



# aerofax

Von Urs Brüttsch

Geschäftsführer Flugplatz Dübendorf AG |  
Directeur de la société Flugplatz Dübendorf AG |  
Direttore dell'Aerodromo Flugplatz Dübendorf AG |

## «Was für ein Murks»

→ So die Schlagzeile im «Tages Anzeiger», nachdem am 28. November 2019 die Medienmitteilung aus Bern auf dem Flugplatz Dübendorf aufschlug! Was von aussen tatsächlich wie ein Murks anmutet, ist in Tat und Wahrheit das Ergebnis jahrelanger fundierter Projektarbeit, die – und das haben komplexe Vorhaben an sich – einige bis anhin ungeahnte Problembereiche zu Tage förderte.

**Um was geht es genau?** Es geht um zwei bewilligungskritische Themen des Bundeskonzepts für eine zivile Nutzung des Flugplatzes Dübendorf, die auf Stufe Bund gelöst werden müssen. Zum einen stellte sich heraus, dass die Anflugwege für zivilen Flugverkehr rechtlich nicht gesichert sind, zum anderen müssen die Flugverfahren am Flugplatz Dübendorf mit jenen am Flughafen Zürich bereits während des vom Bund geführten Sachplanverfahrens vertieft auf deren Verträglichkeit untersucht werden, um eine Gefährdung der im SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich verankerten Stundenkapazität auszu-schliessen.

**Kontrolle ist gut, Vertrauen ist besser.** Der Bund anerkennt den Handlungsbedarf und zeichnet Wege und Mittel auf, wie die bewilligungskritischen Fragen angegangen, gelöst und Rechtssicherheit geschaffen werden können. Die sich abzeichnende Verzögerung im Projekt gilt es in Kauf zu nehmen.

**Bei allem Respekt,** dass sich das UVEK dem Dossier angenommen hat: Ein zweifelsfreies Bekenntnis zu seinem Bundeskonzept tönt jedoch anders. Es darf nicht verwundern, wenn die Gegner des Projekts nach der Kommunikation des UVEK Morgenluft wittern und gar den Abbruch der Übung fordern. Für einen privaten Investor, der ein Bundeskonzept von öffentlichem Interesse entwickelt, ist nebst der Rechtssicherheit eine robuste politische Haltung zur einmal definierten Luftfahrtstrategie über Legislaturperioden hinaus und ungeachtet von parteipolitischen Interessen eminent wichtig.

**Es wirkt deshalb befremdlich** und fragwürdig, wenn entgegen den bisherigen Gepflogenheiten die Kommunikation nicht abgestimmt wird und mit verwirrenden Aussagen unnötig in der Öffentlichkeit Angst geschürt oder Verunsicherung gestreut wird. Vertrauensfördernd ist dieses Vorgehen nicht und hinterlässt deshalb einen schalen Beigeschmack.

## «Mais quel travail bâclé»

→ Tel était le titre du «Tages Anzeiger», lorsque le communiqué de presse de Berne est arrivé le 28 novembre 2019 à l'aérodrome de Dübendorf! En réalité, ce qui de l'extérieur semble être une mauvaise idée est le résultat d'années de travail approfondi de projet, qui – et c'est bien là le propre de tout projet complexe – a permis de mettre en lumière des domaines critiques jusqu'alors inimaginables.

**De quoi s'agit-il exactement?** Il s'agit de deux questions cruciales en matière d'autorisation du concept fédéral d'utilisation civile de l'aéroport de Dübendorf, qui doivent être résolues au niveau fédéral. D'une part, il est apparu clairement que les routes d'approche pour le trafic aérien civil n'étaient pas juridiquement sécurisées, alors que les procédures de vol de l'aérodrome de Dübendorf devaient être examinées de manière approfondie pour s'assurer de leur compatibilité avec celles de l'aéroport de Zurich déjà durant la procédure de plan sectoriel menée par la Confédération, afin de ne pas compromettre les capacités horaires de l'aéroport de Zurich telles que retenues dans la feuille de coordination PSIA.

**Le contrôle c'est bien, la confiance c'est mieux.** La Confédération reconnaît la nécessité d'agir et définit les moyens de s'attaquer et de résoudre les problèmes essentiels à l'autorisation, et enfin de créer la sécurité juridique. Il convient d'accepter le retard imminent dans le projet.

**Avec tout le respect** dû au DETEC d'avoir accepté le dossier, un engagement clair en faveur de son concept fédéral semble toutefois différent. Il n'est pas surprenant que les opposants au projet, après la communication du DETEC, flairent l'air frais du matin, voire exigent l'interruption de l'exercice. Pour un investisseur privé qui développe un concept fédéral d'intérêt public, une position politique solide sur une stratégie aéronautique définie une fois pour toutes, s'étendant au-delà des périodes législatives et indépendamment des intérêts politiques des partis, est extrêmement importante en plus de la sécurité juridique.

**Il est donc déconcertant** et pour le moins discutabile, si, contrairement aux pratiques du passé, la communication n'est pas coordonnée, attisant inutilement la peur ou l'incertitude dans la collectivité par des déclarations déroutantes. Cette approche ne favorise guère la confiance et laisse ainsi un arrière-goût insipide.

## «Che pasticcio»

→ Così titolava la testata «Tages Anzeiger» dopo che, il 28 novembre 2019, giungeva da Berna il comunicato stampa sull'aerodromo di Dübendorf! Ciò che dall'esterno può dare l'impressione di essere un pasticcio, in realtà è il risultato del lavoro approfondito di un progetto in corso da anni che – come generalmente accade in situazioni complesse – ha fatto emergere settori problematici fino a qual momento inimmaginabili.

**Di cosa stiamo parlando esattamente?** Stiamo parlando di due argomenti critici del programma federale relativo all'autorizzazione all'uso civile dell'aerodromo di Dübendorf che devono esseri risolti a livello federale. Da un lato è emerso che gli avvicinamenti per il traffico aereo civile presentano carenze importanti in fatto di sicurezza, mentre dall'altro le procedure di volo praticate sull'aerodromo di Dübendorf devono essere sottoposte ad un approfondito esame di compatibilità con quelle dell'aeroporto di Zurigo già durante la procedura concernente il piano settoriale condotta dalla Federazione, per evitare di esporre a rischi la capacità oraria fissata nella scheda oggetto del PSIA dell'aeroporto di Zurigo.

**Controllare è bene, avere fiducia è meglio.** La Federazione riconosce la necessità di agire e sta definendo percorsi e strumenti per poter affrontare e risolvere le questioni critiche in termini di autorizzazioni e creare la necessaria sicurezza giuridica. Il ritardo del progetto che si sta prospettando deve essere semplicemente accettato.

**Fermo restando tutto il rispetto** di come il DATEC si sia occupato della questione, l'adesione incondizionata al suo programma federale suona in tutt'altro modo. Non c'è da meravigliarsi se, dopo la comunicazione del DATEC, gli avversari del progetto fiutino una buona occasione e chiedano addirittura l'interruzione dell'esercizio. Per un investitore privato che sviluppa un progetto federale di pubblico interesse, oltre alla sicurezza giuridica è di primaria importanza una decisa posizione politica a favore di una strategia per l'aviazione al di là dei periodi di legislatura e che prescinda dagli interessi politici dei partiti.

**È pertanto sconcertante** e discutibile se, contro ogni consuetudine fino ad ora in uso, oltre a non essere coordinata, la comunicazione venga inutilmente infuocata con affermazioni fuorvianti che diffondono timori e insicurezze nell'opinione pubblica. Un metodo che non crea fiducia e che lascia pertanto l'amaro in bocca.