

KEIN EINDRINGEN

FLUGPLATZ: Der Flugplatz Dübendorf befindet sich derzeit anlässlich des World Economic Forum (WEF) im Ausnahmezustand und gleicht einer Festung. Die Zugänge werden durch teils schwer bewaffnete Soldaten gesichert. Viele Zäune, Stacheldraht und rote Warnschilder rund um den Flugplatz signalisieren: kein unerlaubtes Durchkommen. Gründe für das erhöhte Dispositiv sind die geopolitische und terroristische Lage, aber auch Erfahrungen aus der Vergangenheit und Wünsche nach mehr Diskretion der Reisenden. Sie nutzen wie bereits im vergangene Jahr den Flugplatz als Luftbrücke auf dem Weg nach Davos. Die temporär installierte Schengen-Aussengrenze erlaubt den VIP-Passagieren eine Zollabfertigung vor Ort und einen direkten Anschluss an einen Lufttransport ab dem Heliport nahe des Fliegermuseums. Allerdings war die Nachfrage dieses Jahr schwächer: Auf den rund 40 Parkiermöglichkeiten waren in den vergangenen Tagen ungefähr nur rund 20 Business-Jets geparkt. Flugplatzchef Martin Erb führt dies auf das schlechte Wetter zurück.



Eindeutige Botschaft am Haupteingang des Flugplatzes Bild: Laurin Eicher

MITREDEN BEIM FLUGPLATZ

REGION: Der Zürcher Regierungsrat lehnt die zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf nicht länger ab. Am vergangenen Donnerstag wurde bekannt, dass er sich den Gegebenheiten anpasst und den Widerstand aufgibt. Dieser war eigentlich bereits zuvor zwecklos, da der Bund über die Nutzung des Flugplatzgeländes bereits entschieden hat – und zwar zugunsten von Militär- und Zivillaviatik sowie zugunsten des Innovationsparks.

Neu will der Kantonsrat stattdessen die drei Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil in Bern vertreten, die ein eigenes Betriebskonzept einreichen. Damit halten sich die Standortgemeinden die Möglichkeit offen, sich aktiv am SIL-Koordinationsprozess zu beteiligen. Das entsprechende Verfahren wird im kommenden Februar starten.

Die Zürcher Regierung hat dabei neu definierte Eckwerte für den Flugbetrieb festgelegt. Diese zielen vor allem auf eine Lösung im Sinn aller Beteiligten – also auch der Bevölkerung – ab. ml

SEITEN 2 UND 3

DREI GEMEINDEN WOLLEN NEU

REGION: Der Zürcher Regierungsrat unterstützt die drei Standortgemeinden des Flugplatzes, Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen wollen diesen selber betreiben. Das öffnet ihnen auch die Tore zu den Koordinationsgespräch zum SIL.

Der Regierungsrat passt sich den Gegebenheiten an. Seit Kurzem spricht er sich zusammen mit den Standortgemeinden des Flugplatzes Dübendorf für einen zivilaviatischen Betrieb aus – und unterstützt ein Konzept der Standortgemeinden, die den Flugplatz selber betreiben wollen (siehe Kasten).

Die Reaktionen auf den Entscheidung fielen positiv aus. Einerseits vonseiten der Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen und andererseits von der Flugplatz Dübendorf AG, die den Zuschlag zum Betrieb für 30 Jahre bereits erhalten hat.

ZUFRIEDENHEIT HIER WIE DA

Die Gemeindevertreter freuen sich, dass der Regierungsrat ihr Konzept beim Bund einreicht und damit die Chancen auf eine gewisse Mitbestimmung aufrechterhält. «Es gibt somit eine Option, dank der die Standortgemeinden Einfluss nehmen können, wie und zu welchen Zeiten geflogen wird», sagt der Volketswiler Gemeindepräsident Bruno Walliser (SVP).

«Es geht um die Sicherstellung, dass die Entwicklung der Bewegungen tragbar und vorausschauend ist.»

Auch Marlis Dürst (Forum), Gemeindepräsidentin von Wangen-Brüttisellen, freut sich über die Eingabe des Kantons beim Bund: «Dadurch findet das Konzept der Standortgemeinden sicher Eingang in Koordinationsgespräche zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL).» Diese beginnen im Februar.

BETRIEBSZEIT BLIEBE GLEICH

Zwar sei beim Konzept der Gemeinden nicht mit wesentlich weniger Flugbewegungen zu rechnen. «Schliesslich ist eine gewisse Anzahl Flugbewegungen nötig, damit wir die Betriebskosten decken können.» Aber erstens würden die Betriebszeiten mit dem Konzept der Gemeinden – und im Gegensatz zu jenem der Flugplatz Dübendorf AG – nicht ausgeweitet, und zweitens würden die Helikopter-Standplätze weiterhin auf verschiedene Standorte verteilt bleiben.

Wangen-Brüttisellen hatte sich zuletzt gegen eine Konzentration gewehrt, die einen einzigen Standort näher beim bewohnten Gemeindegebiet vorsieht.

Fragezeichen stehen allerdings hinter der Finanzierung. Während die Gemeindevertreter ihre Zweifel hegen, ob die Flugplatz Dübendorf AG einen kostendeckenden



Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen

Betrieb aufrechterhalten könnte, stellt der Geschäftsführer der Flugplatz AG die gleiche Frage in die umgekehrte Richtung – mit

WER NEU WAS WILL

Der Regierungsrat begründet seine neue Haltung in Sachen Flugplatz Dübendorf mit den geänderten Rahmenbedingungen. Bisher hatte sich der Rat gegen eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes ausgesprochen.

Mit der neuen Änderung habe man sich an die Gegebenheiten angepasst, heisst es in einer Medienmitteilung. Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh (FDP) erklärt: «Seit der kantonalen Testplanung im Jahr 2010 zur Zukunft des Flugplatzgeländes haben sich die Rahmenbedingungen geändert.» In der Testplanung war eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes nicht vorgesehen. Was seither geändert hat. Carmen Walker Späh: «Etwa hat der Bund behördenverbindlich festgelegt, dass in Dübendorf Zivillaviatik stattfinden soll und die pla-

nerischen Voraussetzungen für einen Innovationspark geschaffen. Und zuletzt haben sich auch die Standortgemeinden kompromissbereit gezeigt.»

Die nun vom Kanton gegenüber dem VBS vertretenen Eckwerte umfassen neben Fragen zur Finanzierung (siehe Hauptartikel) noch sieben weitere Punkte. So wird festgelegt, dass der Flugbetrieb in Kloten gegenüber jenem in Dübendorf in Sachen Luftraumnutzung Priorität hat, dass Synergien mit dem Innovationspark genutzt werden sollen und dass das vom Bund festgelegte Lärmkorsett nicht überschritten werden darf. Ferner soll die Siedlungsentwicklung nicht beeinträchtigt werden. Der Helikopterstützpunkt für Polizei, Rega und Militär bleibt erhalten. Und die angestrebte Lösung soll «die Interessen von

Kanton, Gemeinden und Bevölkerung» respektieren.

Die Standortgemeinden wollen als Betreiber des «historischen Flugplatzes mit Werkflügen» eine hohe Wertschöpfung mit wenigen Flugbewegungen erreichen. Auf einem Werkflugplatz werden keine Passagierflüge generiert. Die heutigen Nutzungen (Ju-Air, Militär-, Rega- und Polizei-Helikopter) sollen erhalten bleiben. Auch Flüge im Zusammenhang mit dem Innovationspark sind vorgesehen.

Die drei Standortgemeinden würden dazu eine privatwirtschaftliche AG als Betreiberin gründen – mit Anfangsinvestitionen von 2 Millionen Franken.

Die Flugplatz Dübendorf AG, welche den Betriebszuschlag für 30 Jahre bereits erhalten hat, will in Dübendorf Businessflüge durchführen. (ml)

DEN FLUGPLATZ BETREIBEN



en sind nicht mehr grundsätzlich gegen die Piste. Aber sie wollen bei der Nutzung mitreden. Bild: Martin Liebrich/Archiv

Verweis auf den Beschluss des Regierungsrats. Als Ziel ist dort ein «eigenwirtschaftlicher Betrieb des Flugplatzes ohne Subventionen oder Risikoübernahme durch den Kanton» definiert.

Tatsächlich müsste der Kanton auch nicht in die Bresche springen. Diese Aufgabe würden die Standortgemeinden übernehmen, wie Marlis Dürst erklärt. «Laut unseren Berechnungen müssten wir rund 1,6 Millionen Franken pro Jahr leisten.» Mit «wir» sind dabei alle drei Standortgemeinden gemeint.

Wie der Kostenteiler aussehen könnte, ist noch offen; zur Diskussion stehen Faktoren wie Einwohnerzahl, Steuerkraft und Nutzen der jeweiligen Gemeinde. Marlies Dürst rechnet damit, dass je rund ein Steuerprozent für die Finanzierung des Betriebs nötig wäre.

Die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh (FDP) erläutert die regierungsrätliche Haltung. «Für den Regierungsrat ist es wichtig, dass der künftige Betrieb eigenwirtschaftlich ist und für den Kanton keine

Subventionen anfallen.» Und: «Der Regierungsrat hat bezüglich Finanzierbarkeit des Gemeinmodells offene Fragen, die im nun folgenden Sachprozess zu klären sind», fasst Walker Späh die skeptische Haltung in Worte. Das Finanzierungsmodell der Flug-

platz Dübendorf AG könne sie zurzeit nicht beurteilen, da sie dessen Details nicht kenne.

BETREIBERIN SIEHT ES POSITIV

Klar ist, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der beteiligten Standortgemeinden einen

Beitrag zum Betrieb des Flugplatzes noch absegnen müssten.

Urs Brütsch liest aus dem Beschluss des Regierungsrats noch anderes heraus: «Dass die aviatische Infrastruktur erhalten bleiben soll und der Regierungsrat nun auch dieser Meinung ist, haben wir mit Genugtuung zur Kenntnis genommen.» Genugtuung löste bei Brütsch auch aus, dass die Zuständigkeit des Bundes in aviatischen Fragen akzeptiert wird. Gleich sieht man es auch bei der Zürcher Handelskammer und der kantonalen FDP. Das Betriebskonzept der Standortgemeinden lassen alle aussen vor.

Brütsch freut sich «speziell, dass die Gemeinden von ihrer bisher ablehnenden Haltung abweichen und sich gegenüber der Aviatik öffnen». Die Flugplatz Dübendorf AG als Betreiberin steht in seinen Augen dagegen nicht zur Diskussion.

ZIÖRJEN: «VIELE AM TISCH»

Wie es um die Chancen des Standortgemeindekonzepts steht, kann und will derzeit noch niemand abschätzen. Dübendorfs Stadtpräsident Lothar Ziörjen (BDP) äussert sich zur Idee des historischen Flugplatzes mit Werkflügen vorsichtig optimistisch: «Logischerweise gibt es im Koordinationsprozess noch viele offene Fragen und viele Leute, die am Tisch sitzen», sagt er.

Für das nun vertretene Konzept der Gemeinden werde man aber mit Sicherheit kämpfen. «In diesem Sinn sind die Chancen offen.»

Martin Liebrich

REAKTIONEN VON «GENUGTUUNG» BIS «JAHRHUNDERTFEHLER»

Die Reaktionen auf den Entscheid des Regierungsrats liessen am vergangenen Donnerstag nicht lange auf sich warten. Die «IG Zivillflugplatz Dübendorf Nein» begrüsst, dass der Bund das Alternativkonzept der Standortgemeinden beim Bund einreicht. Die «IG Dreifachnutzung Flugplatzareal Dübendorf» sieht sich in ihrer Überzeugung bestärkt, dass eine Dreifachnutzung mit Innovationspark, zivil- und militärviatischer Nutzung möglich ist. Sie zeigt sich erfreut darüber, dass die Standortgemeinden nicht mehr generell gegen eine zivilaviatische Nutzung sind.

Beim Forum Flugplatz Dübendorf nimmt man «positiv zur Kenntnis,

dass die Anrainergemeinden auf das Konzept eines Werkflugplatzes einschwenken wollen.» Es blieben aber viele Fragen offen, und darum wolle man das detaillierte Konzept der Betreibergemeinden abwarten. Das Forum fordert indes, auf die geplante Pistenverkürzung um 700 auf 1800 Meter sei zu verzichten – ebenso wie auf die «Versiegelung der heute vorhandenen Grünflächen». Will heissen: auf neue Bauten für den Innovationspark.

Die FDP des Kantons Zürich begrüsst den Richtungswechsel des Regierungsrats ebenfalls. Ein gutes Angebot für die Geschäftsfligerei sei ein entscheidender Standortfaktor für die Region Zü-

rich. Die GLP sieht das ganz anders. Sie betitelt das Konzept der Standortgemeinden als «letzte Chance, einen masslosen Flugbetrieb in Dübendorf zu verhindern.» Die Rede ist von 50000 bis 80000 Flugbewegungen, welche im Fall eines Business-Flugplatzes pro Jahr entstehen würden.

Deutliche Worte findet man bei der kantonalen SP. Dort ist die Rede von einem «raumplanerischen Jahrhundertfehler», den der Zürcher Regierungsrat mit seinem Strategiewechsel mache. Mit einer verstärkten zivilaviatischen Nutzung des Flugplatzes gehe die «einzige grosse Freihaltezone mit Naturräumen» im Kanton verloren. (ml)



Vom temporären Heliport aus reisen die WEF-Teilnehmer weiter nach Davos. Bild: Laurin Eicher

MEHR SICHERHEIT FÜRS WEF

FLUGPLATZ: Vor dem Hintergrund der jüngsten Terroranschläge in Europa wurden die Sicherheitsmassnahmen am Flugplatz Dübendorf verschärft. Auch den Wünschen nach mehr Diskretion seitens der WEF-Teilnehmer ist man nachgekommen.

Am Dienstag wurde das diesjährige Weltwirtschaftsforum (WEF) eröffnet. Auch dieses Jahr können Gäste den Flugplatz Dübendorf direkt anfliegen und so als Luftbrücke nutzen. Die Schengen-Aussengrenze erlaubt es, Reisende vor Ort abzufertigen. Danach reisen die Teilnehmer meist per Helikopter nach Davos weiter.

SICHERHEIT AUSGEBAUT

Heuer sind sicherheitstechnisch einige Änderungen im Vergleich

zum letzten Jahr auszumachen. So ist etwa das Sicherheitsdispositiv am Haupteingang zum Flugplatz sichtbar erhöht worden. Zusätzliche Gitterzäune, Stacheldraht und teils schwer bewaffnete Soldaten sichern die Zugänge zum Areal. Passierende Fahrzeuge werden genauer kontrolliert; Zugang zum Gelände haben derzeit ausschliesslich autorisierte Personen. Aus Sicherheitsgründen und auf Wunsch nach Diskretion wurden einige hundert Meter Zaun um das Areal mit Sichtschutzfolien versehen. Auch wurde «die Zahl der für Sicherheit eingesetzten Personen sowohl beim Militär wie auch bei der Polizei erhöht», bestätigt Jürg Nussbaum, Chef Kommunikation der Luftwaffe. Die Gründe für diese Massnahmen seien einerseits die Terroranschläge unweit der Schweizer Grenze, aber auch Erfahrungen aus den letzten Jahren,

so Nussbaum weiter. So ist denn auch ein Attentat durch eine Einzelperson ein Szenario, das für das Sicherheitsdispositiv berücksichtigt werden musste.

WENIGER BUSINESS-JETS

Am vergangenen Dienstag waren in der Parking-Zone nahe des Helikopter-Stützpunktes 14 Business-Jets aufgereiht. Die Kapazität liege jedoch bei 30 bis 40 Maschinen, sagt Flugplatzchef Martin Erb. «Ich vermute, dass einige Reisende aufgrund des schlechten Wetters auf das Angebot verzichtet haben.» Dabei habe die Logistik Basis der Armee (LBA) ständig Schnee geräumt und dafür gesorgt, dass die Pisten zu jeder Zeit einsatzbereit waren. Erb rechnet mit einer grossen Abflugwelle heute Freitag und morgen Samstag, da das WEF offiziell heute zu Ende geht. *Laurin Eicher*

Kloten unter deutscher Kontrolle

Der deutsche Lufthansa-Konzern, zu dem auch die Swiss gehört, hat 2015 allein einen Marktanteil von 56,7 Prozent am Passagieraufkommen in Zürich-Kloten. Die Stiftung gegen Fluglärm sieht ihre Vermutung bestätigt, dass das Wachstum des Flughafens Kloten mehr aufgrund deutscher als Schweizer Interessen erfolgt.

Die restlichen Marktanteile am Schweizer Flughafen teilen sich 70 weitere Fluggesellschaften. Auch beim Wohnsitz der abfliegenden Lokal- und Transferspassagiere ist die Schweiz mit 40 Prozent in einer Minderheitenposition. 39 Prozent stammen aus weiteren Ländern Europas. Den Rest teilen sich die USA/Kanada, Asien und andere Länder. 56 Prozent der Passagiere, die den Zürcher Flughafen nutzen, nennen als Reisegrund Freizeitgründe. Ferienflüge stehen also im Vordergrund, wobei Reisende über 45 Jahre nur 39 Prozent ausmachen. Geschäftliche Gründe kommen nur auf 33 Prozent. Die Top-Charterdestination ist bei den Passagieren mit 21,7 Prozent Deutschland, mit stark zunehmenden Tendenz (plus 5,6 Prozent).

Die Zahlen beweisen, dass Kloten in erster Linie ein Transfer-Hub für deutsche und andere internationale Passagiere ist. Die grosse Zahl junger Reisender in Kloten unterstreichen Klotens Bedeutung als Ferienflughafen für Ausländer, die nach Skopje und Kos weiterreisen wollen. Das bringt der Bevölkerung ausser Lärm, Umwelt- und Gesundheitsschäden nichts.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfracht ist gross. Wertbasiert betrachtet, verlassen heute rund 40 Prozent der Exporte via Kloten die Schweiz, wobei diese Exporteure in der Mehrzahl keine Schweizer Konzerne sind. Es sind ausländische Konzerne mit Rechtssitz in der Schweiz, die überwiegend von ausländischen Topmanagern geführt werden.

Die Stiftung gegen Fluglärm ist angesichts dieser vom Flughafen Zürich publizierten Zahlen empört.

Es kann nicht sein, dass der deutsche Lufthansa-Konzern faktisch für die Mehrheit des Passagieraufkommens in Kloten verantwortlich ist und gleichzeitig die deutschen Behörden im Südanflugstreit gegenüber der Schweiz eine einseitige Entlastung der Bevölkerung im süddeutschen Raum durchdrücken wollen. Man könnte sagen: Die Deutschen amüsieren sich, wir haben den Dreck.

Stiftung gegen Fluglärm, Zürich

Die Strategie ist durchschaubar

«Sie haben ein eigenes Konzept entwickelt und via Zürcher Regierung beim Bund eingereicht.» Haben sie das wirklich? Ist es nicht vielmehr so, dass die damalige Task-Force Flugplatz Dübendorf bereits ein solches Konzept erarbeitet und sogar Unternehmer bei der Hand hatte, welche bereit gewesen wären, ihre Betriebe auf dem Flugplatz anzusiedeln.

Am 16. Februar 2010 wurde dieses Projekt mit dem Titel «AVIApolis», militärisch zivilaviatische Mischnutzung mit Werkflugverkehr, der Öffentlichkeit vorgestellt. Nun, wie dem auch sei, es ist zwar heuchlerisch, aber trotzdem erfreulich, wenn jetzt sowohl die Vertreter der Anrainergemeinden als auch der Zürcher Regierungsrat auf dieses Konzept zurückgreifen. Heuchlerisch deshalb, weil es den Vertretern der Anrainerge-

meinden überhaupt nicht um den Erhalt des Flugplatzes geht, sondern weil sie damit ein aus ihrer Sicht noch grösseres Übel, den Business-Flugplatz, bekämpfen wollen. Allerdings, anstatt in Bundesbern zu deklarieren, dass sie nun nichts mehr gegen einen Mischflugbetrieb mit Werkflugplatz hätten und bereit wären, für Umzönungen Hand zu bieten, scheuen sie keine Kosten, um die Kontrolle des Flugplatzes an sich zu reissen – immerhin unter dem Vorbehalt, dass diese Pläne vom Stimmvolk abegesenet werden. Die Strategie ist durchschaubar, wird doch im Faktenblatt «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» unter anderem festgehalten:

«Ermöglichen einer steuerbaren Entwicklung, um die Handlungsspielräume für zukünftige Generationen zu erhalten. Damit soll

auch eine spätere Option möglich sein, den Flugplatzbetrieb einzustellen und die Nutzungsideen der Testplanung 2009 (Regionalpark) wieder aufzunehmen.»

Die Armeeführung und Bundesrat Guy Parmelin sollten die Bereitschaft zur Kooperation der politischen Instanzen der Anrainergemeinden zum Anlass nehmen, ihre Position nochmals zu überprüfen. Wenn man den folgenden Satz unter der Rubrik «Nutzungs- und Betriebskonzept» liest und eins und eins zusammenzählt, kommt man zum Schluss, dass es den Bund nicht wesentlich mehr kostet, wenn man alles beim Alten lässt. «Luftwaffe: Ziel ist die maximale Nutzung von Synergien, eine konstruktive Zusammenarbeit und eine faire Teilung der Fixkosten.»

Markus Gisel, Kindhausen

Flugverkehr ist auch für Menschen am Boden gefährlich

Der bedauerliche Unfall in Kirgistan sollte wieder einmal vor Augen führen, dass der Flugverkehr auch Gefahren für die Menschen am Boden birgt.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) verordnet gerade jetzt neue Flugschneisen über das am dichtest besiedelte Gebiet der Schweiz – und zwar ohne die Risiken für die Bevölkerung am Boden zu berücksichtigen. Ziel des Bazl: Aus Sicherheitsgründen sollen Kreuzungspunkte von Flugzeugen in der Luft und am Boden eliminiert

werden. Das mag gut sein. Flugzeugkatastrophen ereignen sich aber mehrheitlich beim Starten und Landen, auch in Kloten. Man sagt, rund alle zehn Jahre sei mit einem solchen Ereignis auch bei uns zu rechnen.

Seit Betrieb des Flughafens sind nie Maschinen in Flughafennähe in der Luft oder am Boden zusammengestossen. Abstürze bei An- und Abflügen dagegen sind in Erinnerung. Bisher kamen keine Personen am Boden dabei zu Schaden, weil das betroffene Ge-

biet dünn besiedelt war. Nun sollen neu sämtliche Starts bei Bise und vor allem auch bei Nebel über dicht besiedelte Wohnquartiere hinein in die Hügelkette von Adlisberg und Pfannenstiel geführt werden. Abstürze finden in Flugschneisen statt, je dichter sie besiedelt sind, desto mehr Personenschäden am Boden sind zu erwarten.

Dieser Logik kann sich auch ein Bazl nicht entziehen – wenn es denn wirklich um Sicherheit geht.

Yvonne Wewerka, Pfaffhausen