

Datum: 05.08.2016

Zürcher Oberländer

Hauptausgabe

Zürcher Oberländer
8620 Wetzikon ZH
044/ 933 33 33
www.zol.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 21'930
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

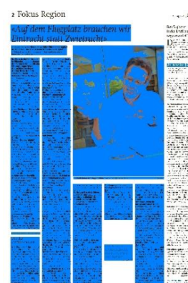


Themen-Nr.: 645.008
Abo-Nr.: 1094126
Seite: 1
Fläche: 5'058 mm²

Im Interview

«Mit dem Thema Aviatik holt man sich keine Lorbeeren»

Urs Brütsch, Geschäftsführer der Flugplatz Dübendorf AG, weiss um die politisch heisse Kartoffel. Er selber setzt sich überzeugt für die Geschäftsfliegerei ein, die in Dübendorf abgewickelt werden soll. Dabei sieht sich Brütsch weniger als Flug-Turbo, sondern eher als Vollstrecker des politisch legitimierten Willens. Die Flugplatz Dübendorf AG erhielt den Zuschlag vom Bundesrat. Brütsch möchte das Hickhack zwischen Innovationspark- und Aviatikbefürwortern baldmöglichst beenden und ruft zur Zusammenarbeit auf. *zo*



Hauptausgabe

Zürcher Oberländer
8620 Wetzikon ZH
044/ 933 33 33
www.zol.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 21'930
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.008
Abo-Nr.: 1094126
Seite: 2
Fläche: 105'837 mm²

«Auf dem Flugplatz brauchen wir Eintracht statt Zwietracht»

DÜBENDORF Urs Brütsch ist Geschäftsführer der Flugplatz Dübendorf AG. Diese wird dereinst für die Zivilfliegerei auf dem Areal zuständig sein – vorher sind aber noch Investitionen zu tätigen.

Urs Brütsch, die Zivilfliegerei in Dübendorf hat viele Gegner: den Kanton Zürich, die Zürcher Planungsgruppe Glattal, die Anrainergemeinden – die Liste liesse sich noch erweitern. Hat die Flugplatz Dübendorf AG in der Region auch Freunde?

Urs Brütsch: Auf jeden Fall. Der Zürcher Kantonsrat hat bei seiner Richtplandebatte vom 14. März 2014 eine neutrale Haltung eingenommen. Er anerkennt, dass die Luftfahrt gemäss Verfassung Bundessache ist und somit im Rahmen der Sachplanung geregelt wird. Weiter arbeitet die Zürcher Planungsgruppe Glattal im Auftrag der Standortgemeinden und schliesslich: Ja, es gibt durchaus auch Sympathisanten für eine aviatische Nutzung. Viele verhalten sich jedoch deutlich zurückhaltender als die Opposition.

Weshalb?

Das ist in der Aviatik generell so. Niemand will sich bei diesem Thema zu weit aus dem Fenster lehnen. Es herrscht die Angst, dass man sich damit keine Lorbeeren holt – insbesondere in der Politik.

Werden Sie angefeindet?

Der Groll richtet sich eher gegen den Bund, der die Idee der zivilaviatischen Nutzung aufgebracht hat. Im Jahr 2005 hat die Armee den Jetbetrieb eingestellt. Das Versäumnis, mit die-

sem Entscheid gleichzeitig die zukünftige Zweckbestimmung des Areals zu definieren, leistete Vorschub für zahlreiche Begehrlichkeiten, Forderungen und Ideen, was mit dieser wertvollen strategischen Landreserve geschehen soll.

Welches Feedback erhält die Flugplatz Dübendorf AG aus der Bevölkerung?

Die Bevölkerung zeigt sich interessiert und beurteilt die Vorhaben des Bundes sehr differenziert. Natürlich gibt es jene, die grosses Unverständnis zeigen, dass eine intakte und denkmalgeschützte aviatische Infrastruktur für den Innovationspark zweckentfremdet werden soll. Andere attestieren dem Flugplatz identitätsstiftenden Charakter und wollen ihn so belassen, wie er ist. Dann gibt es aber auch die Besonnenen.

Wen zählen Sie dazu?

Personen, die wissen, dass der Wohlstand des rohstoffarmen Binnenlands Schweiz auf einer innovationsstarken, breit diversifizierten und hochwertig spezialisierten Wirtschaft gründet. Diese ist in der Schweiz auf Exportmärkte ausgerichtet. Die Erschliessung auf dem Luftweg ist untrennbar mit der wirtschaftlichen Entwicklung verbunden und für die Schweiz seit je von elementarer Bedeutung. Eine wettbewerbsfähige Schweiz wird weiterhin auf

Exportmärkte angewiesen sein. Und damit einhergehend auf eine gute Erreichbarkeit.

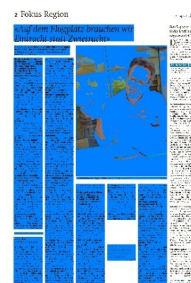
Kritisch tönt es vonseiten des Innovationsparks. Ist eine Zusammenarbeit überhaupt realistisch?

Auf Arbeitsebene funktioniert der Austausch problemlos. Es finden bereits heute Gespräche mit Investoren statt, die am Innovationspark, aber auch an einem Anschluss zur Piste Interesse bekunden. Ein Schulterschluss würde absolut Sinn machen – das zeigt sich auch bei den laufenden Planungsarbeiten, die zunehmend Abstimmungsbedarf zwischen den drei Nutzungen zutage fördern.

Trotzdem: Der Innovationspark könnte ohne Flugplatz existieren.

Der Flugplatz könnte auch ohne Innovationspark existieren, denn die Geschäftsfliegerei findet so oder so statt – zum Wohl des Wirtschaftsraums. Bisher war immer die Rede von «entweder Innovationspark oder Zivilaviatik». Wir sehen die möglichen Synergien in einem «Sowohl als auch»-Szenario. Eintracht statt Zwietracht – das müsste der Leitgedanke sein, um das Areal möglichst intelligent zu nutzen und ihm zur angestrebten internationalen Ausstrahlung zu verhelfen.

Sie haben das politisch heisse Eisen Zivilaviatik bereits erwähnt. Darin spiegelt sich wohl die Angst vor Lärm. Können Sie diese Angst verstehen?



Hauptausgabe

Zürcher Oberländer
8620 Wetzikon ZH
044/ 933 33 33
www.zol.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 21'930
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.008
Abo-Nr.: 1094126
Seite: 2
Fläche: 105'837 mm²

Ja. Die Lärmthematik ist generell schwierig, da sie sehr subjektiv und von vielen Elementen abhängig ist. Die Diskussion um den Fluglärm ist geprägt von der Unsicherheit über den zu erwartenden Flugverkehr. Die fundamentalen Gegner sehen in Flugzeugen inklusive Helikoptern ein grundsätzliches Feindbild. Deshalb erübrigt sich die Diskussion um den Lärm, solange das Feindbild sichtbar ist. Hinter vorgehaltener Hand räumen aber auch Politiker aus der Region ein, dass die Flugzeuge der Geschäftsfluffahrt bezüglich Schallemission vernachlässigbar sind. Und mit den vorgegebenen restriktiven Planungswerten gemäss Lärmschutzverordnung hat die Flugplatz Dübendorf AG alles Interesse daran, die fortschrittlichsten und leisesten Flugzeuge zu begünstigen.

Was ist denn Lärm für Sie?

Lärm ist immer das, was der andere macht, und was unerwartet auftritt. Es ist auch eine Frage der Zeit, wann er verursacht wird und in welcher Situation ich mich befinde.

Über welchen Lärm haben Sie sich zuletzt geärgert?

Es braucht viel, um mich aus der Ruhe zu bringen. Selbst ein frisiertes Töffli nach Mitternacht ärgert mich nur kurz. Ich war auch einmal jung und mit dem Töffli unterwegs. Toleranz und eine gewisse Portion Gelassenheit helfen in solchen Situationen.

Zurück zur Flugplatz Dübendorf AG: In der Vergangenheit wurde verschiedentlich bezweifelt, dass sich der Flugplatz wirklich rentabel betreiben lässt.

Unser Geschäftsmodell beweist das Gegenteil. Die Zweifler stützen sich auf Studien aus dem Jahr 2012, welche eine höhere Anzahl Flugbewegungen für ein wirtschaftliches Geschäftsmodell ausweisen. Die Verfasser der Studien liessen etliche relevante Ertragsquellen ausser Acht, kalkulierten mit einer deutlich kürzeren Nutzungsdauer und zogen auch keine Vergabe von Unterbaurechten zur Investitionsminderung in Betracht.

Welche Investitionskosten kommen auf die AG zu – und wofür?

Wir werden Investitionen in tiefer dreistelliger Millionenhöhe tätigen. Geplant sind Vorfeldflächen, ein Abfertigungsgebäude für die Geschäftsfluffahrt, das einen gewissen repräsentativen Charakter haben soll, Hangars, Unterhalts- und Betriebsgebäude sowie Büros. Dazu kommen ein Gebäude für die Leichtaviatik und eines für ein Restaurant mit Besucherzentrum, in dem auch die Geschichte des über 100-jährigen Flugplatzes dargestellt werden soll. Die Bauten werden vollumfänglich privat finanziert.

Wie lange glauben Sie zu benötigen, bis das amortisiert ist?

Wir sind in der Lage, über die 30-jährige Laufzeit der Betriebsbewilligung die Investitionen zu amortisieren. Wir haben nicht mehr Flugbewegungen angenommen, als in den Ausschreibungsunterlagen abgeleitet wurden. Dies, obwohl mit lärmgünstigeren Flugzeugen theoretisch mehr Flugbewegungen möglich wären – die Ausschreibungsunterlagen gingen nicht

«Wir können die Investitionen innert 30 Jahren amortisieren.»

Urs Brüttsch

von einer bestimmten jährlichen Anzahl Bewegungen aus, sondern von einer maximalen Lärmmenge. Durchschnittlich handelt es sich um drei Landungen und drei Starts pro Betriebsstunde.

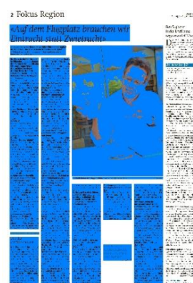
Was wäre, wenn die auf 30 Jahre ausgestellte Betriebsbewilligung nicht verlängert würde?

Dann wäre das der zu respektierende Wille der dannzumal bestimmenden Generation, die mit Sicherheit wiederum eine sorgfältige Güterabwägung vornehmen wird. Der Bund hat uns bewusst nur eine 30-jährige Betriebsbewilligung in Aussicht gestellt sowie eine in dieser Art noch nie gesehene Rückbaupflichtung, damit in 30 Jahren eine Neu Beurteilung vorgenommen werden kann.

Fürchten Sie ein solches Szenario?

Nein. Erstens weiss niemand, wie die Welt in 30 Jahren aussehen wird, und zweitens habe ich grosses Vertrauen in unsere Nachfahren. Die Luftfahrt ist eine Wachstumsindustrie und wird sich zweifellos weiterentwickeln. Schön wäre, wenn an der Wiege der Schweizer Luftfahrt mit vereinten Kräften, wie vor 100 Jahren, Pionierleistungen bei der Entwicklung zukunftssträchtiger Lösungen zugunsten der Umwelt, der Gesellschaft und der Wirtschaft erbracht würden.

Interview: Martin Liebrich



Hauptausgabe

Zürcher Oberländer
8620 Wetzikon ZH
044/ 933 33 33
www.zol.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 21'930
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.008
Abo-Nr.: 1094126
Seite: 2
Fläche: 105'837 mm²

FLUGPLATZ DÜBENDORF AG

Das sind die Shareholder

Die Flugplatz Dübendorf AG wurde am 12. Dezember 2013 gegründet – kurz bevor der Bund den Betrieb des Flugplatzes ausgeschrieben hat. Das Schweizer Aktionariat setzt sich zusammen aus dem Flugzeugeigentümer- und Piloten-Verband Schweiz (AOPA), dem Aero-Club der Schweiz, der Air Service Basel GmbH, der Cat Aviation AG, der Jet Aviation Holding GmbH, der Premium Jet AG und der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega). Es gibt keinen Hauptaktionär. *zo*



Geschäftsführer der Flugplatz Dübendorf AG: der 51-jährige Urs Brütsch.

Martin Liebrich