

UVEK stellt dem Flugplatz Dübendorf Hürden in den Weg

Investoren bleiben an Bord

Von einer neuen Ausgangslage beim Flugplatz Dübendorf geht das UVEK aus, wie es Ende November mitteilte. Doch die mit dem künftigen zivilen Flugbetrieb vom Bund beauftragte Flugplatz Dübendorf AG hat ihr Aktienkapital gar erhöht, pocht auf den Vertrag mit der Eidgenossenschaft und strebt eine Konzession an.

Fotoreport von Hansjörg Bürgi

Seit Anfang 2019 steht Simonetta Sommaruga dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vor. Das ganze Jahr über war es im Dossier «Flugplatz Dübendorf» relativ ruhig, doch Ende November definierte das UVEK eine neue Ausgangslage: Einerseits gebe es für den künftigen Dübendorfer Flugbetrieb aus Sicherheitsgründen grösseren Koordinationsbedarf mit dem Flughafen Zürich, andererseits würden dereinst Grundstücke derart tief überflogen, dass die Eigentümer enteignet werden müssten. Dies wäre aber nur möglich, wenn der Flugplatz Dübendorf konzessioniert wäre.

Kanton kritisiert den Bund

Die Vorsteherin der Zürcher Volkswirtschaftsdi-rektion, Regierungspräsidentin Carmen Walker Späh, hat dieses Vorgehen des UVEK öffentlich kritisiert, weil grundlegende Fragen zur Sicherheit und zum Grundeigentum so spät im Prozess geprüft würden. Der Zürcher Regierungsrat erwartet vom UVEK eine sorgfältige Analyse der neuen Ausgangslage. Weniger überrascht zeigt sich die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG). Geschäftsführer Urs Brütsch: «Die bewilligungskritischen Themen, die nun endlich benannt wurden, überraschen uns nicht, sie wurden im Zuge der weitreichenden Projektarbeiten identifiziert.»

«**Wenn das UVEK den Vertrag mit der FDAG kündigt würde, müsste der Bund mit einer entsprechenden Schadenersatzklage rechnen.**»

Der für Dübendorf geplante Flugverkehr sieht täglich nur etwa 80 Flugbewegungen vor, wo-

von Anflüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) mehrheitlich – analog dem heutigen Betrieb – im «Sackbahnhofs-system» (Landung auf Piste 29, Start auf Piste 11) abgewickelt werden sollen. Wie Urs Brütsch erwähnt, müssen die Dübendorfer Flugverfahren mit jenen am Flughafen Zürich noch vertiefter auf deren Verträglichkeit untersucht werden, um eine Gefährdung der im SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich verankerten Stundenkapazität auszuschliessen. So arbeiten Skyguide, Luftwaffe, BAZL, FZAG und FDAG seit Jahren an den Flugverfahren und vertreten die Ansicht, dass dieser Nachweis erbracht werden könne. Da es sich beim Sachplan um ein vom Bund geleitetes Verfahren handelt, sei primär der Bund in der Pflicht, diesen Nachweis zu erbringen. Deshalb hat nun das UVEK eine entsprechende Studie in Auftrag gegeben.

Konzessionierung als Ziel

Die Aussage in der Medienmitteilung des UVEK, dass Grundstücke derart tief überflogen würden und dass die Eigentumsrechte der Grundeigentümer entgegen den bisherigen Planungen allenfalls beschränkt werden müssten, sei irreführend, hält die FDAG weiter fest. Fakt sei, dass die Anflüge analog dem heutigen und bewährten Betrieb mit identischem Anflugwinkel stattfinden werden und die Pistenschwelle im Westen wegen der Pis-

tenkürzung gar verlegt würde. Es handle sich um ein Grundsatzproblem, dass bereits bei der Ausschreibung die Anflugwege für einen zivilen Betrieb nicht gesichert wurden, so Urs Brütsch weiter. Gemäss einem Gutachten des Bundesamtes für Justiz (BJ) bleibt zudem dem Bund genügend Zeit, um vor 2021 die Frage der Konzessionierung anzugehen.

Aktienkapital aufgestockt

Das Vorgehen des UVEK liess Vermutungen aufkommen, dass damit aus politischen Gründen ein zukünftiger Business-Aviation-Verkehr in Dübendorf verunmöglicht werden sollte, weil aufgrund der neuen Ausgangslage Investoren abspringen könnten. Doch das Gegenteil ist der Fall: Wie Urs Brütsch erwähnt, haben die Aktionäre ungeachtet der Vorkommnisse in Bern eine Kapitalerhöhung durchgeführt. Damit ist auch klar, dass wenn das UVEK den Vertrag mit der FDAG kündigen würde, der Bund mit einer entsprechenden Schadenersatzklage rechnen müsste.

Doch wie lange wird sich das Projekt eines Zivillairports in Dübendorf nun verzögern? Ein zusätzliches Jahr an Verzögerung gelte es wohl in Kauf zu nehmen, so Urs Brütsch. Er rechnet im besten Fall, dass 2024 rechtskräftige Beschlüsse vorliegen werden und dann innerhalb von rund drei Jahren der neue Zivillflugplatz Dübendorf gebaut werden könnte. +



Bis zivile Businessjets in Dübendorf fliegen, hält die Luftwaffe mit ihren CL-604 Mehrzweckflugzeugen die Stellung, denn die beiden ehemaligen Regajets sind in Dübendorf stationiert.