabe beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) für den Betrieb.

In der Flugplatz Dübendorf AG ist die Branche breit vertreten. Die Initialzündung ging vom Dachverband Aero-suisse aus, der den Flugplatz Dübendorf als wichtige strategische Reserve für die Schweizer Luftfahrt bewertet. Aktionäre sind neben der Rega die Firmen Premium Jet, Cat Aviation, Jet Aviation und Air Service Basel sowie der Aero-club der Schweiz und der Flugzeugeigentümer- und Pilotenverband Schweiz.

«Leuchtturm-Projekt»

Das Bewerbungsdossier hat die Flugplatz Dübendorf AG nun dem Bazl eingereicht, wie Geschäftsführer Urs Brütsch sagt. Das Konzept sieht die Etablierung der Business- und General Aviation in Dübendorf vor. In Zürich gerät dieses Segment wegen Kapazitätsengpässen unter Druck, zudem sind Sicherheitsprozesse und Infrastruktur teuer. Für den Innovationspark könne ein ziviles Flugfeld Impulse geben, sagt Brütsch. Ein Aerospace-Cluster ermögliche, flugnahe Firmen in Dübendorf zu bündeln und mit Hochschulen zu verknüpfen. Heute seien diverse wenig bekannte Firmen, die Hightech-Produkte für Luft- und Raumfahrt herstellten, im

Wirtschaftsraum Zürich verteilt. Denkbar wäre, sie als Teil des Innovationsparks in einem Kompetenzzentrum zu vereinen. Brütsch meint: «So liesse sich an der Wiege der Schweizer Luftfahrt ein Leuchtturm-Projekt mit weltweiter Ausstrahlung realisieren.»

Die Bewerbung des Konsortiums geht von 28 000 statt wie heute rund 14 000 Flugbewegungen jährlich aus, wobei 10 000 auf Helikopterflüge entfallen sollen. Die vom Bazl in der Ausschreibung zugestandenen Betriebszeiten werden ausgenützt. So soll von Montag bis Freitag von 6 Uhr 30 bis 22 Uhr geflogen werden. Am Samstag sind Flüge von 8 bis 12 Uhr und von 13 Uhr 30 bis 18 Uhr vorgesehen, am Sonntag von 11 bis 12 Uhr und von 14 bis 18 Uhr.

Doch ist das Konzept wirtschaftlich? Vielerorts wurden Zweifel laut. Eine Testplanung des Kantons ergab, dass für einen rentablen Betrieb 80 000 Bewegungen nötig wären. Fabio Hausamann, Finanzchef von Premium Jet und Verwaltungsratspräsident der Flugplatz Dübendorf AG, widerspricht. In der Testplanung sei zu wenig gewichtet worden, dass die Business-Aviation lukrativ sei. Die kalkulierten Einnahmen aus Gebühren für Landung, Standplatz und Abfertigung sowie durch die Vermietung von Büros an ansässige Unternehmen würden ausreichen, um schwarze Zahlen zu schreiben – und um den Bund als Eigentümer des Areals zu entschädigen. Bei einer Nutzung von 30 Jahren, wie sie das Bazl in der Ausschreibung vorsieht, könne der geforderte Baurechtszins erwirtschaftet werden, nicht jedoch bei der auch genannten Nutzungsdauer von 20 Jahren. Würde diese sogar auf 40 Jahre ausgedehnt, könne der Bundeskasse ein Mehrfaches des Zinses zufließen, sagt Hausamann. Zahlen will er aber nicht nennen.

Die Frist für Bewerbungen lief am Freitag ab, doch der Kampf um den Flugplatz wird noch lange andauern. Selbst wenn der Bundesrat im Sommer grünes Licht für einen zivilen Flugbetrieb mit militärischer Mitbenutzung

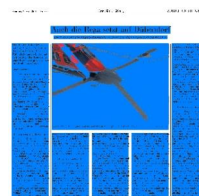
gäbe, stünden noch viele Hürden auf der Dübendorfer Piste. Für den Flugplatz müsste je ein eigenes Sachplan- und Umnutzungsverfahren durchgeführt werden. Dabei wäre unter anderem der Widerstand des Regierungsrats und der Standortgemeinden zu überwinden. Brütsch geht davon aus, dass es bis zu fünf Jahre dauern könnte, bis eine rechtskräftige Betriebsbewilligung vorliegen würde; der Bund rechnet mit bis zu zehn Jahren. In der Zwischenzeit ist laut Brütsch vorgesehen, dass die Luftwaffe den Betrieb und den Unterhalt sicherstellt. An die Adresse der Innovationspark-Promotoren gibt er zu bedenken, dass nach einem allfälligen Entscheid des Bundesrats zugunsten des Flugbetriebs auch sie an einer raschen Umsetzung interessiert sein müssten: «Der Perimeter für den Innovationspark würde erst dann frei, wenn der Flugplatz von der Luftwaffe an den zivilen Betreiber übergeht.»

Bundesrat hat Auswahl

Neben der Flugplatz Dübendorf AG buhlt auch Kurt Waldmeier um den Zuschlag. Rechtlich geht der CEO des Air Force Center, der seit 32 Jahren auf dem Flugplatz Dübendorf ansässig ist, mit der auch von ihm geführten Topmotion GmbH ins Rennen. Hinter ihm stehen aber auch die von Alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer präsidierte Stiftung Museum und historisches Material der schweizerischen Luftwaffe sowie der dazugehörige Verein. Waldmeier will den Status quo respektieren: Er plant einen Werkbetrieb zu Bürozeiten, die Ansiedlung von flugnahen Unternehmen und Swiss Aviation Training sowie einer Heimbasis für historische Flugzeuge und Blaulichtorganisationen. Waldmeier rechnet in seinem Konzept mit 20 000 Flugbewegungen. Von der Flugplatz Dübendorf AG fühlt er sich nicht bedroht, zumal er vertraglich zugesichert bis 2022 nicht vertrieben werden könne. Das Einvernehmen zwischen ihm und dem Flugplatz-Konsortium sei gut. Waldmeier sagt: «Der Bundesrat soll eine Auswahl haben. Der»

Datum: 05.04.2014

Neue Zürcher Zeitung



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

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

Richard C. Lake, Thomas...
Kino-Alt-De...
...

Themen-Nr.: 645.007
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 19
Fläche: 66'849 mm²

jenige von uns, der unterliegt, wird sicher auf den anderen zugehen.» Das sieht auch Brütsch so. Dass am Montag noch wie aus dem Nichts eine dritte Bewerbung per Post beim Bund eintreffen wird, ist unwahrscheinlich. Möglich ist allerdings auch, dass weder Waldmeier noch Brütsch zum Zug kommen: Einen Vergabezwang hat der Bundesrat nicht.