

Zürich & Region



Daniel Leupi Der Velofan wurde vom Stadtrat ins Amt des Finanzchefs gezwungen. Bis heute leidet er unter dieser Versetzung. 14



Wollen Kleinflieger nach Dübendorf bringen: Dieter Neupert vom Dachverband für Luft- und Raumfahrt und SVP-Nationalrat Thomas Hurter. Foto: Dominique Meienberg

10 Jahre mehr für die zivile Fliegerei

Ursprünglich wollte der Bund dem künftigen Betreiber des Flugplatzes Dübendorf einen Vertrag über 20 Jahre unterbreiten. Jetzt ist der Bundesrat den Kandidaten entgegengekommen.

Von Pia Wertheimer

Dübendorf/Bern - Der Bundesrat sucht einen zivilen Betreiber für den Flugplatz Dübendorf. Kurz vor den Festtagen hat er die umfangreiche Ausschreibung publiziert. Sie beinhaltet eine markante Neuerung: Entgegen bisherigen Aussagen beträgt die Laufdauer des Baurechtsvertrags nicht zwingend 20 Jahre. Die Kandidaten können dem Bund ein Zusatzangebot für eine Nutzung über 30 Jahre unterbreiten.

Dübendorfs Stadtpräsident Lothar Ziörjen (BDP) schüttelt ob der neuen Bewerbungsbedingungen den Kopf. «Ich gehe davon aus, dass verschiedene potenzielle Kandidaten mit den zuständigen Bundesstellen in Kontakt sind. Es würde mich deshalb nicht wundern, wenn der Bund den Kandidaten mit den neuen Bestimmungen entgegenkommt.» Dies mache die Marschrichtung von Bern deutlich: «Der Bund will die Hür-

Bilder und Text zum Flugplatz
www.flugplatz.tagesanzeiger.ch

den für die Bewerber möglichst tief halten.» Dübendorfs Stadtpräsident warnt deshalb davor, die Pläne der Aviatiker als chancenlos abzutun.

Nicht nur die neue Laufzeit des Baurechtsvertrages lässt Ziörjen aufhorchen: Das tut auch der Vermerk in den Ausschreibungsunterlagen, dass der Bund keine Zahlungen an den Betrieb des Flugplatzes leisten könne. Dies lasse die heutige Rechtsgrundlage nicht zu, sie müsse erst geschaffen werden. «Das bedeutet, dass diese angepasst werden würde, falls der politische Wille dafür vorhanden ist.»

Konzept andernorts denkbar

Die jüngst gegründete Flugplatz Dübendorf AG hat ihre Bewerbung für den Flugplatz Dübendorf angekündigt. Sie vereint den Schweizer Flugzeugeigentümer- und Pilotenverband, die Kleinfliegerei durch den Dachverband Aero-Club, den Handling-Dienstleister Air Service Basel sowie die drei Geschäftsflugunternehmen Jet Aviation, Cat Aviation

und Premium Jet. Dieter Neupert, Vizepräsident des Dachverbands der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt Aero-suisse, steht der Aktiengesellschaft beratend zur Seite. Er bestätigt, dass er sich bei den Bundesbehörden für eine längere Laufzeit stark gemacht hat: «Andernfalls wäre der künftige Betreiber auf Subventionen angewiesen gewesen.» Der Bund nehme mit dieser Neuerung eine Verantwortung wahr, die ihm der Luftfahrtpolitische Bericht abverlange. «Dieser verpflichtet ihn, günstige Rahmenbedingungen zu schaffen.» Neupert ist überzeugt: Falls das Konzept in Dübendorf funktioniert, könnte es sogar auf die Flugplätze Buochs und Sion übertragen werden, welche die Armee ebenfalls freigeben will.

Mit Urs Brüttsch hat ein früheres Kadermitglied des Flughafens für die Flugplatz Dübendorf AG die Projektleitung übernommen. «Die grosse Frage ist, ob ein wirtschaftlicher Betrieb in Dübendorf gelingt.» Der Bund spiele den Bewerbern in die Hände, indem er die Laufzeit des Baurechtsvertrages nicht rigide auf 20 Jahre beschränke. «In Dübendorf steht dem künftigen Betreiber zwar die Piste zur Verfügung, alle übrigen Anlagen wie Hangars und Abfertigungsgebäude muss dieser aber selbst finanzieren.» Diese Investitionen müssten über Gebühren refinanziert werden. «Je kürzer die Nutzungsdauer ist, desto höher fallen diese aus.»

Brüttsch ist sich des Gegenwinds bewusst, welcher dem aviatischen Vorhaben seitens Kanton und Anrainergemeinden entgegenschlägt. «Wir respektieren diese Haltungen. Gleichwohl wollen wir mit allen Interessengruppen Gespräche führen», stellt er in Aussicht.

Bei der neugegründeten Aktiengesellschaft spielt allerdings nicht nur die Geschäftsfliegerei eine Rolle, welche den Betrieb von Geschäftsflugzeugen für Personen, aber auch für Fracht sowie den firmeneigenen Werkverkehr umfasst. Am selben Strick ziehen Vertreter der Kleinfliegerei. Sie umfasst den Arbeitsflug (Rettung, Vermessung, Land-

wirtschaft), den Freizeitflug (privater Reise- und Rundflug), den Sportflug (Segelflug, Fallschirmabsprung) und Ausbildungsflüge. Diese Bereiche sind wiederum im Dachverband Aero-Club vereint, einem der Gesellschafter der Flugplatz Dübendorf AG.

Piloten starten in Kleinfliegern

Aero-Club-Präsident und SVP-Nationalrat Thomas Hurter glaubt, die aviatischen Pläne des Bundes in Dübendorf hätten trotz der scharfen Töne der Gegner durchaus eine Chance. Allerdings nur, wenn Kleinfliegerei, Geschäftsfliegerei und flugnahe Betriebe zusammenspannen. «Wir müssen nachweisen können, dass mit unserer Variante auch Arbeitsplätze entstehen - allenfalls sogar in Zusammenarbeit mit dem Innovationspark. Und dass die Lärmbelastung in einem vernünftigen Rahmen bleibt.»

Es sei wichtig, dass die bestehenden Pisten in der Schweiz optimal genutzt würden, sagt Hurter. Dafür müsse auf den frei werdenden Militärflugplätzen Buochs, Sion und Dübendorf eine aviatische Entwicklung Platz haben. «Wollen wir nicht einen gesamten Ausbildungszweig ersticken, müssen wir dies zulassen.» Und die Kleinfliegerei spiele dabei eine bedeutende Rolle: «Die Wirtschaft braucht Piloten, und sie alle beginnen ihre Karriere mit Kleinflugzeugen.» Hurter stellt fest, dass sich die Situation für die kleinen Flugzeuge am Flughafen Zürich immer schwieriger gestaltet: Die Zeitfenster, die für sie zur Verfügung stünden, seien immer unattraktiver.

Laut Flughafensprecherin Sonja Zöchling steht die Business- und Generalaviation an letzter Stelle. «Für uns haben die Linien- und Charterflüge klare Priorität.» Grund dafür ist, dass der Betrieb der Generalaviation für die Flughafenbetreiber nicht kostendeckend ist. «Das ist bereits seit vielen Jahren so», sagt Flughafensprecherin Sonja Zöchling. Tatsächlich bezahlt ein abfliegender Passagier in einem Business- oder Kleinflugzeug 32 Franken Flughafengebühren. Zum Vergleich: Ein in Zürich abfliegender Lokalpassagier mit einer Li-

nien- oder Chartermaschine bezahlt 41.40 Franken. Die Landegeühren variieren indessen je nach Flugzeugtyp und Gewicht der Flieger sehr stark, liegen aber deutlich unter jenen der grossen Maschinen.

Ein zweiter Bewerber zeichnet sich mit Kurt Waldmeier ab. Bereits seit 1983 verkehrt er mit seiner Ju-Air neben der Luftwaffe auf den Dübendorfer Pisten. Über seine Firma Topmotion hat er die Jetflüge von und nach Dübendorf während des World Economic Forum abgewickelt. Hinter der Kandidatur steht laut Waldmeier auch die Stiftung Museum und historisches Material der Luftwaffe, welcher die ehemalige SVP-Regierungsrätin Rita Fuhrer vorsteht.

Waldmeier kommt die neue Möglichkeit eines Baurechtsvertrages über 30 Jahre entgegen. Die grösste Hürde stellt für ihn aber die notwendige Umzonung dar: Heute befindet sich das Areal in den Zonen für öffentliche Bauten und Landwirtschaft. «Gerade weil sich die Stadt Dübendorf und der Kanton Zürich gegen eine aviatische Nutzung stellen, ist die Umzonung alles andere als eine reine Formsache», sagt Waldmeier.

Flugplatz Dübendorf

Die Testplanung

Der Bund will weder den Aviatikern noch den Initianten eines Innovationsparks den exklusiven Zuschlag geben. Er schreibt 30 Hektaren für die Fliegerei aus und hält 60 im Westen des Geländes für einen Innovationspark frei. Eine zweijährige Testplanung des Kantons Zürich für das Areal ging im Frühsommer 2010 zu Ende. Der Regierungsrat kam zum Schluss: Das Areal ist eine strategische Landreserve mit kantonaler oder gar nationaler Bedeutung. Er beabsichtigt, im Westen des Geländes einen Innovationspark und allenfalls Wohnungen zu bauen. Der Regierungsrat geht von rund 5000 möglichen Arbeitsplätzen aus. Den östlichen Teil sieht er für weniger intensive Nutzungen vor. Von den Plänen des Kantons ist die Rega nicht betroffen, sie dürfte weiter von Dübendorf aus fliegen. (pia)

Anzeige

SÜRICHSEE www.zsg.ch

Zauberhafte Winterfahrten

Langschläfer-Zmorge
Fondue-Schiffe
Feuer-Stein-Schiff
Improtheater-Schiff

Willkommen an Bord!

Kein Geld von der Nationalbank

Der Kanton Zürich rechnet 2014 mit einem Beitrag von 116,5 Millionen Franken von der Nationalbank. Diese wird voraussichtlich aber kein Geld überweisen.

Von Thomas Zemp

Zürich - Noch vor zwei Jahren erwartete der Kanton kein Geld aus dem Gewinn der Nationalbank, schliesslich konnte die Zürcher Finanzdirektion aber doch einen Betrag von 117 Millionen Franken verbuchen. Der Millionensegen half mit, aus dem budgetierten Defizit einen Überschuss von 82 Millionen Franken zu machen. Für das laufende Jahr hat der Kanton nun 116,5 Millionen Franken aus der Gewinnausschüttung budgetiert - doch schon jetzt zeichnet sich ab, dass die Nationalbank kein Geld überweisen wird. Das Mitte Dezember vom Kantonsrat verabschiedete Budget 2014 sieht ein Plus von 57 Millionen Franken vor.

Nicht nur im Kanton Zürich droht deshalb ein erhebliches Finanzloch, sondern auch in anderen Kantonen und beim Bund. Finanzministerin Eveline Widmer-Schlumpf rechnet in ihrem Bundesbudget 333 Millionen Franken aus dem Gewinn der Nationalbank ein.

Der Grund für die Misere liegt beim Goldpreis, der innerhalb eines Jahres um fast 30 Prozent gesunken ist, wie die Zeitung «Zentralschweiz am Sonntag» schreibt. Der Wert der Goldreserven der Nationalbank ist damit um 14 Milliarden Franken geschrumpft. Die Schwäche des Dollars und des Yen führten zudem zu Buchverlusten von mehreren Milliarden Franken. Ein Sondergewinn von 3,4 Milliarden Franken aus dem Verkauf des UBS-Rettungsfonds, aus Kursgewinnen auf Aktienbeständen und Zinserträgen rechnete die Verluste nicht auf, schreibt die Zeitung. Die Nationalbank wird sich zum Thema erst Mitte Januar äussern.

Zürich muss zahlen - wegen Fehrs Putzfrau

Zürich - Der Kanton Zürich soll dem Bund Sozialhilfegelder von bis zu 100 000 Franken zurückbezahlen. Der Betrag steht im Zusammenhang mit dem Fall der asylsuchenden Frau, die unter anderem in Eglisau schwarz für das SVP-Paar Hans und Ursula Fehr gearbeitet hat. Das Bundesamt für Migration (BFM) zahlte die Gelder laut der «NZZ am Sonntag» in den letzten drei Jahren an das Sozialamt des Kantons, damit dieses die serbische Frau unterstützte. Weder die Gemeinde Eglisau noch die Frau erhielten das Geld je. Da die Frau arbeitete und nicht sozialhilfeberechtigt war, fordert das BFM das Geld nun zurück. Das BFM kam durch Zufall auf den Fall: Auslöser war ein Härtefallgesuch, das die Asylsuchende im Oktober 2012 eingereicht hatte. Darin erwähnte sie, dass sie als Putzfrau arbeitete. Das BFM lehnte das Gesuch im Mai 2013 ab. Zudem erstattete es beim Zürcher Wirtschafts- und Arbeitsamt eine Meldung wegen Verdachts auf Schwarzarbeit. (zet)