

Flugplatz Dübendorf – quo vadis?

Thomas Hurter, Nationalrat, SVP, Präsident der Subkommission des Tiger Teilersatzes

Im Frühling 2008 wurde die Volksinitiative „Gegen Kampfjetlärm in Tourismusgebieten“ erfolgreich abgelehnt. Dabei ist aber auch klar zum Ausdruck gebracht worden, dass die Fluglärmdiskussion verstärkt in der Bevölkerung präsent ist. Gerade die Gebiete um Meiringen und Sion haben sich über die erhöhte Fluglärmbelastung beklagt.

Der Bundesrat hat im Rahmen der Abstimmungsdiskussion eine vertiefte Analyse versprochen. Die zunehmend ablehnende Haltung der Bevölkerung ist durch das neue Stationierungskonzept der Luftwaffe entstanden. Ein Vergleich mit ausländischen Luftwaffen zeigt, dass das bestehende Konzept mit drei Hauptflugplätzen (Payerne, Meiringen und Sion) sowie einem Ausweichflugplatz (Emmen) an sich durchaus sinnvoll ist. Als Basis für diesen Entscheidung spielten vor allem Überlegungen wie maximale Konzentration der Mittel und Ressourcen, möglichst identische Standorte in allen Lagen, Berücksichtigung der maximalen Bewegungszahlen sowie maximal mögliche Einsparungen eine Rolle. Trotzdem bin ich aber der Meinung, dass gerade im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Tiger Teilersatz dieses Konzept noch einmal überarbeitet werden muss.

Vorstösse im Parlament

Im Parlament wurden dazu bereits verschiedene Vorstösse eingereicht, wie zum Beispiel die überwiesene Motion Amstutz (Sicherstellung der Einsatzbereitschaft der Luftwaffe) sowie die mit einer Stimme nicht überwiesene Motion Hurter (Neues Standortkonzept für die Luftwaffe). Beide Motionäre verlangen eine Überarbeitung des Stationierungskonzeptes. Klar zum Ausdruck kam die zurückhaltende und teilweise auch ablehnende Haltung der FDP in dieser Frage. Dies ist insofern nicht erstaunlich, da bekannterweise NR Noser (FDP/ZH) seinen Innovationspark auf dem Flugplatz Dübendorf durchbringen möchte. Ein solcher Park wäre aber ein Schildbürgerstreich par excellence, müsste doch der Flugplatz Dübendorf mit seinem geographisch einmalig gelegenen Gelände, seiner strategisch günstigen Lage in der Nordschweiz sowie seiner vorhandenen Infrastruktur dafür geopfert werden. Es gibt genügend andere Standortmöglichkeiten, ganz abgesehen davon, dass sich angesichts des bereits vorhandenen Angebots an Innovationsparks und der jetzigen Wirtschaftslage die Frage nach dem Bedarf aufdrängt. Den Flugplatz Dübendorf als aviatisches Zentrum weiterhin zu nutzen wäre für die Region und die Nordschweiz viel erfolgversprechender. Die Luftwaffe hat seit 1995 zwölf Militärflugplätze aufgegeben! Zusätzlich wurde auch der Jetflugbetrieb auf dem Flughafen Dübendorf eingestellt. Dies erachte ich aus sicherheitspolitischer Sicht als einen übereilt gefällten Entscheid, zumal Dübendorf der einzige Militärflugplatz in der Ostschweiz ist. Hier herrschen gerade im Winter andere Wetterbedingungen als auf den zwei im Berggebiet gelegenen Flugplätzen (Meiringen/Sion). Vor Jahren musste zum Beispiel die Luftwaffe auf-



grund der Wetterlage in den Berggebieten kurzfristig ihren Flugbetrieb von Meiringen nach Payerne dislozieren, um den Einsatz rund um das WEF in Davos zu garantieren. Dübendorf weist auch den Vorteil auf, dass die vorhandene Pistenlänge genügend lang ist. Zeitweilig bestanden sogar Bestrebungen, den Betrieb mit Leichtflugzeugen und Helikoptern in Dübendorf einzustellen. Dies konnte glücklicherweise verhindert werden. Ein einmal reduzierter oder sogar geschlossener Flugplatz kann praktisch nicht mehr zum „Leben“ erweckt werden.

Es ist nun dringend notwendig, dass ein neues Stationierungskonzept für die Luftwaffe ausgearbeitet wird. Mit vier Flugplätzen als Hauptflugplätze (Payerne, Meiringen, Sion und eventuell Emmen) sowie Dübendorf als Ausweichflugplatz könnte man eine bessere Lärmverteilung erreichen. Genau dies habe ich in meiner Motion auch gefordert. Das leider negativ ausgefallene Zufallsresultat (91 zu 90!) zeigt aber ganz deutlich, dass auch das Parlament hier Handlungsbedarf erkannt hat. Ich bin sogar überzeugt, dass mit einem überarbeiteten Stationierungskonzept eine grössere Akzeptanz in der Bevölkerung für einen Teilersatz des Tiger Kampfflugzeuges erreicht werden könnte. Zusätzlich bestände die Möglichkeit, in unmittelbarer Nähe zu Zürich ein Kompetenzzentrum, für Aviatik auf dem Flugplatz Dübendorf aufzubauen.

Erste Schritte wurden bereits gemacht. So wird zum Beispiel die gesamte Flugsicherung des Flughafens Zürich von Dübendorf aus abgewickelt. Zusätzlich bestehen weiterhin genügend Landreserven, so dass neben einem reduzierten Flugbetrieb auch weitere Gebäude für aviatische Belange oder für die Förderung der Aviatikberufe erstellt werden könnten. Der Flugplatz Dübendorf bietet eine einmalige Gelegenheit, zu einem der wichtigsten aviatischen Standorte der Schweiz zu werden.

Fazit

Im Zusammenhang mit dem Teilersatz des Tigers ist es wichtig, dass das Standortkonzept der Luftwaffe überarbeitet wird. Zu Beginn des Jahres 2010 wird der Typenentscheid fallen und spätestens in der zweiten Jahreshälfte 2010 möchte die Bevölkerung Klarheit, wo die Flugzeuge der Luftwaffe starten und landen. Neben den wirtschaftlichen Überlegungen ist es ebenso wichtig, dass der Goodwill der Bevölkerung nicht überstrapaziert wird. Der Flugplatz Dübendorf muss als Flugplatz für die Leichtflugzeuge der Luftwaffe auch nach 2014 beibehalten werden. Es ist von enormer Bedeutung, dass auf dem Flugplatz nicht kurzfristig Entscheide gefällt werden, die später einmal bereut werden. Dübendorf ist auch als Ausweichflugplatz für Kampfflugzeuge in Betracht zu ziehen. Daneben sollte ein Konzept entwickelt werden, wie auf dem Flugplatz zusätzlich ein aviatisches Kompetenzzentrum entstehen könnte. Damit besteht die einmalige Chance, dass die einzigartige Landreserve in Dübendorf optimal, nachhaltig und prosperierend genutzt werden kann.