

Ungleicher Kampf um die Lufthoheit

Die künftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf ist heftig umstritten



Der Flugplatz Dübendorf, gesehen aus einer Junkers JU-52.

GORAN BASIC / NZZ

ANDREAS SCHÜRER

Prominente wie Martin Bäumle und drei Gemeinden wehren sich gegen mehr Flüge in Dübendorf. Nun rufen sie die Bürger an die Urne, um die Pläne des Bundesrats zu torpedieren. Einblicke in einen Machtkampf, der sich zuspitzt.

Martin Bäumle redet sich in Fahrt. Der grosse Saal im Restaurant Hecht in

Dübendorf ist voll, gegen hundert Leute hören an diesem Abend Ende Oktober, wie der Stadtrat und GLP-Nationalrat Bäumle zum «Abstimmungsapéro» vor dem baldigen Urnengang begrüsst und sagt: «Wir haben nun die letzte Chance, über die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf mitzuentcheiden.» Werde sie nicht genutzt, könne der Bund machen, was er wolle. Für die lokale Bevölkerung wäre dies ein Schreckensszenario, mahnt Bäumle: «Dann fliegen uns die kleinen Schnäpper schon bald um die Ohren.» Mit den «Schnäppern»

meint Bäumle vor allem Geschäftsflugzeuge, die laut den Plänen des Bundesrats in Dübendorf eine neue Homebase erhalten sollen.

Bundesrat gegen Gemeinden

Die Ausgangslage ist pikant. Auf der einen Seite steht der Bundesrat. Er betont, dass die Geschäftsfliederei volkswirtschaftlich wichtig sei, dass sie am Flughafen Zürich verdrängt werde und Dübendorf als einzige Alternative zur Verfügung stehe, die den Bedürfnissen



des Wirtschaftsstandorts entspreche. Im



Martin Bäumle
Nationalrat und
Stadtrat (glp.)



Orlando Wyss
Kantonsrat und
Gemeinderat (svp.)

September 2014 erkor der Bundesrat denn auch die Flugplatz Dübendorf AG zur Siegerin einer Ausschreibung – und gab ihr den Zuschlag für die Weiterentwicklung ihres Konzepts und den künftigen Betrieb der zivilen Fliegerei. Danach bekräftigte er diesen Entscheid mehrfach und gab dem Departement der Verkehrsministerin Doris Leuthard den Auftrag, im Rahmen der Sachplanung bis Ende 2019 ein Objektblatt zum Flugplatz Dübendorf vorzulegen und so die Grundlagen für den geplanten Betrieb zu schaffen – für den Betrieb mit Fokus auf die Business-Aviation.

Auf der anderen Seite stehen die Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen. Lange hatten sie Totalopposition gegen die Fliegerei betrieben, an vorderster Front standen stets Martin Bäumle und Lothar Ziörjen, der Stadtpräsident von Dübendorf und ehemalige BDP-Nationalrat. Als nicht mehr abzuwenden war, dass der Flugplatz grundsätzlich erhalten werden soll, schwenkten sie um: Ziörjen, Bäumle und mit ihnen alle drei Standortgemeinden. Und sie brachten ein eigenes Konzept ins Spiel, mit dem sie künftig den Flugplatz selber betreiben wollen.

Dieses Konzept mit dem Titel «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» kommt nun am 26. November in den drei Gemeinden an die Urnen. Die Abstimmung ist ein demokratiepolitischer Kantengang – denn das Resultat hat nur Signalwirkung. Die Gemeinden hoffen, dass der Bundesrat seinen bereits gefäll-

ten Entscheid kippt, wenn hohe Ja-Mehrheiten resultieren. Die vorgelegte Alternative sieht so aus: Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen wollen eine Aktiengesellschaft gründen, um künftig den Flugplatz gemeinsam zu betreiben – explizit ohne Geschäfts- und Sportfliegerei, aber mit historischen Flügen wie mit der Ju-Air, Rettungs-, Militär- und Werkflügen und also vor allem auch mit Firmen, die am Standort Dübendorf Flugzeuge unterhalten, reparieren oder ausbauen, aber nur wenig Flugbewegungen verursachen. Das Projekt wollen sich die Gemeinden etwas kosten lassen: rund 2 Millionen Franken als Einmaleinlage in die Aktiengesellschaft und maximal 1,3 Millionen Franken als jährlich wiederkehrendes Betriebsdefizit.

Die Spielanlage ist speziell. Hartnäckige Gegner der Fliegerei wollen nun selber den Flugplatz betreiben – und sogar dafür bezahlen? Bäumle sieht darin keinen Widerspruch. Am Informationsanlass im «Hecht» erklärt er den Zuhörern die Kosten so: «Wir erhalten mehr Sicherheit und mehr Ruhe. Das hat ein Preisschild.» In ihrem Konzept seien maximal 20 000 Flugbewegungen

vorgesehen, also etwa so viele wie heute, in jenem der Flugplatz Dübendorf AG dagegen über 28 000, nur schon auf dem Papier, in Tat und Wahrheit dürften es weit mehr werden, prophezeit Bäumle. Das Defizit für die Gemeinden werde zudem wahrscheinlich tiefer ausfallen. Bereits hätten erste Investoren zugesagt, dass sie sich beteiligen würden. So wolle etwa die Nomad Aviation AG aus Kloten in Dübendorf in die Wartung und den Innenausbau von Geschäftsflugzeugen investieren – und sich am Betriebsdefizit beteiligen, 300 bis 500 Arbeitsplätze schaffen und 40 bis 50 Millionen Franken einsetzen. Bäumle sagt ins Publikum: «Wir können dem Bund ein gutes Angebot machen. In Bern kann ich aber nur etwas ausrichten, wenn die drei Gemeinden am 26. November dreimal klar Ja sagen.»

Kritische Einwände müssen sich Bäumle und seine Mitstreiter im

«Hecht» nicht anhören, es scheinen nur Befürworter gekommen zu sein. Nicht vor Ort ist etwa Orlando Wyss, Dübendorfer SVP-Gemeinderat und Kantonsrat, der sonst im Abstimmungskampf mit seiner Meinung nicht zurückhält. Ein fauler Trick sei die ganze Übung, sagt er im Gespräch mit der NZZ. Er sieht sehr wohl einen Widerspruch darin, dass Politiker wie Ziörjen und Bäumle, die vor kurzem die Fliegerei in

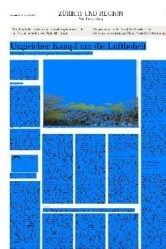
Dübendorf noch kategorisch ausschlossen, nun plötzlich den Flugplatz selber betreiben wollen. Da stehe eine versteckte Agenda dahinter, vermutet Wyss: «Die werden sicher nach einigen Jahren sagen, die Fliegerei rentiere sich nicht, und den Flugplatz schliessen.» Wyss zählt auf den Bundesrat: «Er wird letztlich sagen, wie es läuft.»

«Lassen uns nicht irritieren»

Auf den Bundesrat zählt auch Urs Brüttsch, Geschäftsführer der Flugplatz Dübendorf AG, in der die Geschäftsflugfahrt, die Leichtaviatik und die Luftrettung vertreten sind, unter anderem durch Jet Aviation, den Aeroclub der Schweiz und die Rega. In der Ausschreibung habe sich 2014 ihr Konzept gegen ein ähnliches wie das aktuelle der Gemeinden durchgesetzt, weil der Bund in Dübendorf prioritär Geschäftsflüge vorsehe, sagt Brüttsch. «Nun sind wir gut beraten, uns nicht irritieren zu lassen.» Für die laufenden Verfahren müssten noch eine Vielzahl von Grundlagen erarbeitet werden. Gegenwärtig haben die Aktionäre knapp 2 Millionen Franken in die Flugplatz Dübendorf AG eingespeist. Immer wenn ein Meilenstein erreicht wird, soll das Kapital aufgestockt werden. Im idealen Zeitplan rechnet Brüttsch mit der Verabschiedung des

Sachplan-Objektblatts 2019, dem Baubeginn 2022 und dem Start des Betriebs 2023 oder 2024.

Schwenke der Bundesrat wider Erwarten auf das Konzept der Gemeinden um, sieht Brüttsch für die Geschäftsfliegerei am Standort Zürich schwarz. Am



Landesflughafen in Kloten fehlten zunehmend Zeitfenster, zudem werde die Business-Aviation durch die geplante Pistenumrollung und die Erweiterung der Frachtanlagen auch räumlich verdrängt. Gerade für einen Wirtschaftsraum wie Zürich sei die Geschäftsfliegerei, die den Kunden grosse Zeitersparnis und Flexibilität bringe, aber wichtig. Europaweit sei Zürich die fünftwichtigste Destination für die Business-Aviation, obwohl sie über keinen eigenen Flugplatz verfüge wie in Paris oder London. Schweizweit liege in Bezug auf die Flugbewegungen der Anteil der Business-Aviation an der kommerziellen Luftfahrt bei rund 16,5 Prozent. In Europa betrage der Wert nur 7 Prozent, was die Bedeutung der Business-Aviation für das exportorientierte Binnenland Schweiz unterstreiche.

Bund sieht keine Alternative

Delikat ist die Ausgangslage für den Bund. Er hat längst entschieden, das Mandat für den Betrieb vergeben, die Verfahren gestartet – und jetzt lassen die Gemeinden über Grundsatzfragen abstimmen, als ginge alles erst richtig los. Urs Holderegger, Sprecher des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl), äussert sich diplomatisch. «Wenn die Stimmbürger zum Vorschlag der Gemeinden Ja sagen, wäre das ein Signal, das wir ernst nehmen würden.» Zu betonen gelte es indes auch, dass der Bund nicht nur die Bedürfnisse dreier Gemeinden berücksichtigen könne – es gehe auch um die Interessen des Kantons und des ganzen

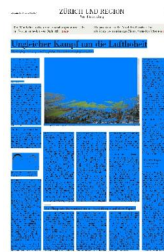
Störmanöver

Kommentar auf Seite 11

Landes. So habe auch der Zürcher Regierungsrat die Wichtigkeit der Geschäftsfliegerei für die Volkswirtschaft herausgestrichen. Und eine Studie des Bundes habe gezeigt, dass es für die Business-Aviation am Standort Zürich keine Alternative zu Dübendorf gebe. Flugplätze wie Mollis oder Grenchen seien zu weit weg, sagt Holderegger. Hinter vorgehaltener Hand werden Kaderleute der Bundesverwaltung deutlicher. Die Gemeinden hätten zu lange Totalopposition betrieben, 2013 die Ausschreibung verschlafen und würden nun schlicht mit Störmanövern versuchen, die Umsetzung zu verzögern oder sogar zu verhindern, heisst es von verschiedener Seite.

Das letzte Wort wird der Bundesrat haben – politisch. Denn schon jetzt ist klar, dass auch Rechtsmittel ergriffen werden, wenn der Bund seine Pläne durchsetzen will. So schwört der Volketswiler CVP-Gemeindepräsident Jean-Philippe Pinto die Zuhörer am Abstimmungsapéro im «Hecht» auf Widerstand ein. Dem Bundesrat könne nicht getraut werden. Ohne zu fragen, habe er die Südanflüge eingeführt und nun auch Südstarts geradeaus über die Region ermöglicht. Bezüglich des Flugplatzes gelte es nun, Ja zum kommunalen Vorschlag zu stimmen, in Bern zu lobbyieren und sich auf allen Ebenen zu wehren. «Die Zeit arbeitet für uns, da wir mit dem Status quo leben können», sagt Pinto. Und fügt hinzu: «Aber wie viele Jahre halten die anderen durch, ohne dass ein einziger Jet fliegt?»

Durchsichtiges



Der Flugplatz Dübendorf nimmt Gestalt an – auf dem Papier

jhu. · Während die Gemeinden gegen die geplante Business-Fliegerei in Dübendorf Sturm laufen, treibt die Flugplatz Dübendorf AG ihr Projekt voran. Am Donnerstag haben die Verantwortlichen den Sieger des Architekturwettbewerbs präsentiert. «Der Flugplatz erhält nun allmählich ein Gesicht», sagte Fabio Hausammann, Verwaltungsratspräsident der Flugplatz Dübendorf AG. Sechs Architekturbüros wurden zum Studienwettbewerb eingeladen, die Arbeiten wurden mit je 25 000 Franken entschädigt. Zur Siegerin hat die Jury Meier Hug Architekten auserkoren. Es sei das am besten ausgearbeitete Projekt und gleichsam aus einem Guss gewesen. Besonderes Gestaltungselement ist eine Fassadenverkleidung, die wie ein Rock

über das neue Empfangszentrum und das Gastronomiegebäude gestülpt wird. Der an sich simple Grundriss werde mit dieser Hülle aufgewertet, ohne dass dies allzu hohe Kosten verursachte. Ein Dach sowohl über der Zufahrt als auch auf der Seite des Flugfelds wird die hochrangigen Gäste schützen.

Insgesamt soll ein einen Kilometer langer Riegel von mehreren Gebäuden auf der Seite der Überlandstrasse entstehen. Dabei bildet das Empfangszentrum, wo die Fluggäste abgefertigt werden, das Herz des neuen Flugplatzes. Zudem sind mehrere Hangars geplant sowie ein Restaurant, das auch für Veranstaltungen gemietet werden kann. Zudem zieht die Rega in Betracht, ihren Hauptsitz und den Unterhalt ihrer Flug-

zeuge und Helikopter nach Dübendorf zu verlegen. Die Flugplatz Dübendorf AG wird selbst nur die Geschäftsfliegerei betreiben, an weitere Nutzer will sie Unterbaurechte vergeben.

Die Verantwortlichen rechnen mit einer Investitionssumme von insgesamt 200 bis 250 Millionen Franken, davon entfallen 100 bis 120 Millionen auf die Business-Fliegerei. Der Bund vergibt das Baurecht nur für 30 Jahre, ohne Geschäftsflüge liessen sich deshalb die hohen Investitionen nicht refinanzieren, sagt Geschäftsführer Urs Brüttsch. Er spricht von 28 000 Flugbewegungen pro Jahr, wobei 10 000 auf Rega und Luftwaffe entfallen. Im Idealfall soll der neue Flugplatz 2023 oder 2024 in Betrieb genommen werden.