

Flugplatz Dübendorf: die aviatischen Hoffnungen ruhen auf der Luftwaffe

Sieben Jahre lang hat die vom Bundesrat zur Umnutzung des Militärflugplatzes in einen zivilen Airport bestimmte **Flugplatz Dübendorf AG** (FDAG) projektiert und dafür rund zehn Millionen Franken investiert. Zu ihren Aktionären gehören Cat Aviation, Premium Jet, die Rega, Jet Aviation, Air Service Basel, die AOPA Switzerland und der Aero Club der Schweiz. Doch im Herbst 2020 beschliesst derselbe bürgerlich dominierte Bundesrat – allerdings in anderer Zusammensetzung als 2014 – einen Übungsabbruch. Die FDAG erfährt via Medienmitteilung davon. Doch das ist nicht des schlechten Stils genug, das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK schiebt der FDAG auch gleich noch die Schuld dafür in die Schuhe: Sie verlange anstelle einer Betriebsbewilligung eine **Konzession**, weil sie sonst aufgrund von Klagen privater Grundeigentümer den Flugbetrieb einstellen müsste. Doch es war gerade die Flugplatz Dübendorf AG, welche den Bund auf diesen Planungsfehler aufmerksam gemacht hat, nun wird sie daran aufgehängt.

Solche «Spielchen» sind eines verlässlichen Partners, wie es der Bund eigentlich sein sollte, unwürdig. Doch sie zeigen wieviel Macht die UVEK-Vorsteherin und Bundespräsidentin **Simonetta Sommaruga** anscheinend derzeit im Bundesrat ausübt. Denn ihre Vorgängerin **Doris Leuthard** war von der Wichtigkeit einer zivilen Mitbenutzung der militärischen Infrastruktur in Dübendorf absolut überzeugt und hatte den ganzen Prozess ins Rollen gebracht. Doch mittlerweile ist die Luftfahrt im UVEK ein ungeliebtes Anhängsel, das man am liebsten negieren würde.

Der Schaden ist angerichtet. Die zwischen der FDAG und dem Bund öffentlich beurkundete Rahmenvereinbarung lässt eine einseitige Kündigung ohne Einhaltung einer Frist zu. Sie sieht aber auch eine **Entschädigungspflicht** des Bundes vor. Ob dafür ein Gerichtsentscheid notwendig wird, ist noch offen. Klar dagegen ist, wer die zehn Millionen bezahlen wird – wir alle als Steuerzahlende. Immerhin sei der Bund nach wie vor an einer **Dreifachnutzung** – also Luftwaffe, Innovationspark und Zivillaviatik – interessiert, heisst es in der Medienmitteilung weiter. Damit widerspricht sich das UVEK zwar, aber es präzisiert, dass es die Federführung für ein ziviles Flugfeld dem Kanton abgeben möchte. Allerdings ist Luftfahrt gemäss Verfassung Bundessache...

«Die an einer zivilen Zukunft des 1910 eröffneten Flugplatzes Dübendorf interessierten Kreise haben es verpasst, ein gemeinsames Konzept zu erarbeiten.»

Doch es ist klar, was gemeint ist: Das UVEK stützt sich dabei auf das sogenannte «Werkflugplatzkonzept», welches die **Anrainergemeinden** Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil gar in einer Abstimmung im November 2017 begrüsst haben. Dies im Wissen, dass das Defizit eines «Werkflugplatzes» sehr wohl von den Gemeinden getragen wer-

den müsste. Nur existiert der Begriff «Werkflugplatz» im schweizerischen Luftfahrtgesetz nicht. Es gibt Flugfelder, Flugplätze und Landesflughäfen.

Im Sommer 2018 wurde die **Werkflugplatz Dübendorf AG** gegründet, Mehrheitsaktionär mit 52 Prozent ist die Stadt Dübendorf, dann Nomad Technics mit 24 Prozent der Verein der Freunde der Luftwaffe VFL mit 16 Prozent und die Junkers Flugzeugwerke AG mit 8 Prozent. Zweck ist es, den Flugplatz Dübendorf als historischen Flugplatz und für Maintenance-Flüge zu betreiben. Doch Mittlerweile ist die Werkflugplatz Dübendorf AG von der Realität eingeholt worden. Nach dem Absturz der Junkers Ju-52 HB-HOT am 4. August 2018 ist es höchst ungewiss, ob je wieder eine Ju-52 in Dübendorf fliegt (siehe auch Seite 30). Die **Junkers Flugzeugwerke AG** hat den Flugplatz Dübendorf im Streit mit dem VFL verlassen. Ihre historischen Flugzeuge werden wohl ab ihrem neuen Standort **Altenrhein** starten. Dann bleibt noch die Nomad Technics AG, welche aber mittlerweile am EuroAirport ihren Maintenancebetrieb eröffnet hat. Ob sie diesen vom idealen Umfeld mit den vielen Fachleuten aus dem Elsass und Süddeutschland je von Basel nach Dübendorf verlegen wird, ist sehr fraglich.

Die an einer zivilen Zukunft des 1910 eröffneten Flugplatzes Dübendorf – und damit einem der ältesten Airports der Welt – interessierten Kreise haben es verpasst, ein **gemeinsames Konzept** zu erarbeiten. Partikularinteressen auf beiden Seiten haben überwogen, nun liegt der Scherbenhaufen da. Dabei hätte man die Gemeinden bestimmt von einem sich

Bund richtet grossen wirtschaftlichen Schaden an

Der Entscheid des Bundesrates, auf eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf zu verzichten, schadet dem Standort Zürich enorm. Zudem widerspricht er dem **Luftfahrtpolitischen Bericht** und macht die Vorarbeit von sieben Jahren zunichte, hält die Aerosuisse fest. Die Einstellung des Verfahrens zur Ansiedlung von zivilem Flugverkehr in Dübendorf und die Abschiebung der Verantwortung auf die **Kantonebene** ist für die Aerosuisse ein Signal dafür, dass sich der Bund auch von anderen nationalen Infrastrukturprojekten abbringen lassen könnte. Das werde unweigerlich die Suche nach **privaten Investoren** für solche Projekte massiv erschweren, ist die Aerosuisse überzeugt.

Nachdem das Parlament in der Herbstsession für die **Geschäfts-luftfahrt** eine Umweltabgabe für jeden Start in der Schweiz von 500 bis 3000 Franken beschlossen hat, ist dies der zweite Schlag aus Bern mitten ins Gesicht der Business Aviation. Sie beschäftigt in der Schweiz direkt **6500 Mitarbeitende** und erzielt eine Wertschöpfung von **3,75 Milliarden** Franken pro Jahr. Die Geschäfts-

luftfahrt ist für den Wirtschaftsstandort Zürich enorm wichtig. Für die interkontinental vernetzte Wirtschaft mit zahlreichen Konzernzentralen ist das Angebot der Business Aviation ein **zentraler Standortfaktor**. Ohne eine Perspektive für einen zivilen Flugbetrieb in Dübendorf, verliert der Wirtschaftsstandort Zürich – und damit die ganze Schweiz – unweigerlich an Attraktivität.

Aerosuisse-Präsident, Nationalrat **Thomas Hurter**, ist überzeugt, dass sich die globale Vernetzung und damit auch das Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft durch die Coronakrise nicht verändert hat: «Die Luftfahrt ist für die **exportorientierte Schweizer Wirtschaft** von zentraler Bedeutung, dazu gehört auch die Business Aviation. Da sie am **Flughafen Zürich** neben dem priorisierten Linien- und Charterverkehr mittelfristig nur noch sehr beschränkt operieren kann, braucht es eine Alternative. Mit dem Verzicht auf Dübendorf ist deren Existenz am Standort Zürich massiv gefährdet.»

www.aerosuisse.ch

pd



Der Flugplatz Dübendorf aus der Vogelschau am 9. April 2020. Der Bund plant die von der Luftwaffe benützten Hallen 10 bis 12 (unten rechts im Bild) zu sanieren – unabhängig von einer zivilen Mitbenutzung des Flugplatzes.

selbsttragenden Flugplatzbetrieb mit Maintenance und Geschäftsluftfahrt überzeugen können, wenn man sie einerseits transparent über die modernen **leisen Businessjets**, andererseits auch über die eingeschränkten **Betriebszeiten** aufgeklärt hätte. Viele um den Flugplatz Dübendorf setzen Flugbetrieb immer noch mit dem Lärm der Kampfbomber der Luftwaffe gleich, doch diese Zeiten sind längst vorbei.

Nun wird es teurer, so für die Steuerzahler der Gemeinden, aber auch jene des Kantons Zürich. Ob diese gewillt sind, das **Defizit** eines zivilen Flugbetriebes in Dübendorf längerfristig zu tragen, muss bezweifelt werden – insbesondere, wenn es eine privatwirtschaftliche Lösung gegeben hätte, die selbst für die notwenigen Deckung der Kosten gesorgt hätte.

Deshalb ruhen alle Hoffnungen für die unmittelbare aviatische Zukunft in Dübendorf einzig und allein auf der Luftwaffe. Und da schaut es gar nicht so schlecht aus: Seit 2019 sind nämlich nicht mehr nur Helikopter und Vermessungsflugzeuge, sondern auch der **Lufttransportdienst des Bundes** mit seinen beiden ex-Rega-Challenger in Dübendorf stationiert. Die beiden Transportflugzeuge sind oft für die Luftwaffe unterwegs. Sie haben während des Corona-Shutdowns beispielsweise auch schweizerisches Botschaftspersonal, das nicht mehr mit Linienflügen reisen konnte, nach Hause geflogen.

Zudem – und das scheint noch viel wichtiger – will die Luftwaffe ihre Aktivitäten in Dübendorf künftig auf einer **Bundesbasis** konzentrieren. Die Armee plant, sich auf eine rund zehn Hektaren grosse Fläche nördlich der Piste zurückzuziehen. Dort sollen ein Lufttransportgeschwader mit Helikoptern und Flächenflugzeugen des Lufttransportdienstes stationiert bleiben. Wie das VBS dazu festhält, sollen die Investitionen **unabhängig einer zivilen Umnutzung** des Militärflugplatzes getätigt werden. Ergänzend wird angefügt: «Mit einer gleichzeitigen Nutzung als ziviler Flugplatz könnte jedoch die **Wirtschaftlichkeit** für den Bund erhöht werden.»

Die heutigen Flugzeughallen 10 bis 12 auf dem Militärflugplatz Dübendorf stammen aus den 1930er-Jahren. Sie sind sanierungsbedürftig und stehen unter **Denkmalschutz**. Mit dem mittlerweile von National- und Ständerat genehmigten **Rüstungsprogramm 2020** hat Bundesrat eine Sanierung dieser Hallen beantragt, die auch zukünftig für EC635 Helikopter und Flächenflugzeuge genutzt werden. Westlich davon ist die **neue Halle 13** für Super Pumas geplant. In dieses Bauvorhaben auf dem Flugplatz Dübendorf will der Bund **68 Millionen Franken** investieren. Realisiert werden soll der Bau der neuen Bundesbasis Dübendorf in den Jahren **2021 bis 2024**.

Report Hansjörg Bürgi

WEBCHECK

www.skynews.ch

Aviatik-News finden Sie täglich auf unserer Website. Die wichtigsten Meldungen der vergangenen Wochen:

September

- 26. Zwölf Prozent mehr Bizjets in Zürich
- 28. Kopter-CEO Löwenstein tritt ab
- 29. Thomas Klühr gibt Swiss-Führung ab
- 20. PC-7 TEAM und PS fliegen wieder!

Oktober

- 01. EuroAirport: Fluglärm nun online
- 02. Universitätsspital im Circle offen
- 04. Werner Eichenberger gestorben
- 05. Kroatische A319 in Altenrhein
- 06. EasyJet baut 70 Stellen ab
- 07. Flughafen Zürich baut in Indien
- 07. European Rotors Messe verschoben
- 08. 60 Prozent weniger Passagiere weltweit
- 09. Airline-Piloten als SBB-Lokführer?
- 10. Quarantäne weg – Kosovo boomt
- 11. Ein Sonntagvormittag mit AirsideFoto
- 12. Rigider Sparkurs bei RUAG
- 13. 46 Millionen Arbeitsplätze in Gefahr
- 14. UVEK «versenkt» Flugplatz Dübendorf
- 15. RUAG verkauft Do228-Programm