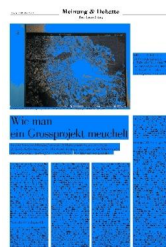


Der Bundesrat und der Zürcher Regierungsrat wollen in Dübendorf jetzt doch keine Geschäftsfliegerei. Im Bild eine Luftaufnahme des Areals. CHRISTIAN BEUTLER / KEYSTONE

# Wie man ein Grossprojekt meuchelt

*Auf dem Flugplatz Dübendorf lassen die Behörden gerade ein privates Projekt für die Geschäftsfliegerei nach allen Regeln der Kunst auflaufen. In der Schweiz wird es immer schwieriger, Grossprojekte zu verwirklichen. Von Michael von Ledebur*



Wie beendet man eine Beziehung? Auf diese Frage gibt es tausend Antworten. Die Zürcher Regierung entschied sich Mitte September für die Version «kühle Distanz»: nicht endgültig Schluss machen, aber doch unmissverständliche Zeichen senden. Zum Thema Business-Jets auf dem alten Militärflugplatz Dübendorf schrieb sie: «Der Regierungsrat lädt den Bund ein, den Umfang der Nutzung und die Betriebszeiten eines Zivilflugplatzes nochmals vertieft zu prüfen.» Übersetzt heisst das: Lieber Bund, wir finden die Pläne für die Geschäftsfliegerei in Dübendorf nicht mehr so gut. Lassen wir's doch sein.

Das trifft sich bestens. Denn auch die Liebe des Bundes für das Vorhaben ist erkalte. So sagt dies natürlich niemand. Lieber verweist der Bund auf den Kanton Zürich, der Bedenken geäussert habe – und umgekehrt. Man setzt Arbeitsgruppen ein, spricht von einer langen Liste angeblich ungeklärter Punkte und nimmt in Kauf, dass sich das Vorhaben im juristischen Dickicht verheddert. Aber auch wenn es niemand laut ausspricht, ist es doch offensichtlich: Die Übung Geschäftsfliegerei in Dübendorf ist beendet. Der Bund will das, was er einst bestellt hat, nicht mehr. Das ist bedauerlich. Die Geschäftsfliegerei ist mit einer Wertschöpfung von jährlich mehreren Milliarden Franken relevant. Vor allem aber ist sie für die wirtschaftliche Anbindung der Schweiz wichtig.

## Peinliche Grundlagenfehler

Bitter ist das Verdikt auch für die Investoren, die sieben Jahre Arbeit investiert und über 7 Millionen Franken für zahlreiche aufwendige Studien ausgegeben haben. Der launisch wirkende Umgang mit einem Grossprojekt von 200 bis 300 Millionen Franken Investitionsvolumen wirft Fragen auf. Dass den Behörden zudem peinliche Grundlagenfehler unterlaufen sind, macht die Sache nicht besser.

Die Idee, die dem Projekt einst zugrunde lag, ist simpel: Für Business-Jets hat es auf dem Flughafen Kloten je länger, je weniger Platz. Gegenwärtig gilt dies Pandemie-bedingt zwar nicht, mittelfristig aber nach wie vor. Keine zehn Kilometer entfernt liegt in Dübendorf eine Aviatik-Infrastruktur bereit, die unternutzt ist – seit die Luftwaffe 2005 beschloss, ihre Aktivitäten auf andere Stützpunkte zu konzentrieren. Der Bund entschied 2014, was er mit dem riesigen Gelände inmitten der Zürcher Agglomeration vorhaben würde. Dreifachnutzung lautete das Schlagwort: Militär, Innovationspark für Unternehmen und Zivillavatik mit Schwergewicht Geschäftsfliegerei.

Planung und Betrieb eines Business-Jet-Termini-

nals schrieb der Bund aus. Die Flugplatz Dübendorf AG gewann die Ausschreibung. Hinter der Firma steht eine Gruppe von Investoren: Vertreter der Branche wie die Firma Jet Aviation AG, aber auch die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega).

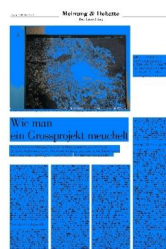
Mit grösseren Widerständen mussten die Investoren damals nicht rechnen. Schliesslich hatten sie soeben eine Ausschreibung des Bundes gewonnen, der in Luftfahrtfragen klar die Hoheit besitzt. Da fiel es wenig ins Gewicht, dass die Anrainergemeinden wenig Begeisterung versprühten. Oder dass der Regierungsrat Vorbehalte anmeldete. Zumal die Kantonsregierung diese Haltung später revidierte.

Aber dann, ab Herbst 2017, begannen sich die Dinge zu verändern. Manches geschah schleichend, anderes plötzlich, doch alles war zum Nachteil des Projekts. Zunächst trat Bundesrätin Doris Leuthard (cvp.) zurück. In der Aviatikbranche herrschte Skepsis, ob ihre Nachfolgerin Simonetta Sommaruga (sp.) im Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) der Luftfahrt den gleichen Stellenwert beimessen würde. Heute sehen sich viele bestätigt. Noch allerdings hatte die Personalie keinen Einfluss auf das Projekt. Auch der Umstand, dass die Klimajugend im Wahljahr 2019 den Fokus setzte, blieb ohne Wirkung. Vorerst.

Im Verlauf des Jahres 2019 kam ans Licht, dass der Bund den Wettbewerb einst lanciert hatte, ohne die Rechtsverhältnisse ausreichend geklärt zu haben. Es geht um das sogenannte Enteignungsrecht. Anwohner können gegen einen Militärflugplatz nicht klagen, wenn die Jets die Luftsäule über ihrem Eigentum im Landeanflug durchfliegen – sie wurden per Gesetz quasi um dieses Recht enteignet. Der Bund übersah, dass dies bei einer zivilaviatischen Nutzung aber nicht ohne weiteres der Fall ist.

Dass der Fehler wiedergutzumachen wäre, zeigt ein Gutachten des Bundesamts für Justiz. Demnach muss aus dem Flugplatz Dübendorf, heute technisch gesehen ein privates Flugfeld mit Betriebsbewilligung, ein öffentlicher Flugplatz mit Konzession werden. Aber diese Konzessionierung müsste gemäss dem Gutachten bis Ende dieses Jahres in Angriff genommen werden. Danach gelten neue Regeln bezüglich Ausschreibung.

Doch das Uvek wird die Frist verstreichen lassen, wie das Departement auf Anfrage bestätigt. Die Flugplatz Dübendorf AG müsste sich also neu um eine Konzession bewerben, im Wettbewerb mit anderen Interessenten – obwohl das Unternehmen die Ausschreibung 2014 gewonnen hat. Das ergibt keinen Sinn. Eine unabsehbare Verzögerung ist die Konsequenz, das Vorgehen unverständlich.



Überraschend begründet der Bund seinen Marschhalt im Herbst 2019 auch noch mit einem angeblichen Sicherheitsproblem in der Luftsicherung zwischen Kloten und Dübendorf. Das rief bei manchen Fachleuten ein Schmunzeln hervor: Absprachebedarf zwischen Dübendorf und Kloten gebe es, Probleme aber nicht, lautete der Tenor. Auch dieses Argument wirkt also vorgeschoben. Es fehlt dem Bund schlicht am Willen – und dies hat wesentlich mit der Departementsvorsteherin zu tun. Unter ihr hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt Uvek-intern allgemein einen schweren Stand.

Im Kanton begannen sich zeitgleich die geänderten politischen Kräfteverhältnisse auszuwirken. Im Juni sprach sich der Präsident des Stiftungsrats des Innovationsparks, Peter E. Bodmer, in der NZZ öffentlich gegen Business-Jets aus. Offensichtlich will man den Klotz am Bein loswerden, der die Geschäftsfliegerei geworden ist, um den Innovationspark zu retten. Seit den Wahlen von 2019 gilt es im Kantonsrat eine Mitte-links-Mehrheit zu überzeugen. Dort ist ein Verpflichtungskredit von 217 Millionen Franken für den Innovationspark hängig.

## Sollte die Abkehr von der Geschäftsfliegerei in Dübendorf das letzte Wort des Bundesrats sein, wäre dies falsch. Aber dann sollte er wenigstens dazu stehen.

Im Juli 2020 dann der nächste und vorerst letzte Schlag: Das Verwaltungsgericht entzog dem Innovationspark die planungsrechtliche Grundlage. Nicht nur beim Bund, auch beim Kanton hat man in der Causa Dübendorf offensichtlich unsauber gearbeitet. Das noch nicht rechtskräftige Urteil hat zur Folge, dass in Dübendorf womöglich ganz anders geplant werden muss. Daraus folgt der Wunsch, das ganze Gelände auch für Tests von Forschungsprojekten aus dem Innovationspark zu öffnen. Für die Geschäftsfliegerei hätte es da keinen Platz mehr.

## Steuergeld für ein ewiges Minus

Obendrein können künftig womöglich auch die

Anrainergemeinden bei der Nutzungsplanung ein Wort mitreden, die schon seit Jahren für ein Alternativprojekt weibeln. In Dübendorf sollen vor allem Flugzeuge gewartet und repariert werden, was mit deutlich weniger Flugbewegungen verbunden wäre. Ein unschönes Detail sind die 1,3 Millionen Franken, die die öffentliche Hand jährlich zur Defizitdeckung einschiessen müsste, weil der Betrieb nicht rentieren würde, was gegenüber den Steuerzahlern in den Anrainergemeinden eigentlich nicht zu verantworten ist. Dass umgekehrt auch Kritiker der Geschäftsfliegerei die Rentabilität eines Business-Jet-Hubs anzweifeln, taugt nicht als Gegenargument: Erstens widersprechen die Investoren dieser Einschätzung, zweitens trügen diese in jedem Fall das Risiko – und nicht die Steuerzahler.

Im gegenwärtigen Umfeld ist es schwierig geworden, ein Aviatikprojekt zu verteidigen, das auf wohlhabende Kunden ausgerichtet ist. Aber das geht auf einen Trugschluss zurück. Im Gegensatz zum Linienverkehr dominiert gerade nicht der Freizeitverkehr, die Geschäftsfliegerei dient vielmehr der wirtschaftlichen Anbindung. Und es wäre eine Illusion, zu glauben, dass Geschäftsabschlüsse und Investitionsentscheide künftig via Zoom oder Team getätigt würden. Tatsächlich weist die Geschäftsfliegerei derzeit vergleichsweise gute Auslastungszahlen auf. In Bezug auf Dübendorf ist ein weiteres Argument wichtig: Business-Jets sind insgesamt moderner und damit vergleichsweise leise. Dass sich die Luftfahrt in Sachen CO<sub>2</sub> rasch und entschieden bewegen muss, steht ausser Frage, lässt sich aber nicht lokal lösen und schon gar nicht im vergleichsweise winzigen Dübendorf.

Sollte die Abkehr von der Geschäftsfliegerei in Dübendorf das letzte Wort des Bundesrats sein, wäre dies falsch. Aber dann sollte er wenigstens dazu stehen. Dass Entschädigungsforderungen auf den Bund zukommen, dürfte sich ohnehin nicht vermeiden lassen.

Die Erkenntnis? Privat finanzierte Grossprojekte haben es in der Schweiz zusehends schwer. Bleiben diese Investitionen aber aus, schadet dies dem Wirtschaftsstandort. Investoren drohen zahlreiche Fallstricke: neue Entscheidungsträger in den Ämtern, mangelhafte rechtliche Abklärungen der Behörden, neuer politischer Wind und neue Mehrheiten, ja sogar weltpolitisches Geschehen wie der Ausbruch einer Pandemie. Oder, wie im Falle Dübendorfs, alles zusammen.