

Sachdokumentation:

Signatur: DS 1061

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/1061



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Stiftung

■ LILienBERG ■

Unternehmerforum

Ja zum Flugplatz Dübendorf – aber wie?

Ergebnisse des Podiumsgesprächs vom 3. Juli 2012





Stefan Bachofen

Von Stefan Bachofen

Fallen fünf Waffenplätze und zwei Flugplätze der Finanzpolitik des Bundesrates zum Opfer?

Mit Spannung verfolgte das Publikum am Lilienberg-Podium zur Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf die Ausführungen der VBS-Generalsekretärin Dr. Brigitte Rindlisbacher. Man spürte zwar, dass ihr die Luftwaffe und damit auch der Standort Dübendorf extrem am Herzen liegen. Aufgrund der unklaren finanzpolitischen Situation sind ihr als Vertreterin des VBS derzeit jedoch die Hände gebunden. Das Horrorszenario: Der Finanzpolitik des Bundesrates könnten fünf Waffenplätze und ein bis zwei Flugplätze zum Opfer fallen.

Das VBS wisse sehr gut um die immense Bedeutung des Militärflugplatzes Dübendorf, betonte Dr. Brigitte Rindlisbacher, die am Podiumsgespräch auf Lilienberg das



VBS-Generalsekretärin
Dr. Brigitte
Rindlisbacher

VBS vertrat. «Zum einen als Ausbildungs- und Trainingsstandort der Luftwaffe, zum andern als letzte grosse strategische Landreserve im Kanton Zürich. Fest steht einzig, dass es in der Glatttalstadt keine Kampfjets mehr zu sehen geben wird. Alle anderen Optionen sind zum heutigen Zeitpunkt offen.» Obschon sie es nicht aussprach: Als Zuhörer hatte man den Eindruck, dass sie im Innersten wohl weiss und spürt, dass der Militärflugplatz Dübendorf – in Verbindung mit der Zivilluftfahrt – auch nach 2014 weiterbestehen muss und keinesfalls stillgelegt werden darf.

Unklare Finanzpolitik

Wegen der Ungewissheit in der Finanzpolitik ist die Lage für Brigitte Rindlisbacher und das VBS schwierig. «Geht es finanzpolitisch nach dem Bundesrat, müssen in der Schweiz weitere fünf Waffenplätze sowie bis zu zwei Flugplätze geschlossen werden», sprach sie vor rund 100 Interessierten, mehrheitlich Verfechtern des Flugplatzes Dübendorf, Klartext. Der Stein des Anstosses: Im April dieses Jahres kippte die Landesregierung den

Entscheid des eidgenössischen Parlamentes vom September 2011, der Armee jährlich 5 Milliarden Franken zuzusprechen. Statt auf 5 Milliarden soll der Ausgabenplafond der Armee von heute 4,4 Milliarden auf lediglich 4,7 Milliarden Franken pro Jahr (bei einem Bestand von 100 000 Mann) erhöht werden, wobei jährlich 300 Millionen für die neuen Kampfjets zur Seite gelegt werden sollen. Die Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf (Weiterbestand oder Stilllegung), dessen Betrieb laut der Generalsekretärin mit erheblichen Kosten verbunden ist, müsse in einem ganzheitlichen militär- und finanzpolitischen Zusammenhang gesehen werden, unterstrich sie. «Die Luftwaffe stellt nur einen Teil der Armee dar.» Aufgrund der unklaren finanziellen Situation habe das VBS beschlossen, das Stationierungskonzept der Luftwaffe vorerst zurückzustellen.

Finanzstarke Trägerschaft erforderlich

Vor bald anderthalb Jahren haben das VBS und das UVEK zwei externe Firmen

beauftragt, eine Studie zu erstellen, aus der hervorgeht, welche Nutzung für den Flugplatz Dübendorf künftig am Sinnvollsten wäre. Insbesondere soll die Frage beantwortet werden, ob der Militärflugplatz sowohl militärisch als auch zivilaviatisch genutzt werden könnte. Das Resultat der Studie soll gemäss Brigitte Rindlisbacher noch in diesem Jahr publik werden. «Es wird die Grundlage für den Entscheid des Gesamtbundesrates zur Zukunft des Flugplatzes darstellen.» Die Landesregierung werde ihren Entscheid im Interesse des ganzen Landes und nicht einer einzelnen Region fällen.

Auch wenn der Flugplatz Dübendorf einzig und allein dem Bund gehört, werde die Haltung des Standortkantons Zürich



Gruppenbild mit Referenten, Gastgeber und Moderator: Heinz Aebi, Nationalrat Max Binder, Dr. Brigitte Rindlisbacher, Dr. h.c. Walter Reist, Hans-Peter Hulliger und Dr. Peter Forster (von links)

trotzdem eine wichtige Rolle spielen, sagte Brigitte Rindlisbacher. Hauptsächlich dann, wenn aufgrund der Studie eine

militär-/zivilaviatische Mischnutzung zur Entlastung des Flughafens Zürich im Vordergrund stehen sollte. «Denn in diesem Fall braucht es die Zustimmung des Kantons sowie eine finanzstarke Trägerschaft. Ein finanzieller Alleingang des VBS ist ausgeschlossen.» Zur Erinnerung: Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat sich im Mai 2011 gegen eine militärisch-zivile Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf ausgesprochen. Er ist der Meinung, dass mit einem Flugbetrieb das raumplanerische und volkswirtschaftliche Potenzial des Areals nicht ausgeschöpft werde, und votierte deshalb gegen eine weitere aviatische Nutzung.

«Kantone müssen ihre Parlamentarier unter Druck setzen»

«Der Armee wird das Geld Schritt für Schritt entzogen», bedauerte der frühere Appenzeller CVP-Nationalrat und Sicherheitspolitiker Arthur Loepfe, «und zwar vom bürgerlichen Parlament», stellte er klar. Die Sicherheit als Standortvorteil der Schweiz geniesse offenbar auch in Teilen des Volkes einen weniger hohen Stellenwert als früher. Es sei nun die Aufgabe der Kantone sowie ihrer Verbände und Vereinigungen, die eigenen Parlamentarier in die Pflicht zu nehmen, sie zu beeinflussen und nötigenfalls unter Druck zu setzen, sich für die Armee zu engagieren. Sonst gehe die «Abholzerei» in der Armee unvermindert weiter, und immer mehr Waffenplätze und Militärflugplätze müssten den Betrieb einstellen. Der Verlust des Militärflugplatzes Dübendorf als wichtiges Zentrum luftfahrttechnischen Know-hows und letzter Einsatzstützpunkt der Ostschweiz wäre verheerend, mahnte Loepfe.

Die bürgerlichen Parteien im National- und Ständerat müssten nun zusammenhalten, hob auch SVP-Nationalrat Max Binder den Mahnfinger, zeigte sich aber zugleich zuversichtlich. «Gelingt uns das, werden wir im Parlament auch die jährlich 5 Milliarden für unsere Armee verteidigen», sagte er auf Nachfrage von Moderator Dr. Peter Forster. (Bacs)



Markus Gisel

Von Markus Gisel

Starke Argumente für die Erhaltung des Flugplatzes

Neben der VBS-Generalsekretärin Dr. Brigitte Rindlisbacher sass Hans-Peter Hulliger, Gemeindepräsident von Bäretswil und Mitglied der Task Force Flugplatz Dübendorf, Nationalrat Max Binder sowie Heinz Aebi, Senior VP Group Marketing & Communications bei Jet Aviation, auf dem Podium im Lilienberg-Zentrum. Sie alle lieferten schlagkräftige Argumente für die Erhaltung des Flugplatzes.

«Für das Wohlergehen unseres Landes sind drei Faktoren wichtig: das gute Zusammenleben und die politische Auseinandersetzung, eine erfolgreiche Wirtschaft und die Sicherheit!» Diese Aussage stellte Hans-Peter Hulliger, Vertreter der Task Force Flugplatz Dübendorf, an den Anfang seines Referats. Und: «Ohne Si-

cherheit gibt es auch keine erfolgreiche Wirtschaft.» Hans-Peter Hulliger, seit 30 Jahren für die FDP im Gemeinderat von Bäretswil, seit 26 Jahren Gemeindepräsident und zudem auch Präsident des Gemeindepräsidenten-Verbandes des Kantons Zürich, blickt auf eine noch viel längere Berufskarriere als Aviatikingenieur, Militär- und Werkpilot zurück.

Konzept der Task Force mit Bestnote

Es habe ihn gefreut, von Dr. Brigitte Rindlisbacher zu erfahren, dass auch das VBS die Wichtigkeit des Flugplatzes Dübendorf erkannt habe. Was die Finanzen angehe: «Genau da hat die Task Force Flugplatz Dübendorf angesetzt.» Die Mitglieder der Task Force hätten die Firma Geneva

Consulting & Management GC& MZ SA gebeten, eine Nutzwertanalyse für zehn mögliche Zukunftsszenarien für den Flugplatz Dübendorf zu erstellen. Zur Überraschung aller hätten die Szenarien mit aviatischer Nutzung das Feld angeführt. «Am besten abgeschnitten hat das von der Task Force Flugplatz Dübendorf propagierte Konzept der militär-/zivilaviatischen Mischung mit Werkverkehr.»

Die reinen Betriebskosten beziffert Hans-Peter Hulliger mit zirka 7 Millionen Franken. Ihm sei deshalb daran gelegen, diese Zahl in den Raum zu stellen, weil die Zahlen, die sonst herumgeisterten, astronomisch hoch seien und schlichtweg nicht stimmen könnten. Er sei überzeugt, «dass wir mit dieser Variante eine Win-win-Situation hätten, was ich auch dem



Heinz Aebi,
Marketing- und
Kommunikations-
verantwortlicher
bei Jet Aviation



SVP-Nationalrat
Max Binder



Hans-Peter Hulliger,
Gemeindepräsident
von Bäretswil und
Mitglied der Task
Force Flugplatz
Dübendorf

VBS-Chef, Bundesrat Ueli Maurer, gesagt habe».

Hans-Peter Hulliger versäumte es nicht, auch den Aspekt der Ausbildungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit dem Fortbestand des Flugplatzes ins Spiel zu bringen. Bildung brauche es in unserem Land, und er begrüsse es, dass in Sachen Bildung etwas unternommen werde. Er sei überzeugt, dass die Aviatikbranche ein Zweig sei, von dem man profitiere. «Ich vertrete die Meinung, dass im Raum Ostschweiz, wo auch die grösste Konzentration von Fachwissen vorhanden ist (Kloten, Dübendorf), die Chance genutzt und der Flugplatz Dübendorf als gemischtwirtschaftlicher Flugplatz behalten werden sollte.»

Aus Sicht der weltweit tätigen Jet Aviation, die seit Ende 2008 im Besitz des amerikanischen Rüstungskonzerns General Dynamics ist, gebe es laut Heinz Aebi eine Variante «light» und eine Variante «plus» für Dübendorf (siehe Bericht auf Seite 6).

Enttäuschung über das lange Warten

Was denn ein ehemaliger Kavallerist und Panzergrenadiergefreiter, der er einmal war, überhaupt zu einem Militärflugplatz zu sagen habe? Diese Frage stellte SVP-Nationalrat Max Binder in den Raum. Immerhin sei es der Kavallerie-Instruktor und Pilot Theodor Real gewesen, der am 31. Juli 1914 mit der Aufstellung einer Fliegertruppe betraut wurde. Heute stehe hier ein Kavallerist, der vehement die Flugplätze der Armee verteidige – eben auch den

Standort Dübendorf! «Wir sprechen über ein Gelände, das zum heutigen Zeitpunkt eigentlich gar nicht zur Disposition stehen würde.» Ein definitiver Entscheid zur Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf sei noch nicht gefallen. Er sei enttäuscht, dass man diesen Entscheid immer wieder hinausschiebe.

«Nichtsdestotrotz konnten wir feststellen», so Nationalrat Binder, «dass der Kommandant und andere Teile der Luftwaffe sich vehement für den Standort Dübendorf einsetzen.» Korpskommandant Markus Gygax habe am Jahresrapport der Luftwaffenoffiziere in Emmen im Jahr 2010 deutlich gesagt: «Wir brauchen Dübendorf auch in Zukunft – der Flugplatz muss bleiben!»

Auch der Regierungsrat des Kantons Zürich habe im Jahr 2005 in einer Stellungnahme an das VBS noch gesagt, dass der Militärflugplatz Dübendorf auf jeden Fall als Helikopter-, Lufttransport- und Ausbildungsbasis der Luftwaffe mit der dafür notwendigen Infrastruktur erhalten werden sollte.

Das Dach der Landesverteidigung

Heute gehe es nicht darum, die gute alte Ordnung wieder herzustellen, sondern vielmehr darum, eine aviatisch perfekte Anlage im Wert von mehreren hundert Millionen Franken nicht leichtfertig preiszugeben, meinte Max Binder weiter. Er mahnte eindringlich: «Ein Flugplatz besteht nicht nur aus Betonstreifen und einigen Hallen auf einem grossen grünen Gelände. Es ist eine komplexe, vernetzte



John R. Hüsey, Leiter der Task Force Flugplatz Dübendorf, meldet sich in der Plenumsdiskussion zu Wort.

technische Anlage! Insbesondere ist ein Militärflugplatz aber auch ein äusserst wichtiger Teil der Landesverteidigung, und ein lückenloser Luftschirm ist das Dach der Landesverteidigung! Es wäre geradezu fahrlässig, einen solchen, nicht wieder zu erbringenden Wert zu zerstören.»

Bei dieser Diskussion gehe es um mehr als den Flugplatz, meinte er weiter – es gehe um die Luft- und Raumfahrt. Da habe die Schweiz etwas zu sagen. Die Luft- und Raumfahrt zeichne sich aus durch überaus attraktive, moderne, zukunftsgerichtete Arbeitsplätze mit einer sehr hohen Wertschöpfung.

Das Fazit von Max Binder: «Die Armee braucht eine Luftwaffe, die Luftwaffe braucht einen gesamthaft optimalen, wenn nicht sogar maximalen Einsatz mit entsprechenden Flugplätzen. Dübendorf gehört damit als einziger Platz in der Ostschweiz zwingend dazu.»

Von Stefan Bachofen

Jet Aviation: Dübendorf als sinnvolle Alternative

Als Schweizer Dienstleistungsunternehmen für die Geschäftsaviatik setzt sich Jet Aviation für den Fortbestand des Militärflugplatzes Dübendorf mit einer militär-/zivilaviatischen Mischnutzung ein. Wie Heinz Aebi, Senior-Vizepräsident der Marketing- und Kommunikationsgruppe und Vertreter der Industrie auf dem Podium, ausführte, ist Jet Aviation seit Ende 2008 im Besitz des amerikanischen Rüstungskonzerns General Dynamics. Das Unternehmen beschäftigt heute im Wartungs- und Abfertigungsbetrieb am Flughafen Zürich rund 350 Mitarbeitende. Von den 25 Standorten, an denen Jet Aviation weltweit tätig ist, sei Zürich der teuerste. Zudem bestünden am Flughafen Zürich Plä-

ne, die für Jet Aviation eine Einbusse von bis zu einem Drittel der Hangarfläche zur Folge haben könnten.

«Dübendorf light» ...

Aus Sicht von Jet Aviation sei der Militärflugplatz Dübendorf eine sinnvolle Alternative zu Zürich, sagte Heinz Aebi, «bietet er doch ideale Rahmenbedingungen für den Wartungsbetrieb». Für Aebi kommen zwei Varianten infrage. Zum einen die Variante «Dübendorf light». Der Wartungsbetrieb mit 200 Mitarbeitenden würde in die Glatttalstadt verlegt. Zudem könnte in Dübendorf ein neues Geschäftsfeld aufgebaut werden, «nämlich das sogenannte Hangarage, das Einstellen von Flugzeu-

gen in Hangars». Es wäre laut Aebi mit etwa 1500 Flugbewegungen pro Jahr zu rechnen. Zum Einsatz kämen Flugzeuge mit ei-

Nach dem Podiumsgespräch treffen sich Besucher und Referenten vor der Remise zum Apéro und Gedankenaustausch.



*Heinz Aebi,
Marketing- und
Kommunikations-
verantwortlicher
bei Jet Aviation*

nem maximalen Abfluggewicht von bis zu 50 Tonnen. «Flugzeuge der Kategorie B-737 oder Airbus A-319 würden keine in Dübendorf landen.»

... oder «Dübendorf plus»

Der Variante «Dübendorf light» gegenüber steht die Variante «Dübendorf plus». Diese beinhaltet die Verlegung aller 350 Mitarbeitenden und damit des gesamten Betriebes von Jet Aviation von Zürich nach Dübendorf, das heisst nebst dem Wartungsbetrieb beispielsweise auch den Abfertigungsbetrieb. «Dübendorf würde so zu einer Art Business Aviation Airport.» Dazu benötigte Jet Aviation etwa fünf Hangars plus Büros mit einer Fläche von rund 7000 Quadratmetern. Heinz Aebi rechnet bei dieser Variante mit jährlich mehreren Tausend Flugbewegungen in Dübendorf.



Von Stefan Bachofen

Die Dübendorfer Bevölkerung steht zum Flugplatz

Unter dem gemeinsamen Dach der Task Force Flugplatz Dübendorf finden sich Vertreter der Organisationen «Avia», «Verein Freunde der Schweizerischen Luftwaffe», «Aerosuisse» sowie des «Forums Flugplatz Dübendorf». Dessen Präsident, Peter Bosshard, horchte in den vergangenen Wochen die Bevölkerung der Glatttalsstadt nach ihrer Meinung zur Zukunft des

Besonderheit Politik vom 3. Juli 2012; «Ja zum Flugplatz Dübendorf – aber wie?», mit Heinz Aebi, Senior-VP Group Marketing & Communications, Jet Aviation Zurich Area, Nationalrat Max Binder, Stadtrat Illnau-Effretikon, Präsident der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt, Hans-Peter Hulliger, Gemeindepräsident Bäretswil, Mitglied der Task Force Flugplatz Dübendorf, und Dr. Brigitte Rindlisbacher, Generalsekretärin VBS, Bern; Dr. h.c. Walter Reist, Präsident des Stiftungsrates der Stiftung Lilienberg Unternehmerforum; Moderation: Dr. Peter Forster, Mitglied des Lilienbergrates.

Prominenter Vertreter der Armee im Publikum: Divisionär Hans-Peter Kellerhals, Kommandant der Territorialregion 4



Militärflugplatzes aus, wie er in der Plenumsdiskussion sagte. «Wenn die Dübendorfer Bevölkerung zwischen einem Flugplatz mit einem massvollen Werkflugbetrieb, einem Innovationspark und einem phantasielosen Zubetonierungsprojekt wählen kann, spricht sich die grosse Mehrheit für den Erhalt des Flugplatzes aus. Die beiden Dübendorfer Nationalräte (die ich im Übrigen auch in Zukunft nie wählen werde) vertreten zwar eine andere Meinung.

Wertvolle Quelle würde versiegen

Das Volk indessen sei sich der enormen Bedeutung dieser absolut unersetzlichen aviatischen Basis für die Region Zürich und die gesamte Ostschweiz bewusst und will sie unter keinen Umständen preisgeben, so Peter Bosshard. Er wies darauf hin, dass die Bevölkerung der Stadt

Dübendorf zu 49 Prozent mit Wasser aus dem mineralhaltigen «Grundwasserstrom» versorgt wird, der in rund sechs Meter Tiefe unter dem Flugplatz durchfließt. «Eine flächendeckende Zubetonierung, wie es einige Projekte vorsehen, würde diese wertvolle Quelle zum Versiegen bringen.» Das Volk habe laut Bosshard erkannt, dass eine militär-/zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes mit zivilem Werkflugbetrieb mit Abstand den grössten volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen erzielt. «Diese Meinungen aus der Standortgemeinde möchte ich der VBS-Generalsekretärin, Dr. Brigitte Rindlisbacher, heute Abend unbedingt auf den Weg nach Bern mitgeben.»



Stiftung
■ LILIENBERG ■
Unternehmerforum

Lilienberg Unternehmertum
Industriestrasse 1
CH-8340 Hinwil
Telefon +41 44 938 70 00
Fax +41 44 938 70 99

Lilienberg Unternehmerforum
Blauortstrasse 10
CH-8272 Ermatingen
Telefon +41 71 663 23 23
Fax +41 71 663 23 24
info@lilienberg.ch
www.lilienberg.ch

Ein erweiterter Sonderdruck der Lilienberg Zeitschrift Nr. 31

