

## **Der Flugplatz Dübendorf im Jahr 2016**

Von Walter Dürig

Bei der Nutzung des Flugplatzes Dübendorf sind im Jahr 2016 keine nennenswerten Veränderungen eingetreten. Der Militärflugplatz Dübendorf ist seit dem Jahr 2008 dem Flugplatzkommando Alpnach der Luftwaffe unterstellt. Im Berichtsjahr umfasste der Flugbetrieb rund 16 000 Bewegungen. Neben den militärischen Flügen mit Helikoptern und Transportflugzeugen wurden davon rund 4 000 zivile Bewegungen durch die schweizerische Rettungsflugwacht Rega, die Kantonspolizei Zürich und die JU-AIR ausgeführt. Auf dem Flugplatz sind Dienststellen der Logistik- und der Führungsunterstützungsbasis der Armee sowie eine Zweigniederlassung der RUAG Schweiz AG tätig. Im Skyguide-Gebäude auf der Wangenerseite des Flugplatzes befinden sich ein Area Control Center des Flugsicherungsunternehmens Skyguide sowie eine Operationszentrale, welche für die Einsatzplanung und Führung der Luftwaffe verantwortlich ist. Ab 2017 wird die Bereitschaft der Luftwaffe im Luftpolizeidienst schrittweise ausgebaut, was in der Operationszentrale zusätzliche hochqualifizierte Arbeitsplätze schaffen wird.

Bis zur Realisierung der in Planung begriffenen Änderungen werden sich die Tätigkeiten auf dem Flugplatz Dübendorf im gleichen Rahmen halten.

Nachfolgend sind der Stand der Zukunftsplanungen des Flugplatzes Dübendorf mit besonderen Hinweisen zum Innovationspark und zur aviatischen Nutzung sowie die Tätigkeiten des Air Force Centers im Jahr 2016 beschrieben.

### **Zum Stand der Zukunftsplanung**

Der Flugplatz Dübendorf befindet sich mit einer Landfläche, die innerhalb des heutigen Flugplatzperimeters rund 167 Hektaren umfasst, im Besitz der schweizerischen Eidgenossenschaft. Am 27. Februar 2013 entschied sich der Bundesrat bezüglich der Zukunftsplanung für eine Kombination aus aviatischen und nichtaviatischen Nutzungen des Areals. Für die aviatische Nutzung wird ein Modell «Flugfeld mit Bundesbasis» mit einem privatrechtlichen Flugplatzhalter verfolgt. Für die nichtaviatische Nutzung steht eine Landfläche von 70 Hektaren zur Verfügung. Basierend auf dem Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und der Innovation vom 14. Dezember 2012 soll auf diesem Areal einer von mehreren nationalen Innovationsparks entstehen. Mit diesen Festlegungen hatte der Bundesrat ein neues Kapitel in der wechselvollen Geschichte des Flugplatzes Dübendorf lanciert.

Am 13. Dezember 2013 erfolgte die Ausschreibung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt für eine zivile Nutzung des Flugfeldes Dübendorf durch die Geschäftsfliegerei und einer Mitbenützung durch die Luftwaffe. Es meldeten sich zwei Interessenten für die Übernahme dieser Aufgabe.

Am 3. September 2014 traf der Bundesrat den Entscheid zur Umsetzung seiner Absicht zur zukünftigen Dreifachnutzung des Flugplatzes Dübendorf als Flugfeld mit Bundesbasis, Helikopterbasis der Luftwaffe und Innovationsparkhub Zürich. Er entschied, mit der Flugplatz Dübendorf AG als Betreiberin des zivilen Flugplatzes Vertragsverhandlungen aufzunehmen. Ausserdem wurde für die zukünftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf eine dreifache Planungsbearbeitung eingeleitet: Anpassung des Konzeptteils zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt, Anpassung des Objektblattes Dübendorf zum Sachplan Militär (SPM) durch das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport sowie die Revision des Zürcher Richtplans durch den Regierungsrat des Kantons Zürich für die Verwirklichung des Innovationsparks.

Im zweiten Semester des Jahres 2015 erfolgten die Konsultation und die öffentliche Auflage des Konzeptteils zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und zum Objektblatt Dübendorf des Sachplans Militär. Die Konsultation führte zu Stellungnahmen des Regierungsrates des Kantons Zürich sowie von 13 Gemeinden und fünf Regionalverbänden. Die öffentliche Auflage löste Stellungnahmen von 50 Verbänden, Organisationen und Unternehmen, 12 politischen Parteien und 3 583 Privatpersonen aus.

Die Stellungnahmen wiesen eine überaus grosse Spannweite aus. Sie reichte von der vollständigen Ablehnung der Planungen bis zu Anträgen für eine wesentlich intensivere aviatische Nutzung des Flugplatzes.

Nach der Würdigung der Stellungnahmen durch die eidgenössischen Departemente für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) wurde insbesondere der Wille bekundet, den grösseren Teil des heutigen Militärflugplatzes für künftige Generationen zu erhalten. Im Sinne der Luftfahrtpolitik des Bundes wird an der aviatischen Nutzung festgehalten. Eine Konzession für den zivilen Flugbetrieb soll aber auf 30 Jahre beschränkt werden, um danach die Verwendung des Areals neu beurteilen zu können. Der zulässige Flugbetrieb wird auf jährlich 28 000 Flugbewegungen und durch restriktive Lärmkurven begrenzt. Diese sind nach den Kriterien für Zivilflugplätze und ohne Pegelkorrektur für Militärflugplätze definiert.

Der Planungsgrundsatz der zwei Sachpläne lautet nach der Konsultation und öffentlichen Auflage des Jahres 2015 für die aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf wie folgt:

- Teile des Militärflugplatzes Dübendorf werden in ein ziviles Flugfeld umgenutzt. Dieses dient in erster Linie dem Geschäftsreiseverkehr. Weiter soll es Werkflügen sowie Sport- und Freizeitflügen offen stehen. Aviatische Grundschulung sowie Linien- und Charter-Verkehr sind ausgeschlossen.
- Das zivile Flugfeld Dübendorf beherbergt eine Helikopter-Basis für Rettungsflüge und Flüge der Kantonspolizei. Weitere Helikopterflüge sind möglich.
- Das zivile Flugfeld Dübendorf lässt eine Mitbenützung mit militärischen Helikoptern und Flächenflugzeugen zu.

Die Ausscheidung von 70 Hektaren Landfläche für den Innovationspark Zürich war in den Stellungnahmen mehrheitlich unbestritten.

Am 29. Juni 2015 hat der Zürcher Kantonsrat die Teilrevision des kantonalen Richtplans für die Umsetzung eines Innovationsparks auf dem Areal des Flugplatzes Dübendorf verabschiedet. Zuvor, am 14. März 2014, hatte er in einer Richtplandebatte eine neutrale Haltung eingenommen. Die Luftfahrt ist gemäss Verfassung Bundessache und wird im Rahmen der Sachplanung geregelt. Der Kanton Zürich hat nach der Stellungnahme des Regierungsrats vom 7. Juni 2016 keine Widersprüche zwischen seiner Richtplanung und den Anpassungen im SIL-Konzeptteil und im SPM-Objektblatt Dübendorf festgestellt. Die beiden Sachplananpassungen werden als mit der kantonalen Richtplanung vereinbar beurteilt.

Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei hatte bei der Behandlung der Teilrevision durch den Zürcher Kantonsrat erfolglos beantragt, Änderungen des Richtplans in diesem Ausmass seien dem Zürcher Stimmvolk zur Abstimmung zu unterbreiten. Das «Forum Flugplatz Dübendorf» und eine Privatperson erhoben gegen den Kantonsratsbeschluss Stimmrechtsbeschwerde beim Bundesgericht. Sie verlangten die Unterstellung von substanziellen Richtplanänderungen unter das fakultative Referendum. Das Bundesgericht entschied mit Urteil vom 27. April 2016, im Kanton Zürich seien Richtplanbeschlüsse des Kantonsrates generell vom fakultativen Referendum ausgenommen.

Ende August 2016 hat der Zürcher Kantonsrat eine Einzelinitiative abgelehnt, welche den gesamten Flugplatz Dübendorf zum UNESCO-Weltkulturerbe erklären und auf die «rote Liste des gefährdeten Welterbes» setzen wollte. In diesem Zusammenhang ist ein Hinweis auf die laufenden Abklärungen über die Schutzwürdigkeit der Bauten und Anlagen auf dem Flugplatz Dübendorf angebracht. Im «Inventar der militärischen Hochbauten der Schweiz» sind vier «Objekte von nationaler Bedeutung» erwähnt: das Werkstattgebäude (Bogenhangar, 1922), das ehemalige Empfangs- und Aufnahmegebäude der Swissair (1931), das Unterrichtsgebäude (1939) und der Startpavillon (1940). In der «Liste der Objekte von überkommunaler Bedeutung» der Denkmalpflege des Kantons Zürich sind praktisch alle Gebäude und Anlagen des Flugplatzes, welche in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erstellt wurden, aufgeführt.

Die Schutzwürdigkeit dieser Objekte wird allgemein anerkannt. Der Eigenwert, der historische Wert und der städtebauliche Wert sind die Beurteilungskriterien. Es besteht seitens des Kantons und der Gemeinden die Absicht, das gesamte aus Gebäuden und ihrer Umgebung bestehende Ensemble in Substanz und Wirkung zu erhalten. Die bestehende Randbebauung sowie die Pisten und Rollwege des Flugplatzes gelten als überkommunale Schutzobjekte. Diese Einschätzung wurde im Richtprojekt für den «Gestaltungsplan Innovationspark» entsprechend berücksichtigt.

Am 31. August 2016 genehmigte der Bundesrat die Anpassungen des Konzeptteils Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und des Objektblattes Dübendorf des Sachplans Militär. Ferner genehmigte er den Antrag des Zürcher Regierungsrates betreffend Innovationspark im kantonalen Richtplan. Er erklärte sich bereit, per Ende 2016 einen Vorschlag der Zürcher Regierung zu einem Kompromissvorschlag «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» der Anrainergemeinden des Flugplatzes Dübendorf entgegenzunehmen.

Diese Entscheide stellen einen Meilenstein in der Zukunftsplanung des Flugplatzes Dübendorf dar. Der Innovationspark Zürich kann jetzt langfristig geplant und stufenweise realisiert werden. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt wird die Ausarbeitung des Objektblattes Dübendorf des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt an die Hand nehmen. Darin werden die Rahmenbedingungen für die Infrastruktur und den künftigen Flugbetrieb festgelegt. Das Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt Dübendorf bildet die Grundlage für die Plangenehmigungen, Betriebsbewilligung und Verabschiedung des Betriebsreglements. Sowohl das SIL-Objektblatt als auch das Plangenehmigungsgesuch werden im Rahmen eines Mitwirkungs- und Anhörungsverfahrens öffentlich aufgelegt.

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich hat in einer Medienmitteilung vom 31. August 2016 den offiziellen Stand der Planung aus der Sicht des Zürcher Regierungsrates unter anderem wie folgt beschrieben:

«Der Regierungsrat hat sich mit der künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf bereits mehrfach auseinandergesetzt und dabei auch die Positionen der Standortgemeinden berücksichtigt. Gegenüber der geplanten zivilaviatischen Nutzung hat der Regierungsrat wiederholt Vorbehalte angemeldet. Den Betrieb einer Helikopterbasis für Armee, Kantonspolizei und Rettungsflugwacht hat er hingegen stets unterstützt. Bisher haben sich auch die drei Standortgemeinden und die Planungsregionen Glatttal (ZPG) und Zürcher Oberland (RZO) aus Gründen einer nachhaltigen Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung gegen eine aviatische Nutzung mit der Ausnahme des Helikopterbetriebs ausgesprochen.

Die drei Standortgemeinden Wangen-Brüttsellen, Volketswil und Dübendorf gelangten Ende Mai 2016 an den Regierungsrat und unterbreiteten die Projektidee «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» als Alternative. Im Sinne eines Kompromissvorschlags soll geprüft werden, ob eine weitere aviatische Nutzung in begrenztem Umfang zu akzeptieren sei. Den geplanten Business-Airport lehnen sie weiterhin ab.

Der Regierungsrat nimmt vom Vorschlag der Standortgemeinden Kenntnis. Eine abschliessende Beurteilung ist indes zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Der Regierungsrat wird unter Einbezug aller betroffenen Interessenträger bis Ende 2016 eine neue Lagebeurteilung vornehmen und seine Haltung gegenüber dem Bund kundtun.»

Zusammenfassend kann der Stand der Zukunftsplanung für den Flugplatz Dübendorf am Ende des Jahres 2016 wie folgt umschrieben werden: Die behördenverbindlichen Grundlagen für die Entwicklung des Innovationsparks an der Flugplatzperipherie sowie des zivilen Flugfelds liegen vor. Bezüglich der aviatischen Nutzung des Flugplatzes bestehen politische Differenzen. Auf der Ebene der Eidgenossenschaft wird ein «Flugfeld mit Bundesbasis» geplant. Der Regierungsrat des Kantons Zürich und die Anrainergemeinden stimmten bisher nur einem «Helikopterbetrieb mit Einschränkungen» zu. Der Bund hat am 31. August 2016 seinen Willen behördenverbindlich im Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt und im Sachplan Militär verankert. Neu ist der Kompromissvorschlag «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» der Anrainergemeinden.

## Innovationspark

Am 17. September 2015 wurde die Stiftung Innovationspark Zürich (nachfolgend Stiftung genannt) durch den Kanton Zürich, die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (ETHZ) und die Zürcher Kantonalbank (ZKB) gegründet. Sie ist seit Beginn des Jahres 2016 operativ tätig. René Kalt wirkt als Geschäftsführer.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh ist Vorsitzende des Stiftungsrates, welchem die folgenden Mitglieder in alphabetischer Reihenfolge angehören: Peter Bodmer (Beratungsgesellschaft BEKA Global Solutions), Prof. Dr. Gian-Luca Bona (Direktor der Empa), Prof. Detlef Günther (ETH), Prof. Christoph Hock (Universität Zürich), Corine Mauch (Stadtpräsidentin Zürich), Dr. Jörg Müller-Ganz (ZKB), Gabriela Winkler (Kommunikationsspezialistin), Lothar Ziörjen (Stadtpräsident Dübendorf).

Der Stiftungszweck ist wie folgt beschrieben:

- Errichtung, Aufbau und Betrieb des Innovationsparks Zürich als Teil des Schweizerischen Innovationsparks.
- Förderung der Innovationen (neue Produkte, Dienstleistungen, Geschäftsmodelle, Prozesse) sowie Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft.
- Die Stiftung verfolgt einen öffentlichen und gemeinnützigen Zweck, keinen Erwerbzweck und strebt keinen Gewinn an. Allfällige Gewinne werden im Rahmen des Stiftungszwecks verwendet.
- Entwicklung der Aktivitäten, die der Erreichung der Zielsetzung förderlich sind. Die Stiftung kann dafür namentlich auch Grundstücke erwerben und verkaufen, Gesellschaften gründen, sich an Gesellschaften beteiligen und Dritte mandatieren.
- Wahrnehmung der Interessen des Innovationsparks Zürich im Rahmen des Schweizerischen Innovationsparks.

Die Stiftung ist die operativ verantwortliche Organisation für den Betrieb, sorgt für innovationsfreundliche Rahmenbedingungen, sichert die Qualität, vernetzt die Akteure, sorgt für die Zielerreichung der Wirtschaftlichkeit, fördert die Innovationskultur, betreibt den Innovationspark, bietet Leistungen an, die sich an den Bedürfnissen und Interessen aller Akteure orientieren, erbringt Marktleistungen mit eigenen Mitteln, sorgt für die strategisch langfristige Arealentwicklung, vermittelt Land- und Bauflächen für Akteure, stellt die Infrastruktur bereit, welche die Arbeit der Akteure unterstützt und ein innovationsfreundliches Klima schafft.

Ende September 2015 hat das eidgenössische Parlament die Abgabe des Geländes in Dübendorf im Baurecht beschlossen. Die Verhandlungen bezüglich der Baurechtsverträge werden mit dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Sport und Bevölkerungsschutz (VBS, armasuisse) geführt. Zurzeit sind zwei Schätzersteams im Begriff, das Areal zu bewerten. Der Abschluss der Verträge ist im Jahr 2017 vorgesehen.

Mit der Genehmigung der Richtplanänderung vom 31. August 2016 durch den Bundesrat konnte der kantonale Gestaltungsplan «Innovationspark» bearbeitet und an die kantonale Baudirektion eingereicht werden. Erschliessungsverträge zwischen dem Kanton und den Standortgemeinden Dübendorf und Wangen-Brüttisellen sind ebenfalls entscheidungsreif.

Die Stadt Dübendorf beabsichtigt, die Randbebauung des Flugplatzes Dübendorf mit den schutzwürdigen Bauten, die heute in einer Zone für öffentliche Bauten liegen, im Rahmen einer Revision der Bauzonenordnung in eine Gewerbezone umzuwandeln.

Damit sind die Voraussetzungen für die Ansiedlung der ersten Benutzer des Innovationsparks im Jahr 2017 geschaffen.

Die Stiftung will in einem ersten Schritt in den kommenden Jahren die Hallen 3 (im Jahr 2017), 4 und 5 (nach Verfügbarkeit) mit Erhaltung des Gebäudecharakters für die Nutzung durch innovative Institutionen umwandeln. Zu diesem Ausbauschritt gehört die Erstellung eines Informationspavillons im Raum zwischen den Hallen 3 und 4 mit einem provisorischen Eingangstor. Er soll im Jahr 2017 eröffnet werden. Die Geschäftsleitung der Stiftung wird dort nach gut

vier Jahren Vorbereitung ihre Aktivitäten aufnehmen, um die Positionierung und Marktfähigkeit des Innovationsparks öffentlichkeitswirksam an die Hand zu nehmen.

Die ETHZ prüft zurzeit die Schaffung eines «Robotics & Mobility Hub» auf dem Gelände der Stiftung. Nach Professor Roland Siegwart interessieren sich einige Robotics Start-up-Unternehmen und weitere Projektleiter für die Benützung der heutigen Halle 3.

Der zweite Schritt besteht in der Planung, Erschliessung und Ausführung von Hochbauten auf einer Landfläche von rund 40 000 m<sup>2</sup> gegenüber dem Vorfeld der Hallen 3 und 4 mit dem Zeithorizont nach 2020.



Mögliche langfristige Gestaltung des Innovationsparks Zürich  
© Stiftung Innovationspark Dübendorf

### **Aviatische Nutzung**

Am 25. Februar 2016 hat der Bundesrat einen Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz veröffentlicht (LUPO 2016). Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates hat nach der Behandlung des Berichts am 28. Juni 2016 mitgeteilt, sie unterstütze die Auslegeordnung des Bundesrates und nehme davon Kenntnis.

Der Bericht befasst sich in Ziffer 5.2.2 mit dem zivilen Flugbetrieb auf Militärflugplätzen. Nachfolgend sind einige Aussagen dieses Kapitels wiedergegeben, welche die Politik der eidgenössischen legislativen und exekutiven Behörden umschreiben.

«Der Bau neuer Flugplätze ist mit sehr grossen Schwierigkeiten verbunden. Deshalb kommt der zivilen Mitbenützung und Umnützung von Militärflugplätzen eine strategische Bedeutung zu, um die zivile Luftfahrtinfrastruktur weiter zu entwickeln. Aktuelles Beispiel dafür ist der Militärflugplatz Dübendorf, auf dem die Armee in Zukunft nur noch eine Helikopterbasis betreiben wird. Gemäss Entscheid des Bundesrats vom September 2014 soll die Anlage auch weiterhin dem Luftverkehr dienen. Ein privates Konsortium wird für den Betrieb von Geschäftsreiseverkehr, Leichtaviatik und Werkflügen sicherstellen.

...

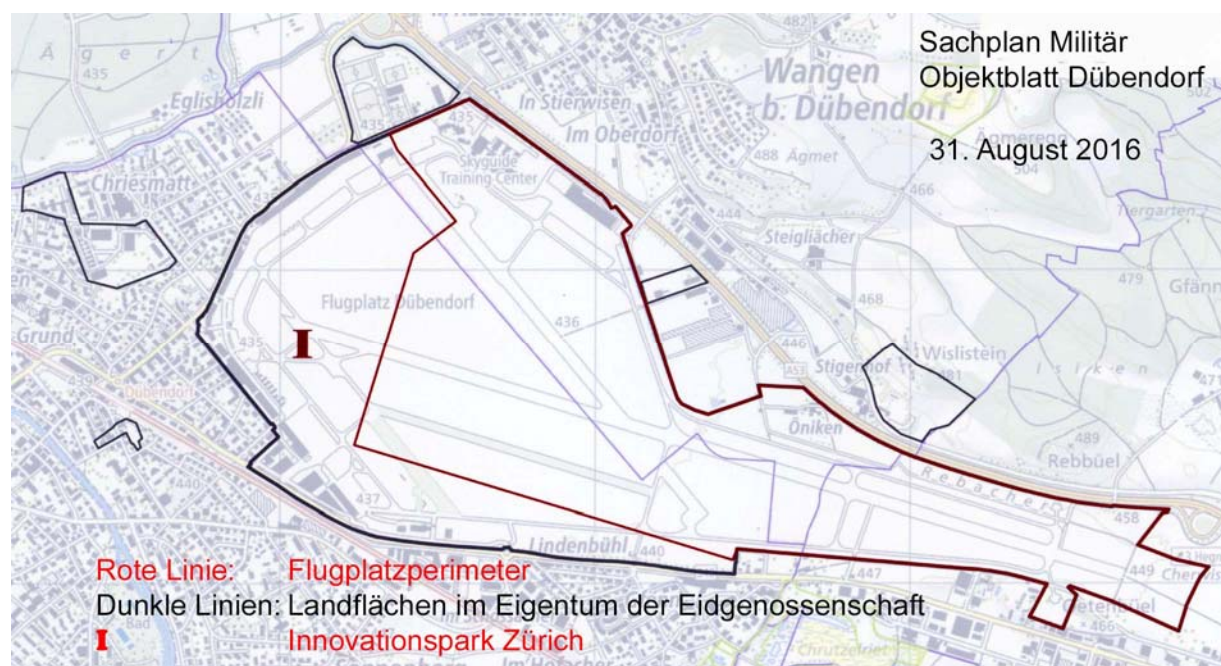
Militärflugplätze erfüllen die Anforderungen der Zivilluftfahrt an die Infrastruktur und an den Flugbetrieb nur teilweise. Aus diesem Grund ist die Einrichtung eines zivilen Flugbetriebs sehr aufwändig. Eine dauerhafte zivile Umnutzung eines ehemaligen Militärflugplatzes setzt zudem voraus, dass sich ein rentabler Flugbetrieb aufbauen lässt. Dies stellt für eine neue Trägerschaft meist eine grosse wirtschaftliche Herausforderung dar. Zudem ist die Unterstützung der Anwohnerinnen und Anwohner oft nicht gegeben, so dass sich die Umnutzungsverfahren erfahrungsgemäss über mehrere Jahre hinziehen.

...

Ehemalige Militärflugplätze sollen nach dem Rückzug der Luftwaffe nicht aufgegeben, sondern zumindest raumplanerisch für die zukünftigen Generationen und die Interessen des Bundes gesichert werden. Die durch die Luftwaffe nicht mehr beanspruchten Militärflugplätze sollen für die zivile Luftfahrt weiter genutzt werden, sofern eine neue Trägerschaft einen sicheren und rentablen Betrieb gewährleisten kann. Voraussetzung ist zudem, dass die Anlage dem Verkehr von öffentlichem Interesse dient. ... Den Abweichungen der militärischen Anlagen von den Vorschriften für den zivilen Flugbetrieb und die zivile Infrastruktur hat die zivile Halterschaft mit geeigneten Massnahmen Rechnung zu tragen. Die Kosten sind verursachergerecht zuzuordnen.»

Am 3. September 2014 traf der Bundesrat den Entscheid, zur Umsetzung seiner Absicht zur aviatischen Nutzung als «Flugfeld mit Bundesbasis» mit der Flugplatz Dübendorf AG Vertragsverhandlungen aufzunehmen. Diese hat danach vertragskonform mit den Grundlagenarbeiten für das Sachplanverfahren (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, SIL) und auch für das Umnutzungsverfahren, begonnen. Es handelt sich dabei um die Entwicklung von Konzepten betreffend Erschliessung, Energieversorgung, Natur- und Landschaftsschutz sowie Flugverfahren. Die Resultate werden in den SIL-Koordinationsgesprächen zwischen Bund, Kanton Zürich, Standortgemeinden, regionalen Planungsgruppen sowie Luftwaffe und Flugplatzhalter präsentiert. Die Gespräche werden voraussichtlich Anfang 2017 beginnen.

Am 31. August 2016 hat der Bundesrat die angepassten Sachpläne für das Militär und die zivile Luftfahrt verabschiedet. Der Beschluss vom 3. September 2014 wurde damit bestätigt. Der Entscheid bedeutet die behördenverbindliche Grundlage für die künftige zivilaviatische Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf. Nutzung des Militärflugplatzes Dübendorf.



Die zukünftige Nutzung der Landflächen im Besitz der Eidgenossenschaft auf dem Flugplatz Dübendorf © VBS

Die Flughafen Dübendorf AG (Geschäftsführer: Urs Brütsch) beabsichtigt, neben den SIL-Koordinationsgesprächen im Jahr 2017 einen Studienauftrag für die Hochbauten – allenfalls mit Wettbewerb – in Auftrag zu geben. Die Erarbeitung des Bauprojektes und der Gesuchsunterlagen für das Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt, die Plangenehmigungen sowie die Anträge für das Betriebsreglement und für die Betriebsbewilligung werden im Vordergrund stehen.

Am 8. Juli 2016 hat ein Verein «IG Dreifachnutzung Flugplatzareal Dübendorf» mit Sitz in Zürich unter dem Vorsitz von alt Nationalrat Max Binder seine Gründungsversammlung mit der Statutengenehmigung durchgeführt. Der «unabhängige, freiwillige und politisch offene Verein» unterstützt die Bundesratsentscheide zur Weiterentwicklung des Flugplatzes Dübendorf vorbehaltlos. Er will sich für den Innovationspark, für das zivile Flugfeld und für den Erhalt des Flugplatzareals als strategische Reserve für die Luftwaffe einsetzen. Er betrachtet die Dreifachnutzung als Möglichkeit, «an der Wiege der Schweizer Luftfahrt ein für die Schweiz einzigartiges Leuchtturmprojekt mit internationaler Ausstrahlung zu schaffen» und will sich für diese Lösung öffentlich «zum Wohle des Wirtschaftsraums Zürich» engagieren.

Das seit 1990 aktive Forum Flugplatz Dübendorf mit dem heutigen Präsident Patrick Walder vertritt eine abweichende Position und ist deshalb nicht Mitglied der IG Dreifachnutzung. Das Forum lehnt den Innovationspark Dübendorf ab und will den Flugplatz im heutigen Umfang erhalten. Der Flugbetrieb dürfe zeitlich nicht erweitert werden. Zulässig wären zusätzliche Werkflüge.

Die Positionen bezüglich der aviatischen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf sind bezogen. Die Luftfahrtpolitik des Bundes hat als logische Konsequenz zum Konzept «Flugfeld mit Bundesbasis» geführt. Die vom Bundesrat gewählte Flugplatz Dübendorf AG arbeitet an der Umsetzung dieses Entscheids, welcher vom Regierungsrat des Kantons Zürich und von den Flugplatz-Anrainergemeinden infrage gestellt wird. Die Flugplatzgemeinden haben die Idee «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» lanciert.

Man darf auf die weiteren politischen Entscheide bezüglich der aviatischen Nutzung des Flugplatzes gespannt sein.

### **Das Air Force Center**

Das Flugplatzareal, welches der Stiftung Museum und historisches Material der schweizerischen Luftwaffe vertraglich bis zum Jahr 2022 zur Verfügung steht, wird als «Air Force Center» bezeichnet. Über die Verlängerung des Vertrags wird zurzeit verhandelt.

Unter dem Dach des Air Force Center sind die nachfolgend erwähnten gemeinnützigen und kommerziellen Institutionen tätig.

Das Flieger Flab Museum und die JU-AIR sind als gemeinnützige Unternehmen die wichtigsten Institutionen des Air Force Centers. Beide haben im Jahr 2016 die gesteckten betrieblichen und finanziellen Ziele erfüllt. Die Besucherzahlen und die geführten Museumsbesuche entsprachen etwa dem Vorjahr. Die JU-AIR hat in über 800 Flügen rund 14 000 Passagieren ein Flugerlebnis ermöglicht. Die 160 Freiwilligen haben für das Air Force Center mehr als 13 000 Stunden Fronarbeit geleistet.

Weiter sind im Air Force Center die folgenden kommerziellen Unternehmen angesiedelt:

- Das Restaurant Holding mit 150 Plätzen.
- ANSI Events bietet die Organisation und Durchführung von Anlässen aller Art an.
- Die Naef Flugmotoren AG verfügt über die Lizenz zum Unterhalt der BMW-Motoren der Ju-52- sowie der F 13-Flugzeuge.
- Die Redlef AG ist ein Treuhandunternehmen.
- Ein Flugsimulator bietet im Flight Corner des Air Force Center die Möglichkeit zu realistischen Flugerlebnissen im Cockpit einer Boeing-737
- Die Aerolite AG ist ein Unternehmen, welches auf die Ausrüstung von Rettungshelikoptern und Flächenflugzeugen mit medizinischen Einrichtungen spezialisiert ist.

- Die TopMotion GmbH stellt auf dem Flugplatz Dübendorf den Flugbetrieb mit Business-Flugzeugen, beispielsweise im Rahmen des World Economic Forums Davos, sicher.



Flugbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf im Rahmen des World Economic Forums Davos  
© VBS

Die erwähnten Unternehmungen boten im Jahr 2015 insgesamt rund 40 Vollzeit-Arbeitsstellen an. Daneben wurde den 160 Freiwilligen eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung angeboten.

Die Drive Z AG der TCS-Sektion Zürich und des Zürcher-Fahrlehrerverbandes bietet auf dem Areal des Air Force Center Dübendorf Weiterbildungskurse für Fahrzeugführer an.

Im Jahr 2016 wurden im Air Force Center rund 90 Veranstaltungen durchgeführt. Erwähnenswert ist der Erstflug des im Lauf der letzten sieben Jahre nachgebauten legendären Flugzeugs Junkers F 13 am 15. September 2016. Rund 200 Aviatikjournalisten aus der ganzen Welt kamen zu diesem Ereignis nach Dübendorf. Das Flugzeug F 13 wird nach der Zertifizierung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt in die Flotte der JU-AIR integriert.

Die JU-AIR-Flotte erfährt im Jahr 2017 eine weitere Änderung. Das Flugzeug Ju-52 HB-HOY «Düsseldorf» wurde am 30. August 1997 mit einem Taufakt in Betrieb genommen. Nach 20 Jahren wird es aus dem Dienst der JU-AIR entlassen und als Museumsexponat im Hugo Junkers Hangar auf dem Flughafen Mönchgladbach ausgestellt.

Der Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL; Präsident: Urs Loher) ist als Trägerschaft des Flieger Flab Museums und der JU-AIR auf 7 000 Mitglieder angewachsen. Die Oldtimer Flüge werden nur noch für Vereinsmitglieder durchgeführt. Mit andern Worten: Wer einen JU-AIR-Flug durchführen will, muss Vereinsmitglied sein oder werden. Der Jahresbeitrag für Einzelmitglieder beträgt CHF 30.00.

Der CEO des Air Force Center, Kurt Waldmeier, plant für die VFL-Mitglieder ein erweitertes Angebot an Nostalgiefügen durch die JU-AIR. Demnächst werden die Flugzeuge Ju-52, F 13, AT-16, Bücker Bü 131 und Fieseler Fi 156 für Passagierflüge verfügbar sein.





Begeisterter Empfang auf dem Flugplatz Dübendorf nach dem Erstflug des Flugzeugs F 13  
© Air Force Center