

**Flugplatz** Die Task Force Flugplatz Dübendorf will die Infrastruktur erhalten  
**Dübendorf soll «Aviapolis» werden**



Die Neunutzung des Flugplatzes soll aus Dübendorf «Aviapolis» machen. (zvg)

Innovationspark ja – aber einer der militärisch- und zivilaviatischen Art. So weit die Vision der Task Force Flugplatz Dübendorf. Die «nicht wieder bringbare» Infrastruktur soll erhalten bleiben.

Beat Matter

Ohne jegliche Umschweife kam John Hüsey, Leiter der Task Force Flugplatz

Dübendorf und Vertreter der Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe (Avia), an der Pressekonferenz vom vergangenen Dienstag im Fliegermuseum Dübendorf auf den kaum überraschenden Punkt: «Hier, an der Wiege der Schweizerischen Luftfahrt, treten wir mit der klaren Zielvorgabe an die Öffentlichkeit, diesen einmaligen Flugplatz auch in absehbarer Zukunft weiter betreiben zu können.» Für die bislang wenig bekannte Task Force Flugplatz Dübendorf, eine Bündelung der Interessen der Avia, des Forums Flugplatz Dübendorf,



Argus Ref 38069374

des Vereins der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) sowie des Dachverbandes der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt (Aerosuisse) war es der erste öffentliche Auftritt in der Frage um die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf. Und sie nutzte diesen Auftritt, um vor zahlreich erschienenen Militärs, Politikern und auch Medienleuten eine Vision für den Flugplatz Dübendorf zu präsentieren, die «sofort umgesetzt werden kann und keinen Einsatz von grossem Startkapital erfordert», wie Peter Richter, Vertreter der Avia Sektion Zürich, erläuterte.

#### Wert erhalten – Bestehendes nutzen

Im Wesentlichen gehe es in der Vision darum, die heute rund 1500 Arbeitsplätze auf dem Flugplatz zu erhalten sowie den «sehr modernen Militärflugplatz auf einem Landstück mit einem Wert von mehr als 2 Milliarden Franken und einer Aviatik-Infrastruktur im Wert von über 100 Millionen Franken sowohl militärisch, als auch privatwirtschaftlich zu nutzen», erklärte Richter. Das soll erreicht werden, indem das Militär im nördlichen Teil des Flugplatzes seinen bisherigen Tätigkeiten weiter nachgeht, derweil die Infrastruktur im südlichen Teil von privatwirtschaftlichen Unternehmen im Aviatik-Bereich genutzt wird, wie das derzeit etwa die Firma Aerolite bereits tut. Für eine solche private Nutzung gebe es bereits

Interessensbekundungen von weiteren Firmen, wie beispielsweise der Jet Aviation oder auch der Ruag, so Richter. Der Vorteil einer solchen zivilaviatischen Teilnutzung sei neben einer Erhaltung der nicht wieder bringbaren Infrastruktur, dass die Wertschöpfung dieser Firmen am Boden stattfinde und nur einzelne Zubringeflüge notwendig seien. «Deshalb sind wir überzeugt, dass unser Konzept innerhalb der heutigen Emissionen umgesetzt werden kann», sagte Richter.

#### Politische Rückendeckung

Sehr überzeugt von «Aviapolis», wie das Konzept genannt wird, zeigte sich Nationalrat Max Binder (SVP). Auf die bestechende Idee, unter der Nutzung von teurer militärischer Infrastruktur zusätzliche zivile Wertschöpfung zu erzielen, sei er damals nicht gekommen, als er sich gegen die Aufhebung des Jet-Betriebs eingesetzt habe, so Binder.

Der ebenfalls anwesende Kommandant der Luftwaffe, Korpskommandant Markus Gygax, vertrat einen weitgehend ähnlichen Standpunkt: Die künftige Aviatik sei auf wenige Hubs, aber viele kleinere Flugplätze angewiesen, sagte er. Gleichzeitig seien Überlegungen angezeigt, wie man die rein militärische Tätigkeit mit einer volkswirtschaftlichen Wertschöpfungssteigerung sinnvoll kombinieren könne.