



fünfzig

.....
Flugplatz Hausen am Albis
.....

Von den Anfängen bis heute
.....

Die Geschichte des Flugplatzes
.....

Hans U. Schwendener



Impressum

.....
Herausgeber

Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt (FGHO)
.....

Autor

Hans U. Schwendener
.....

Grafik und Layout

Marcel Meyer
.....

Druck

Fürrier Offset Druck Hausen am Albis
.....

Auflage

500 Exemplare
.....



Inhalt

- Einleitung **2**
- Vorgeschichte **2**
- Entstehung des Flugplatzes **5**
- Wechsel in den Besitzverhältnissen **26**
- Bauliche Veränderungen (summarisch) **28**
- Die Benützer des Flugplatzes **29**
 - Die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS)
 - Die Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS) / Albis Wings
 - Die Segelfluggruppe Möve (SGM)
 - Die Segelfluggruppe Knonaueramt (SGKA)
 - Die Segelfluggruppe Skylark (SGS)
 - Die Firma Metair
 - Die Firma Skyparts
 - Die Fliegerschule Hausen (FSH)
 - Der Swiss Flying Club (SFC)
 - Weitere Benützer
- Schlusswort **51**

• Einleitung

50 Jahre Flugplatz Hausen am Albis, ein halbes Jahrhundert. Das ist wohl wirklich ein Anlass, um dieses Jubiläum gebührend zu feiern. In dieser Zeit hat sich in Hausen einiges getan. Und davon soll hier berichtet werden.

Dabei stütze ich mich auf eine Reihe von Quellen, deren Ursprung nicht immer ganz klar ist. Vor allem bei älteren Fotos sind mir die Autoren kaum bekannt. Einige stammen von Heiri Meili aus Ebertswil, andere von Theo Heimgartner oder Franz Scheiber und viele der Fotografen sind wohl schon verstorben. Wo sie bekannt sind, werden sie in der Bildlegende angegeben.

An schriftlichen Dokumenten benutze ich Unterlagen von Max Bachmann,

der den Ablauf der Entstehung des Flugplatzes akribisch genau auflistete, Zeitungsartikel, Vorstandsprotokolle der Sportfluggruppe Swissair und der Interessengemeinschaft Flugplatz Hausen (IGFH), die Festschrift 40 Jahre Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS), die Broschüre „Rückblick“ der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) von 1997, Gespräche mit denjenigen Personen, welche die Entstehung des Flugplatzes von Anfang an miterlebt haben, Leserbriefe im Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern, in der NZZ, im Tages Anzeiger und und anderes mehr.

Ich hoffe, damit einiges an Material, das irgendwo herumschwirrt, zusammengefasst zu haben, um es der Nachwelt zu erhalten.

• Vorgeschichte

Nicht etwa, dass das Oberamt fliegerisch ein weisser Fleck auf der Landkarte gewesen wäre! Bereits gut 30 Jahre zuvor, Mitte der Dreissigerjahre, haben angefressene Segelflugpiloten die Gegend entdeckt und festgestellt, dass der Albis ein geeigneter Hang zum Starten und zum Segeln sein könnte.

Thermisches Fliegen steckte in jener Zeit noch in den Anfängen, aber im Hangwind am Albis hin und her zu gleiten, ist damals schon praktiziert worden.

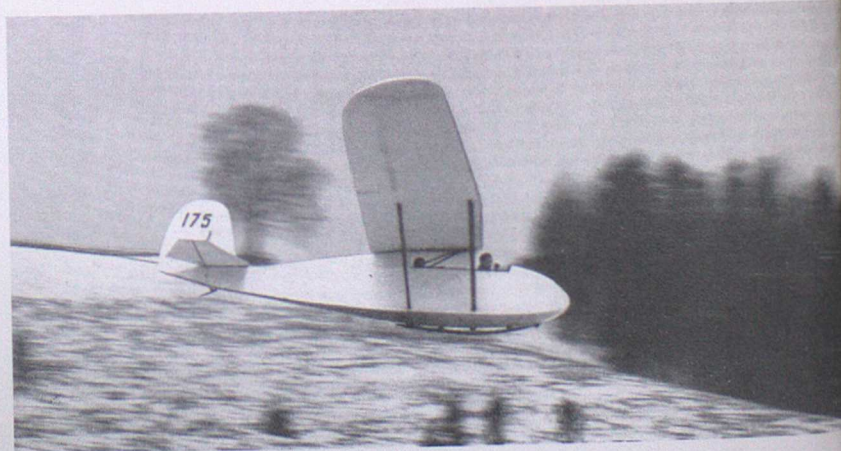
Bereits 1933 erschlossen Zürcher Segelflieger mit ihren Gleitflügen die Passhöhe am Albis. Im Laufe der Zeit setzte sich dieses ideale Fluggelände von selbst durch. Es wurde sogar ernsthaft erwogen, an den

Flanken und auf der Höhe des Albis den Zentralflugplatz des Segelfluges, eine Art Schweizer Röhn, zu schaffen.

Im Januar 1936 flogen die beiden Piloten M. Godinat und R. Vögeli zwischen Albispass und Uetliberg in einem Regenschirm und teilweise im Nebel mehr als 5 Std. hin und her.

Immerhin soll der erste Passagierflug mit einem Segelflugzeug vom Albispass aus erfolgt sein. F. Rudolf von der „Vereinigung brevetierter Segelflieger am Albis“ hob mit seiner Grunau 8 am 28. März 1936 zu einem Doppelsitzerflug von einer Stunde ab und landete in der Zürcher Allmend. Seine Passagierin war Frau Dold.

Start der Grunau 8 zum ersten Passagierflug vom Albis aus



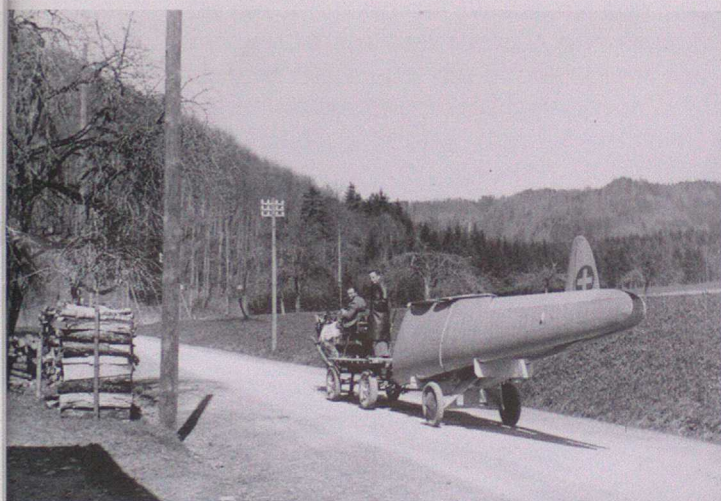
Von den Anfängen bis heute

Am 16. Mai 1936 startete der Westschweizer M. Godinat zu einem Streckenflug vom Albis aus. Nach 4 Std. 5 Min. landete er im 143 km entfernten Lucens bei Payerne. Das war damals eine Glanzleistung und bedeutete neuen nationalen Streckenrekord!

Die Segelfluggruppe Horgen-Zug, Vorläuferin der Segelfluggruppe Möve, führte ihre ersten Startversuche ebenfalls auf dem Albis durch. Gestartet wurde – wie damals üblich – mit dem Gummiseil, was

Die Geschichte des Flugplatzes

natürlich eine ganze Anzahl Helfer benötigte. Und nach der Landung in der Ebene unten irgendwo um Hausen herum wurde das Segelflugzeug flugs auf ein Pferdefuhrwerk verfrachtet und wieder auf den Pass hinauf befördert. Benzin für solche Spielereien ist wohl während der Kriegszeit eher schwierig zu erhalten gewesen. Es war eben rationiert und wurde nur für das Militär oder für notwendige Fahrten verwendet.



^ Packard mit Segelflughänger in Ebertswil. Man beachte das Schildwachhäuschen im Hintergrund (Heiri Meili)

^ Rücktransport mit einem PS - hier vor dem Gom (Heiri Meili)



^ Landung einer S-15 beim Hirschen auf dem Albis mit E. Spahni als Pilot (Heiri Meili)

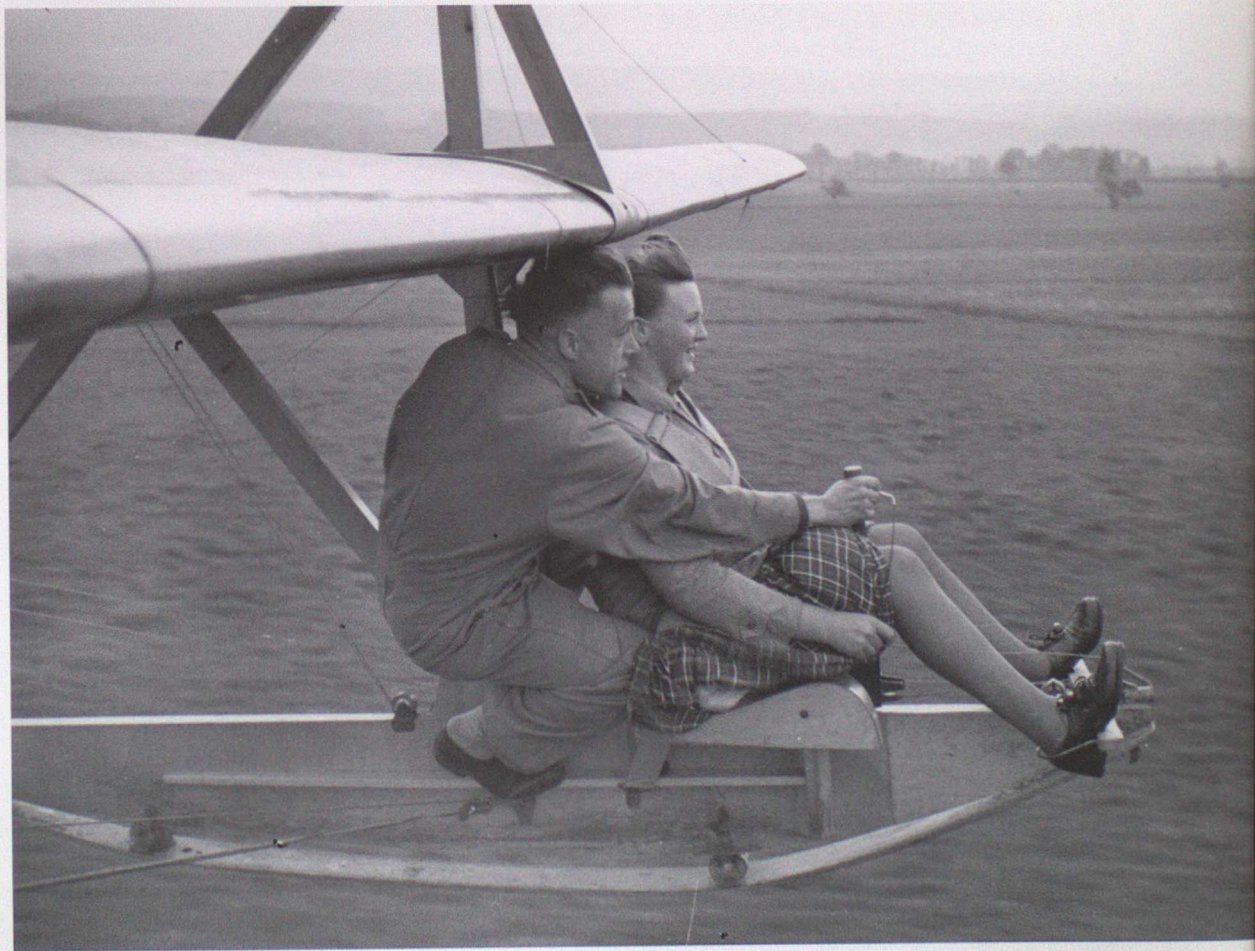


Mit der Zeit scheint die Fliegerei auf dem Albis denn doch etwas zu mühsam geworden zu sein. Ein kurzer Hüpfen nach Hausen hinunter, Demontage des Segelflugzeuges, Verladen auf das Pferdefuhrwerk und wieder auf den Pass hinauf. Obwohl später auch Autos für den Transport eingesetzt wurden, verlegte man die Aktivitäten nun in die Ebene hinunter. Geflogen wurde einerseits in der Huser Allmend, der Gegend nordöstlich des heutigen Flugplatzes und entlang des Kanals zwischen Hausen und Ebertswil.

Da hier nicht mit dem Gummiseil gestartet werden konnte, wurden die Segelflugzeuge von einer Autowinde in die Luft gezogen.

Bereits in dieser Zeit entstand die Idee, in der Huser Allmend einen Flugplatz zu realisieren, aber es blieb beim Wunsch und es dauerte fast ein Vierteljahrhundert, bis aus der Idee Realität wurde.

Doch der Segelflug wurde hier in dieser Zeit offensichtlich bereits intensiv betrieben, wie die alten Fotos beweisen.



^ Abenteuerliches Fliegen mit Passagierin auf dem Zögling. Instruktor ist Heiri Meili



Die Entstehung des Flugplatzes

Das Oberamt als geeigneter Platz für einen Flugplatz schwirte also bereits seit mehr als dreissig Jahren in den Köpfen flugbegeisterter Segelflieger umher. Und offensichtlich erinnerten sich die Verantwortlichen der Swissair Ende der fünfziger Jahre wieder daran, dass das Fliegen in der Gegend südlich des Albis Tradition gehabt hatte. Zwar war in der Zwischenzeit auch ein Gelände westlich von Unterägeri, im sogenannten Zimmel, in Betracht gezogen, aber bald wieder verworfen worden.

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre wurde die Schulung der Swissair mit Kleinflugzeugen durch den rapid zunehmenden Linienverkehr und die Schulung mit Verkehrsflugzeugen rapid eingeschränkt. Die Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS) war auf den Flugfeldern Frauenfeld, Speck-Fehralt Dorf, Spreitenbach und schliesslich in Dällikon etabliert und musste nun einerseits dem Ausbau des Güterbahnhofs und andererseits dem sich ausdehnenden Flugbetrieb des Flughafens Kloten weichen.

Es ging also darum, den Betrieb der SFS und der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) zu sichern.

Generalstabsmässig suchten vorerst die Mitglieder der SFS nach neuen Möglichkeiten, ihrem Sport zu frönen. Der Kanton Zürich wurde aufgeteilt und jeder hatte in seinem Sektor nach einem geeigneten Gelände Ausschau zu halten und mit den Landeigentümern Kontakt aufzunehmen. Hans Angst hat mir erzählt, dass „Pirat“ Gehringer, auf einer Wanderung zusammen mit dem Swissairdirektor

Berchtold über den Albis mit Blick auf die Huser Allmend ausgerufen habe: „*Do chunnt de Flugplatz here*“.

Das damalige Vorstandsmitglied der SFS, Max Bachmann, besuchte am 15. März 1960 auf dem Hof Ibach bei Hausen am Albis den Bauern Kari Baumgartner. Die erste Begegnung ging in dessen Kuhstall während des Melkens über die Bühne! Es folgten viele weitere intensive Verhandlungen, die - so Originalität - meist im Stall oder auf dem Miststock begannen und spät abends bei einem Glas Weisswein endeten. Anfänglich setzte man nicht auf den Namen Swissair; man hatte Bedenken, dass sich mit einer solch prominenten Mutter im Rücken die Gesprächspartner überrollt fühlen könnten. Erst im Laufe der Verhandlungen gab man die Identität bekannt.

Federführend scheinen neben Max Bachmann vor allem auch Adolphe „Pirat“ Gehringer und Walter Nussbaumer gewesen zu sein.



Adolphe „Pirat“ Gehringer >





Max Bachmann
(Ernst Oetiker) >

Der Regierungsrat des Kantons Zürich stellte sich zu einem solchen Projekt von Anfang an positiv. Er wurde 1960 durch die Direktion der Öffentlichen Bauten mittels des „Berichtes über die Schaffung eines neuen Regionalflugplatzes Zürich für den Regionalverkehr“ orientiert. Baudirektor Meierhans war der Auffassung, „dass die Swissair jedoch nicht bis zur Verwirklichung des zürcherischen Regionalflugplatzes warten kann, und dass sie deshalb gezwungen ist, eine Zwischenlösung zu suchen.“ Die Regierung hält auch fest, dass für den Segelflugplatz Dällikon Realersatz zu schaffen sei. Es wurde vorgesehen, Hausen als Provisorium für die Übergangszeit zu benützen, bis die Anfängerschulung der SLS auf den geplanten Regionalflugplatz verlegt werden könne. Dann sei Hausen als reines Segelflugzentrum zu betreiben. 1960 wurde kurz ein Projekt in Horgen verfolgt und für einen Versuchsbetrieb nachgefragt. Aber offensichtlich wurde diese Idee bald wieder fallen gelassen, denn bald darauf fand der erste Kontakt mit Kari Baumgartner in Hausen am Albis statt, dem damaligen Besitzer des heutigen Fluggeländes.

Es scheint, dass Kari Baumgartner dem Projekt positiv gesinnt war, denn bereits drei Monate später ersuchte der Chef Departement Operationen, Direktor R. Fretz, das Eidgenössische Luftamt um eine Flugplatzbewilligung. R. Fretz war es auch, der, zusammen mit W. Nussbauer, mit einer Cessna 172 das mögliche Flugfeld ausprobierte und die An- und Abflugmöglichkeiten sondierte. Da das Projekt auf starken Widerstand der Anliegergemeinden stiess, versuchte der Regierungsrat in einer gemeinsamen Besprechung mit allen Beteiligten zu einer Lösung zu kommen. Dies misslang. Der Rechtsvertreter der Gemeinden wehrte sich für die Erhaltung des bisher ruhigen Wohngebietes und die Freihaltung der in der Nähe des Flugfeldes errichteten Schutzzone für Fluglärm. Er machte geltend, die Swissair hätte im Raume Menzingen-Rothenturm-Einsiedeln besser geeignetes Gelände für ein Flugfeld finden können. Der Regierungsrat kam zum Schluss, dass die vorgebrachten Einwände nicht zu einer Verweigerung der Betriebsbewilligung führen könne. Die Lärmmessungen hatten ergeben, dass der von den Schulflugzeugen der Swissair

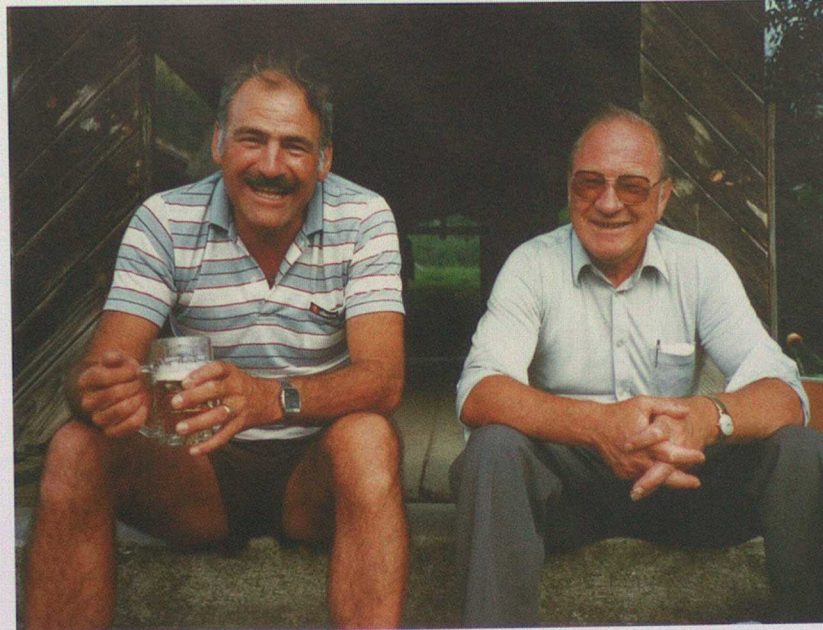


Max Bachmann
(Ernst Oetiker) >

Der Regierungsrat des Kantons Zürich stellte sich zu einem solchen Projekt von Anfang an positiv. Er wurde 1960 durch die Direktion der Öffentlichen Bauten mittels des „Berichtes über die Schaffung eines neuen Regionalflugplatzes Zürich für den Regionalverkehr“ orientiert. Baudirektor Meierhans war der Auffassung, „dass die Swissair jedoch nicht bis zur Verwirklichung des zürcherischen Regionalflugplatzes warten kann, und dass sie deshalb gezwungen ist, eine Zwischenlösung zu suchen.“ Die Regierung hält auch fest, dass für den Segelflugplatz Dällikon Realersatz zu schaffen sei. Es wurde vorgesehen, Hausen als Provisorium für die Übergangszeit zu benützen, bis die Anfängerschulung der SLS auf den geplanten Regionalflugplatz verlegt werden könne. Dann sei Hausen als reines Segelflugzentrum zu betreiben. 1960 wurde kurz ein Projekt in Horgen verfolgt und für einen Versuchsbetrieb nachgefragt. Aber offensichtlich wurde diese Idee bald wieder fallen gelassen, denn bald darauf fand der erste Kontakt mit Kari Baumgartner in Hausen am Albis statt, dem damaligen Besitzer des heutigen Fluggeländes.

Es scheint, dass Kari Baumgartner dem Projekt positiv gesinnt war, denn bereits drei Monate später ersuchte der Chef Departement Operationen, Direktor R. Fretz, das Eidgenössische Luftamt um eine Flugplatzbewilligung. R. Fretz war es auch, der, zusammen mit W. Nussbauer, mit einer Cessna 172 das mögliche Flugfeld ausprobierte und die An- und Abflugmöglichkeiten sondierte. Da das Projekt auf starken Widerstand der Anliegergemeinden stiess, versuchte der Regierungsrat in einer gemeinsamen Besprechung mit allen Beteiligten zu einer Lösung zu kommen. Dies misslang. Der Rechtsvertreter der Gemeinden wehrte sich für die Erhaltung des bisher ruhigen Wohngebietes und die Freihaltung der in der Nähe des Flugfeldes errichteten Schutzzone für Fluglärm. Er machte geltend, die Swissair hätte im Raume Menzingen-Rothenturm-Einsiedeln besser geeignetes Gelände für ein Flugfeld finden können. Der Regierungsrat kam zum Schluss, dass die vorgebrachten Einwände nicht zu einer Verweigerung der Betriebsbewilligung führen könne. Die Lärmmessungen hatten ergeben, dass der von den Schulflugzeugen der Swissair





← Ernst Oetiker und
Walter Nussbaumer
in Zweisimmen

verursachte Fluglärm geringer sei als der Strassenlärm in den Gemeinden. Im Juni 1960 begannen die Verhandlungen über den Landkauf von K. Baumgartner. Als Verhandlungspartner der Swissair amtierten die Herren Fretz, Amstutz und Berchtold.

Zügig wurden nun die Vorarbeiten an die Hand genommen und die Planunterlagen zuhanden des Luftamtes erstellt. Max Bachmann notiert in einem Arbeitspapier:

„Das Flugplatzprojekt Hausen am Albis entwickelt sich gut.“

Im Juli 1960 wurden erstmals Preis- und Pachtprobleme mit K. Baumgartner besprochen. Sein Land genügte jedoch für die vorgesehene Pistenlänge nicht ganz, und so wurden mit weiteren Landbesitzern aus Rifferswil und Kappel Verhandlungen über den Verkauf von Land geführt.

Am 21. September 1960 bewilligte der Verwaltungsrat der Swissair den Kauf des zukünftigen Flugplatzgeländes für die Summe von 1,2 Millionen Franken. Im November desselben Jahres bestätigte die Swissair, dass die SFS die Swissair-

einrichtungen auf dem zu schaffenden Flugplatz für den Unterhalt der Sportflugzeuge benützen dürfe.

Bis Ende 1960 ging es nun vor allem darum, die Modalitäten für die Übernahme des Landes und den Preis für dasselbe zu diskutieren.

Am 6. April 1961 widmete der Tagesanzeiger dem Projekt Flugplatz Hausen eine ganze Seite, hatte sich doch der Zürcher Kantonsrat ebenfalls eingehend mit dem Problem befasst. Ich zitiere:

„Kantonsrat Willi Bögli, Verwalter der Anstalt Kappel, erkundigte sich bekanntlich nach dem Stand der Dinge betreffend Landerwerb durch die Swissair in Hausen a.A. zur Errichtung eines Flugplatzes. Der Interpellant erinnerte daran, von Regierungspräsident Meierhans auf eine in früherem Zusammenhang gestellte Frage die Antwort erhalten zu haben: Die Swissair habe das „Projekt Flugplatz Hausen“ endgültig fallen lassen, weil die kantonale Baudirektion einen anderen geeigneten Platz zur Verfügung stellen könne. Nun sei aber am 29. Dezember 1960 zwischen der Swissair und mehre-



ren Grundeigentümern in Hausen, Kappel und Rifferswil ein Kaufrechtsvertrag zur Errichtung eines Flugplatzes für die SLS abgeschlossen worden. Das betreffende Landstück umfasse hauptsächlich eine vor kaum zehn Jahren neu errichtete landwirtschaftliche Siedlung. In Zusammenhang mit diesen von Bögli als unerfreulich bezeichneten Tatsachen wünschte der Frager mehreres vom Regierungsrat zu wissen: ob es nicht völlig verfehlt sei, inmitten von Naturschutzgebieten einen Flugplatz anzulegen: welche gesetzlichen Bestimmungen es der Swissair erlaubten, einen Flugplatz entgegen der regierungsrätlichen Auffassung und ohne Befragung der betreffenden Gemeinde zu errichten: und schliesslich, wie hoch der vereinbarte Kaufpreis für das Gelände sei."

Der regierungsrätliche Sprecher bestätigte in seiner Antwort die Tatsache des Kaufvertrages, fügte dann aber bei, die Swissair könne mit der Ausbildung ihrer Piloten nicht zuwarten, bis ein baureifes Projekt für den vorgesehenen zürcherischen Regionalflugplatz vorliege. Ins Gewicht fallende Störungen der umliegenden Ortschaften seien nicht zu befürchten. - Meierhans habe mit seinem Verschweigen der Kaufsumme den „diskreten Handel“ als ein reines „Privatgeschäft“ angesehen.

Bögli scheint nur teilweise befriedigt gewesen zu sein. „Der vorgesehene Flugplatz käme in unmittelbare Nähe der

unter Schutz gestellten Gebiete um den Türlerse Hausen a.A., Hagenmoos/Kappel a.A., Chruzelen Rifferswil und der geplanten Unterschutzstellung des Schlachtfeldes Kappel a.A. zu liegen. Ist der Regierungsrat nicht auch der Auffassung, dass es zwecklos ist, Unterschutzstellungen zu beantragen und im gleichen Gebiet derartige Lärmbetriebe zuzulassen?“ Er betont, er habe mit diese Anfrage aus eigener Verantwortung gehandelt und mit den umliegenden Gemeinden keinerlei Fühlung aufgenommen.

Der Regierungsratspräsident nannte den Kaufpreis nicht. „Um uns Vorwürfe zu ersparen, wollen wir ihn vorläufig auch verschweigen. Hier sei nur festgestellt, dass Landwirt Karl Baumgartner im „Ibach“, der Hauptgrundeigentümer, kein schlechtes Geschäft macht.“

Landwirt und alt Gemeindevorstand Hans Gerber meinte dazu, dem Landwirt Baumgartner sei das Geschäft zu gönnen. ... Er hoffe natürlich wie alle anderen Anwohner auch, dass hier wirklich nur ein Provisorium geschaffen werde.

Vom damaligen Gemeindevorstand erfahren wir Näheres: „Was mich erstaunt, war die *Fait-accompli*-Politik. Zuerst hiess es, man habe das Projekt Hausen fallen lassen – und plötzlich lud man die Gemeinde ein, bei der Festsetzung der Grundstückgewinnsteuer mitzuwirken. Zwischen diesen beiden Daten liegt ein Loch des Stillschweigens.“



< Elfe S2 HB 859 (H.R Sidler)



Λ Moswey3 in Hausen

Immerhin fand am 19. Januar (1961) eine Zusammenkunft von Swissairleuten mit Vertretern der Anstössergemeinden statt. Dabei wurden wir von den beiden Herren Gehriger und Nussbaumer über Bedürfnisse und Vorhaben der Swissair orientiert. Die Swissair habe demgemäss vom Bund die Verpflichtung übernommen, für die Ausbildung der Piloten schweizerischer Nationalität zu sorgen. ... Gemäss dem Programm kämen in Hausen Flugzeuge vom Typ Piaggio-P-149 und Bücker-Jungmann zur Verwendung. Ausserdem würde die swissaireigene Sportfluggruppe, die gegenwärtig auf sieben Plätze verteilt ist, den Platz über das Wochenende benützen. ... Es ist mit 20 – 80 täglichen Starts und Landungen zu rechnen. Auf einen Einwand von Gemeinderat Weisbrod, ob der Gemeinde Hausen, abgesehen vom Nachteil des Lärms, auch Vorteile aus dem Flugbetrieb erwüchsen, gab der Swissairvertreter Gehriger zu, dass dies nicht der Fall sei, fügte aber nochmals bei, Hausen sei ja ein Provisorium.“

Soweit die Informationen aus dem Tagesanzeiger.

In der Annahme, dass die Swissair das ganze Heimwesen von K. Baumgartner kaufen werde, wurden verschiedene Alternativen für den Ersatz des Heimwesens Baumgartners geprüft, um ihm eine weitere Existenz als Landwirt zu ermöglichen, unter anderem in Rothenburg, Buch am

Irchel, Schneit, Rüti, Schneisingen, Bussnang, Oberriesenberg, Pfy, Ernetschwil, Flach, Amlikon, bis schliesslich im Juni 1962 ein Heimwesen in Wolfikon/Strohwillen für Fr. 350'000.- mit Inventar und ca. 10 Hektaren Land gekauft werden konnte.

Der Kaufabschluss wurde auf das Ende des Jahres 1961 vorgesehen. Anfangs desselben Jahres fand in Hausen eine Gemeindeabstimmung über den künftigen Flugplatz statt. Sie hatte allerdings nur konsultativen Charakter.

Im Dezember 1961 schliesslich wurde die Übertragung des Heimwesens Baumgartner an die Swissair zum Preise von Fr. 700'000.- auf dem Notariat besiegelt. Im Kaufpreis enthalten waren nur die 55 Aren Umschwung. Die Gebäulichkeiten blieben weiterhin im Besitze der Familie Baumgartner.

Offensichtlich gab die Zufahrt zum zu erstellenden Flugplatz noch einige Probleme, da die Flurstrassen mit einem Fahrverbot belegt waren. War das eine Schikane der Gemeinde Hausen? Doch auch dieses Problem konnte gelöst werden.

Max Bachmann notiert in seinen Aufzeichnungen:

„2. März 1962 - Der Flugplatz Hausen ist dank Herrn A. Gehriger realisiert worden. Die Hochbauten sind noch zu errichten.“



Interessant ist sicher auch die Tatsache, dass sich die Protagonisten des Flugplatzes – vorab vermutlich Mitglieder der SFS – schon in dieser Zeit mit dem Gedanken befassten, eine Genossenschaft Flugplatz Hausen a.A. zu gründen, dies zur Sicherung des Platzes für den Fall, dass die Swissair mit der SLS auf den (noch zu schaffenden) regionalen Motorflugplatz wegziehen würde. Weitsichtiges Denken! Am 23. Oktober 1961 erteilte das eidgenössische Luftamt der Swissair die Bewilligung zur Erstellung eines Flugfeldes.

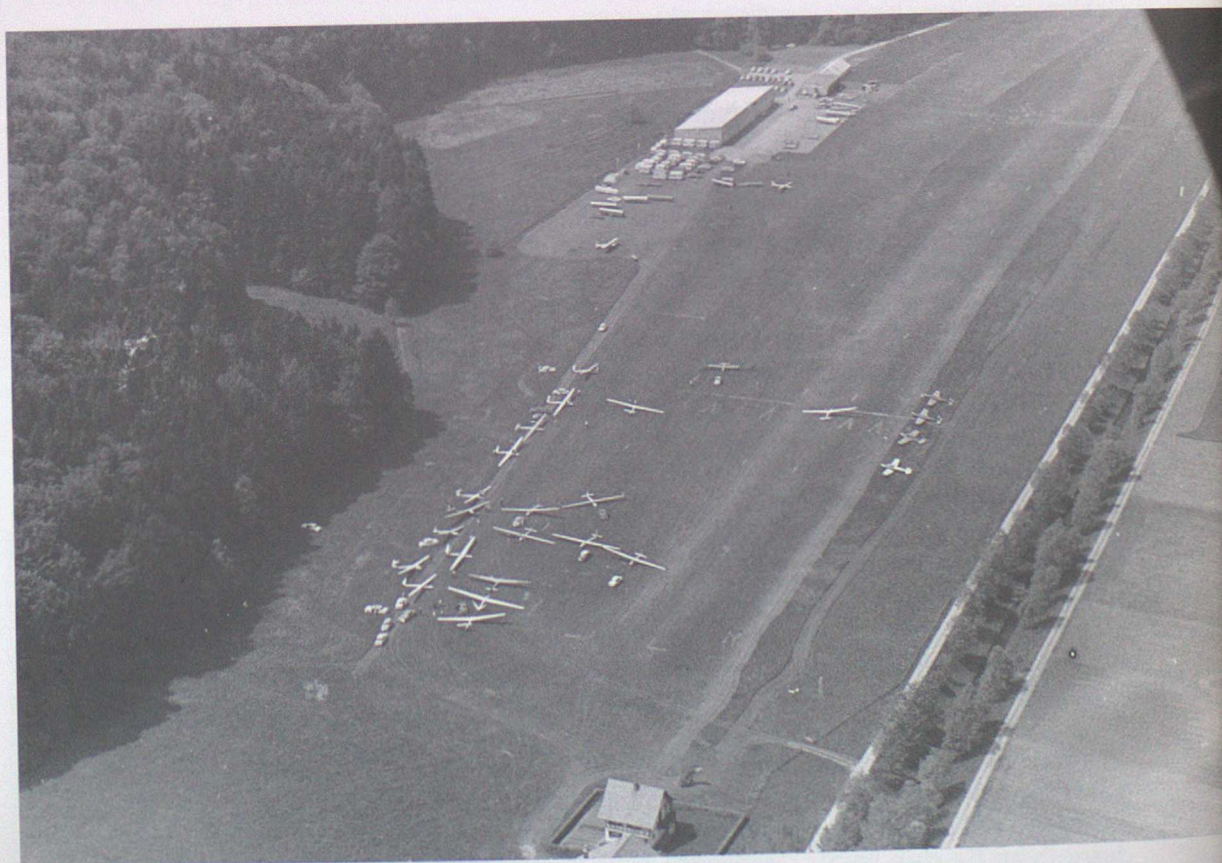
Am 2. Mai 1962 wird mit dem Bau der Graspiste begonnen.

Am 10. August 1963 wurde der „Swissair Miniaturflugplatz“ – so Max Bachmann – eingeweiht. Prominentester Redner war Dr. W. Berchtold, Direktionspräsident des Swissair.

Am 19. Juli desselben Jahres nahm die SLS ihren Betrieb auf. Als erstes Flugzeug landete aber die Klemm der Sportfluggruppe des Personals der Swissair mit Franz Scheiber und Walter Nussbaumer als Piloten auf der Wiese des neuen Fluggeländes. Es war der Überflug des Schleppflugzeugs der SFS vom Flugplatz Dällikon, der ja wegen des nahen Flugplatzes Kloten geschlossen werden musste. Ihnen folgte ein Doppelschleppzug, pilotiert von Hans Angst, mit zwei Segelflugzeugen angehängt.

Die SFS bewarb sich sofort um die Ausrichtung des TAL (Segelflug Schweizermeisterschaft) für das Jahr 1964. Aber erst 1965 wurde sie erstmals in Hausen durchgeführt.

Ebenso wurde die SG Möve unter ihrem damaligen Präsidenten Herbert Frehner zur Eröffnung eingeladen, worauf kurz danach das Gesuch der SG-Möve für die Aufnahme in Hausen erfolgte.



△ Schweizer Segelflug Meisterschaft von 1965 (Franz Scheiber)



Der Flugplatz war fortan vom Mai bis September jeweils von Montag bis Freitag durch die SLS belegt. An den Wochenenden übernahm die SFS die Flugdienstleitung.

Im Zusammenhang mit dem Bundesauftrag der SLS wurden die Eigentumsrechte des Flugfeldes an die Eidgenossenschaft übertragen. Die Swissair war nun nur noch die Flugfeldhalterin. Nicht etwa, dass die SLS nun hätte tun und lassen können, was sie wollte. Hans Benz, Leiter der Schulverwaltung der SLS von 1958 bis

1992, erzählte mir, dass der Bund genau auf die Tätigkeiten in Hausen geschaut habe, da er den Flugplatz und die SLS ja auch finanzierte. Eine Delegation der Räte sei sogar während einer ganzen Woche in Hausen und in Kloten gewesen um zu prüfen, ob alles mit rechten Dingen zugehe. Dazu hätte auch eine genaue Finanzkontrolle über die Löhne, die Kosten der Flugzeuge, ja selbst über die Landegebühren gehört. Ein Laissez-faire kam für den Bund nicht in Frage.



^ Die erste Tankstelle, dahinter ein Bucker Jungmeister, das damalige Flugzeug für Schulung der SLS. Kari Baumgartner bearbeitet mit einem Pferd das Terrain (Ruedi Lüthi)

Dölf Sigg war in den Jahren 1962 bis 1990 der für Hausen zuständige Ausbildungs- und Flugplatzchef. Ihm gelang es als Mann des Ausgleichs sukzessive, das Vertrauen der Behörden zu gewinnen. Ausserdem war zusehends eine Imageverbesserung bei der Bevölkerung zu verspüren. Trotzdem blieb eine latente Gegnerschaft stets vorhanden, welche die Realisierung des Flugfeldes nicht verwinden konnte. Was immer auch an

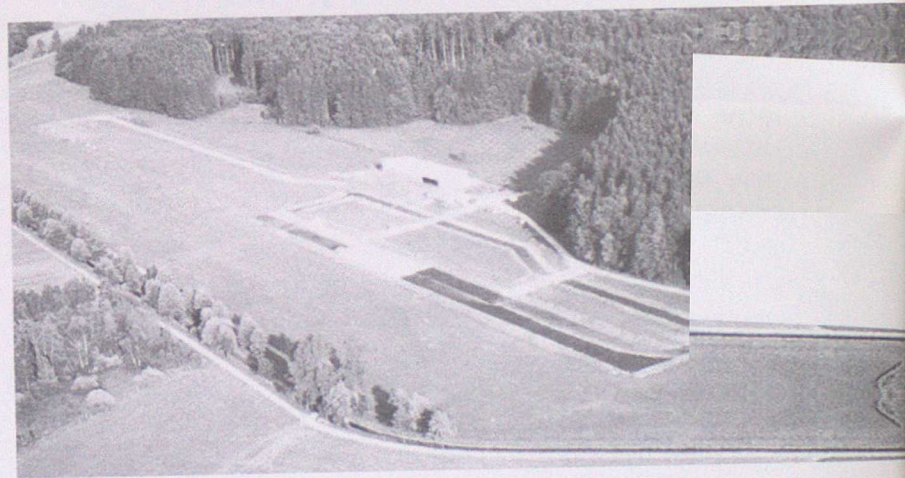
Änderungen oder Verbesserungen ins Auge gefasst wurden, rief heftigem Widerstand.

Davon zeugen die zahlreichen Leserbriefe in den Tageszeitungen, vorab natürlich im Anzeiger aus dem Bezirk. Es gab Vorstösse im Kantonsparlament, Eingaben und Rekurse an den Zürcher Regierungsrat, an das Luftamt, an das EVED, sogar an den Gesamtbundesrat.



Um den Schulbetrieb möglichst witterunabhängig zu gestalten und den Winterbetrieb zu ermöglichen, beschloss die Swissair, eine Hartbelagspiste zu bauen. Am 19. März 1970 wurden die Gemeindepräsidenten von Hausen am Albis und Rifferswil orientiert. Der Gemeinderat Hausen erteilte bereits am 9. Juni die Baubewilligung, begonnen wurde aber mit den Erdarbeiten auf Rifferswiler Boden. Nachdem der Gemeinderat von Rifferswil festgestellt hatte, dass auf dem

in seinem Gemeindegebiet gelegenen Teil des Flugfeldes Terrainbewegungen mit Baumaschinen vorgenommen wurden, verlangte er am 9. Juli ein Baugesuch, das die Swissair am 13. Juli einreichte. Gleichtags erliess der Gemeinderat aber eine Verfügung. Die Swissair wurde unter Androhung von Massnahmen aufgefordert, die Bauarbeiten auf dem Gemeindebann Rifferswil sofort einzustellen. Das war, gelinde gesagt, ein grober Fauxpas, der nicht hätte passieren dürfen.



▲ Baustopp Hardbelagspiste!

Dieses ungeschickte Vorgehen der betreffenden Stellen der Swissair führte in der Folge zu längeren Rechtsstreitigkeiten.

Am 4. Dezember 1970 beschloss die Gemeindeversammlung von Rifferswil auf Antrag des Gemeinderates folgendes: „Der Gemeinderat wird ermächtigt, die von der Swissair nachgesuchte Bewilligung zum Bau einer Hartbelagspiste zu erteilen, sobald zwischen der Swissair und dem Luftamt einerseits und der Gemeinde Rifferswil andererseits ein Vertrag

abgeschlossen ist, der Gewähr bietet für eine hinreichende Wahrung der Interessen der Gemeinde. Die Gemeinde verlangte in ihrem Vertragsentwurf Möglichkeiten der Mit- oder Einsprache im Zusammenhang mit der Platzbenützung, dem Verwendungszweck, der Anzahl der Flugbewegungen, dem An- und Abflug, den Volten, der Akrobatik, den Flugzeiten der SLS, der Sportfliegerei, der Militärflüge, der Ausdehnung des Flugbetriebes und der Rechtsnachfolge. Im Nichtbeachtungsfall wird mit einer Konventionalstrafe gedroht.“



Gegen die Verweigerung der baupolizeilichen Bewilligung für die Hartbelagpiste reichte die Swissair Rekurs ein, den der Bezirksrat von Affoltern am 8. September guthiess. Die Gemeinde Rifferswil wurde eingeladen, die Baubewilligung zu erteilen. Nun konnte der Bau weitergeführt werden. Gleichzeitig wurde dem Ansinnen der Gemeinde entsprochen und über ein neues Flugplatzreglement verhandelt.

Das neue Betriebsreglement berücksichtigte die meisten Punkte des Rifferswiler Protestes und, auf Verlangen des BAZL, wurde eine jährlich nicht zu übersteigende Startzahl für Motorflugzeuge festgelegt. Seitens der Swissair kommentierte man die Startzahlbeschränkung als gefährlich und unrealistisch, aber die Eigentümerin des Platzes, die Eidgenossenschaft, beharrte auf der Beschränkung. Selbstbeschränkung sei gemäss Herrn Dr. Guldemann (BAZL) eine zeitgemässe Pflicht. Damit war und ist der Flugplatz Hausen a.A. der einzige Schweizer Flug-

platz mit klar definierten und beschränkten Bewegungszahlen.

Entsprechend der unterschiedlichen Bedürfnisse waren die Behörden nicht immer der Meinung des Flugplatzbetreibers, aber es wurden immer wieder Wege gefunden, um die Gegensätze abzubauen. Unvergesslich bleibt der von „Pirat“ Gehringer am 23. Juni 1972 organisierte „Zwöite Kappeler Milchprochen“ in Anwesenheit der Gemeindebehörden, der Vertreter von Bund und Kanton, der Swissair und weiterer geladener Gäste. Dem Vernehmen nach soll es ein rauschendes Fest gewesen sein! Ziel war, einen Grundstein zu legen für eine einvernehmliche Zukunft. Dieser Anlass zeigte deutlich auf, wieviel Respekt und Verständnis jeweils der Gegenseite entgegengebracht wurde, aber auch, wie klar die Standpunkte bezogen waren. Daran vermochte auch das nächste Vierteljahrhundert nichts zu ändern.

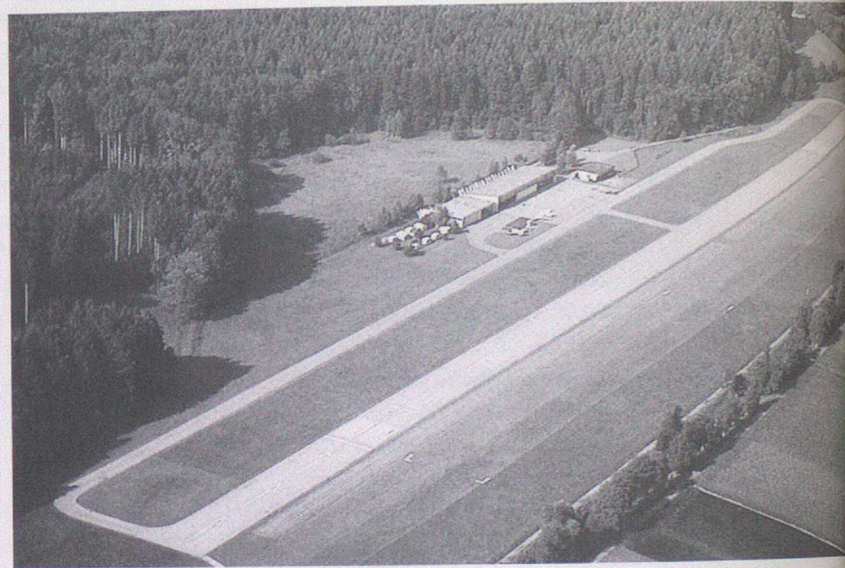


^ „Zwöite Kappeler Milchprochen“
von links nach rechts: „Pirat“ Gehringer (Swissair),
Gideon Fischer (Swissair), Ulrich Züricher (Gemeindepräsident Kappel a. A.), Werner Moroff (Gemeindepräsident Hausen a.A.), Kari Baumgartner,
Adolf Kehrl (Gemeindepräsident Rifferswil)



Bis zum Jahre 1976 entwickelte sich die Sportfliegerei im normalen Rahmen. Doch die Zahl der durch die SLS auszubildenden Piloten nahm stetig zu und die Tendenz hielt in der Folge an. Dies führte dazu, dass die Swissair resp. die SLS gemäss dem Reglement eine Erhöhung der Startzahlen von 8'000 auf 11'500 bean-

tragte. In zahlreichen und langwierigen Diskussionen, die über drei Jahre geführt wurden und an denen die Flugplatzgemeinden, das BAZL, die Swissair und die drei Sportfluggruppen teilnahmen, wurde diese geplante Erhöhung erörtert, zerrissen und verpolitisiert.



Die Piste ist fertig! >

Nach Konsultationen der kantonalen Fluglärnkommision und des Regierungsrates erteilte das BAZL 1979 schliesslich die Bewilligung der erhöhten Startzahlen und publizierte sie im Amtsblatt.

Nun regnete es Leserbriefe und Kommentare in der Tagespresse. Ich zitiere einige Auszüge:

„Es zeigt sich einmal mehr, dass der Regierungsrat nicht fähig ist, unsere Lebensqualität auch nur auf dem heutigen Stand zu erhalten. Durch den gewaltig ansteigenden Flugbetrieb mit seinen Immissionen im Bezug auf Luftverschmutzung und Lärm wird unsere Umwelt zusätzlich belastet und unsere Wohn- und Lebensqualität verschlechtert. Uns wird das ohne Skrupel zugemutet, wie wenn wir bis anhin nicht schon mehr als genug durch Fluglärm geplagt worden wären.“
(Tages Anzeiger 9.1.1979)

„Mit dem vorliegenden Entscheid ist das Luftamt nicht nur über die berechtigten Anliegen und Forderungen einer Region und insbesondere der direkt betroffenen Gemeinden Hausen, Kappel und Rifferswil hinweggegangen; es hat auch den seinerzeitigen Antrag des zürcherischen Regierungsrates, welchem sich die drei Gemeinden im äussersten Fall noch hätten anschliessen können, gänzlich unberücksichtigt gelassen. ... Die Gemeinderäte von Hausen, Kappel und Rifferswil können sich deshalb mit dem vorliegenden Entscheid des Luftamtes nicht abfinden. Sie haben die Absicht, weitere geeignete Schritte zu unternehmen.“
(Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern 13.6.1979)

„Es wird sich zeigen, ob in Bern der Grundsatz von Treu und Glauben angesichts der immer wieder behördlicherseits ge-



machten Versprechungen, der Flugbetrieb werde in Hausen nicht ausgedehnt, noch etwas gilt. Ob die Verfassungsgrundsätze über Umwelt, Natur und Heimatschutz mehr als nur blosses Papier sind. Wir hoffen es. Es ist kostbares Gut, das hier auf dem Spiele steht. Gibt man kurzzeitigem, profitorientiertem Zeitgeist des sturen Wachstumsglaubens den Vorzug, so wird das Vertrauen des Bürgers in unsere Behörden einmal mehr untergraben. Im Klartext heisst das, wenns so weiter rollt, geht unser Rechtsstaat langsam aber sicher zugrunde."

(Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern 31.8.1979)

Ein Ratsmitglied aus dem Bezirk stellte im Nationalrat eine Anfrage und wollte u.a wissen: „Ist der Bundesrat bereit dafür zu sorgen, dass im Zusammenhang mit privaten Flugfeldern das vom Bundesgericht vorbehaltene kantonale und kommunale Recht vom Luftamt tatsächlich beachtet wird, auch im Falle des Flugfeldes Hausen am Albis?“

(Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern 12.10.1979)

In einer Beschwerde der drei Gemeinden an Bundesrat Willi Ritschard heisst es: „Mit äusserstem Befremden stellen wir fest, dass die Verfügung des BAZL vom 6. Juli 1979 keine Rechtsmittelbelehrung enthält und den betroffenen Gemeinden lediglich zur Orientierung zugestellt wurde. ...

Zunächst einmal ist festzustellen, dass Teile unserer vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung am liebsten die gänzliche Aufhebung des Flugfeldes Hausen sehen würden. Besondere Störfaktoren sind sich des öfteren wiederholende eindeutige Verstösse gegen das bestehende Betriebsreglement in Bezug auf das Überfliegen von Wohnsiedlungen, das Einhalten von Sperrzeiten u.a.m. ...

Berechtigte Befürchtungen ergeben sich für die Zukunft: Nicht nur muss mit weiteren Intensivierungen des Flugverkehrs gerechnet werden (für die damit verbundenen unliebsamen Ausschreitungen unter der Bevölkerung müssten unsere

Behörden jegliche Verantwortung ablehnen.)...

Der Sportflugbetrieb erfährt eine weitere Begünstigung dadurch, dass die Verwendung von Motorseglern ohne jede Beschränkung freigegeben wird. ...

Zu begründen wäre, warum die Bewegungen des Sportflugbetriebes ab 1979 um 40 % erhöht werden müssen. Ein wesentlicher Teil der Bewegungen der Sportfliegerei fällt auf die Sportfluggruppe des Personals der Swissair, also in der Regel auf bereits ausgebildete Piloten. Mit der Nachwuchsschulung lässt sich daher die angefochtene Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen kaum begründen. ...

Abschliessend möchten wir darauf hinweisen, dass bisher erfreulicherweise ein gutes Einvernehmen zwischen der Leitung und den Benützern des Flugfeldes Hausen a.A. einerseits und den drei beschwerdeführenden Gemeinden andererseits bestand. Insbesondere der Gemeinderat von Hausen a.A. hat sich stets bemüht, die Anliegen und Interessen der SLS auch in den Gemeindeversammlungen vor dem Bürger wahrzunehmen. Der angefochtene Entscheid, welcher die Bevölkerung der drei Gemeinden schockiert hat, ist leider geeignet, dieses gute Verhältnis ernsthaft und langfristig zu stören."

(Zitate aus der Beschwerde der drei Gemeinden Hausen a.A., Kappel a.A. und Rifferswil, verfasst von einem Juristen.)

In einer Broschüre des Gemeinderates Hausen am Albis zum kommunalen Gesamtplan findet sich folgender Hinweis:

„Bereits im kantonalen Verkehrsplan ist das Flugfeld Hausen festgehalten. Es geht um die Standortsicherung dieser bestehenden Anlage. Ausbauten sind keine vorgesehen.“

Am 24. Juli 1980 erhielten zwei Herren aus Aeugst a.A. und Kappel a.A., die sich als Flugplatzgegner stark ins Zeug gelegt hatten, von einem aufgebrachten Hausener Einwohner folgenden Brief, den ich hier im Wortlaut zitiere.



„An die Herren X und Y
 Ich kenne Sie persönlich nicht, doch hoffe ich, dass sie aus den Bubenhosen heraus gewachsen sind. Die ewige Nörgelei über den Fluglärm (der überhaupt keiner ist) sollten Sie ein für allemal einstellen, der wirkt mit der Zeit aufreibender als die paar Grashüpfer auf der Huser Allmend. Wo Sie mit Ihrem Gewimmer hinaus wollen, ist mir unklar. Sollte es in Richtung Politik gehen, sind Sie auf der falschen Fahrbahn. Der grösste Teil der Bevölkerung bewundert diese einsatzfreudigen und mutigen Männer, die sich auch mit ihrer Tatkraft dem Vaterland zur Verfügung stellen, nicht nur mit leeren Worten. Hoffentlich kommen Sie nie in die Lage sich von einem so lärmenden und fauchenden, dröhnenden und jaulenden Ungetüm, wie in Ihrem Flugblatt bezeichnet, aus schwerer Not gerettet zu werden, oder dann von einem Ausländer. Dort haben sie genug Land für eine Flugpiste und uns Schweizer stört das dann wenig. Für Herrn X sollte es ja wirklich eine Attraktion sein, wenn sich einmal ein solches stinkendes Vehikel ins Aeugstertal verirrt. Wir Hausener haben ein sehr gutes Einvernehmen mit der Swissair, sie zeigt sich sehr grosszügig besonders den Vereinen gegenüber. (Sie werden es als Bestechung auslegen??) Wenn Sie zu den Neuzuzügern gehören, warum sind Sie denn in diese lärmige Gegend gekommen. Sicher würde es dem grössten Teil der Bevölkerung des Oberamtes nichts ausmachen, wenn Sie in eine ruhigere Gegend ziehen möchten. (Die Frage ist nur wohin.) Ich unterschreibe mit meinem vollen Namen, bin aber nicht bereit weiter mit Ihnen zu korrespondieren.“

Dieser Brief zeigt deutlich, dass der Ton in der öffentlichen Debatte immer gehässiger und auch persönlicher wurde.

Mehr der Originalität wegen gebe ich hier ein Eingesandt im Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern a.A. vom 12. Mai 1983 wieder, das sich vermutlich auf die Leichtaviatik bezieht, mir aber dennoch lesenswert scheint. Unter dem Titel „Säuli-amtliche Falschmeldung“ ist Folgendes zu lesen:

„Ultralärmkleinfliegerei ---
 Der Tolerierungsrat erlässt folgendes Verbot: Ab sofort ist es strengstens verboten, mittels Hand- oder Fussfeuerwaffen, Haggel- bzw. Erstaugustraketen, Pfeilbogen oder Steinschleudern tieffliegende Ultralärmkleinflugzeuge zu verscheuchen. Allfällige Lärmklagen an das BAVZI (Bundesamt zur Verteilung des Zivilluftlärms) sind gefällig zu unterlassen, da hiefür ab sofort die Vogelwarte Sempach zuständig ist, welche für das Einfangen und Beringen dieser Ikarusse besorgt sein wird. Die Bevölkerung ist aufgerufen, dieser neuen Lärmseuche mit Verständnis und Optimismus entgegenzusehen, hängen doch von derselben einige neue Arbeitsplätze ab bzw. in der Luft. Um ein gefahrloses Lustgleiten zu gewährleisten, schreibt das Amt für Absackverhütung vor: An Berghängen sind Seilbahnen und Holztransportkabel abzumontieren, an Häusern und Scheunen Fernsehantennen und Blitzableiter zu entfernen, Kirchtürme und Fabrikamine werden vorläufig noch toleriert, müssen aber optimal mit Leuchtkugeln markiert werden. Telefon- und Elektrofreileitungen sind zu verkabeln. Auf Balkonen, Dachzinnen oder Hauskaminen niederkommenden oder notlandenden Rucksackaviatikern ist freier Durchgang zur Haustüre zu gestatten, wobei der Hausbewohner jedwelche Beschädigung am Lärmfolterinstrument tunlichst zu unterlassen hat. Allfällige Flurschäden können, vernachlässigbarer Bagatellität wegen, nicht entschädigt werden, dafür wird das BAVZI aber eine genaue Lärmstatistik führen und ferner in kürzeren Abständen nett formulierte Aufrufe an die lärmbelästigte Bevölkerung erlassen, diese um Verständnis bittend und ihr gleichzeitig schon im Voraus für ihr Entgegenkommen dankend. Zuwiderhandlungen gegen diese Verfügung kann mit Geldbussen, in schweren Fällen mit längerer Haft im Flugmotorenprüfstand Kloten (für Täter in Uniform in Emmen) bestraft werden.
 Für den Tolerierungsrat:
 Unterschrift unleserlich“

Zeichnung: H. U. Steger

Nebelspaltes 24.10.79



„Mer törf's ja nöd Luut säge,
aber fürs Luftamt simmir Luft!
Jetzt müemer halt no stiller sii dass de NNI-Paeel alich nöd aactiat.“



Max Bachmann hält in seinen Unterlagen fest:

„Herbst 1979: Die drei Flugplatzgemeinden reichen Beschwerde ein gegen die BAZL-Bewilligung, was bewirkt, dass die Basiszahl von 8000 Starts Gültigkeit beibehält. SLS-Piloten müssen aber in grösserer Zahl ausgebildet werden. Obwohl die SLS mit vielen Starts an andere Orte ausweicht, wirkt sich die Situation so aus, dass im Schnitt pro Pilot und Jahr noch zehn Starts mit Motorflugzeugen möglich sind. Die Sportfluggruppe mit einer Motor- und Segelflugschulungsbewilligung musste als Konsequenz jegliche Schulung sofort einstellen.“

Ich erinnere mich an die Zeit Ende November, als im C-Büro auf dem Pult ein kariertes Blatt lag, auf dem zehn Häuschen umrandet waren. Wenn ein Pilot einen Flug machen wollte, musste er zwei Häuschen streichen, eines für den Start, eines für die Landung. Dann war bis zum neuen Jahr Ende des Betriebs auf dem Flugplatz.

1979/80 entsteht die „Interessengemeinschaft zur Erhaltung der schweizerischen Kleinflugplätze“. Eine durch diese Gemeinschaft durchgeführte Bevölkerungsumfrage in den drei Flugplatzgemeinden Hausen, Kappel und Rifferswil ergab ein sehr positives, flugplatzfreundliches Resultat. Das BAZL, der Bundesrat, das EVED, das Militär und die Lokalpresse wurden über das Resultat direkt orientiert.

Natürlich wurde gegen diese Umfrage im Anzeiger lauthals protestiert:

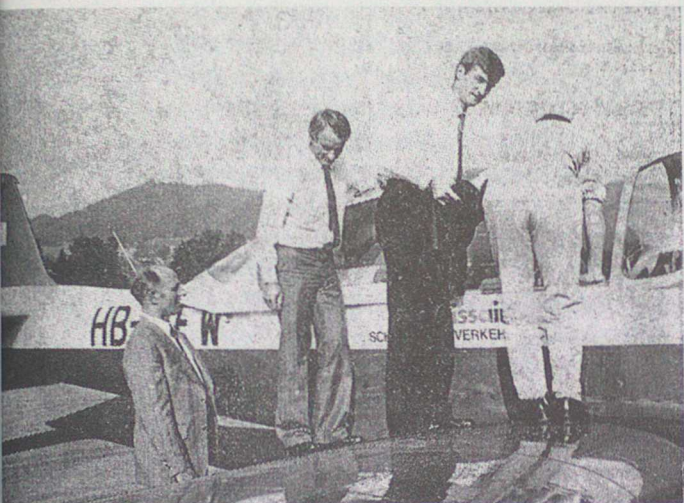
„Die Interessengemeinschaft ist der Auffassung, dass die Umfrage trotz ihres erstaunlichen Resultats repräsentativ für die Bevölkerung im Amt sei. Eine Beteiligungsrate von 20 % sei hoch. ... Damit werde erneut deutlich, was die schon abgebrochene Unterschriftensammlung für eine eidgenössische Fluglärminitiative beweise: dass die Flugplatzgegner überall nur eine lautstarke Minderheit seien.“
(Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern 5.2.1980)

Interessanterweise findet sich nirgends ein konkreter Hinweis darauf, wie sich die ganze Geschichte um die Erhöhung der Startzahlen schliesslich entwickelt hat. Es ist davon auszugehen, dass die vom BAZL verfügte Bewilligung – angefochten durch die drei Gemeinden – nie wirklich zurückgezogen, das Geschäft vermutlich als unerledigt schubladisiert wurde.

Im September 1981 besuchte sogar der Kantonsrat auf seiner „Schulreise“ den Flugplatz. Der damalige Kantonsratspräsident, also der oberste Zürcher, war Erich Rüfenacht, ehemaliger Gemeindeschreiber in Hausen am Albis und die Tradition wollte und will es so, dass der Ratspräsident bestimmt, wohin die Reise geht.

„Besichtigungen, Reden und Bewirtung gab es auch auf dem Flugplatz Hausen am Albis, der letzten Station. Vor allem aber nutzte die Betriebsleitung die Gelegenheit zu einem „Plädoyer“ für den nicht unbestrittenen Flugplatz und wartete auch hier mit sehr interessanten Details auf. „Hören Sie, meine Damen und Herren“, sagte Betriebsleiter Suter und deutete auf die startenden Schulflugzeuge, „wie wenig Lärm die verursachen. Man muss nicht einmal seine Rede unterbrechen. ...“ Wie weit sich aber die Herren Parlamentarier von der Notwendigkeit des Flugplatzes überzeugen liessen, lässt sich schwer abschätzen. Immerhin liess sich aber Dr. Martin Lenzlingers Ablehnung der Offerte eines kurzen Fluges deuten, der den Aemtlern Kantonsräten angeboten wurde. ... Schliesslich stiegen die Herren Schneebeili, Hegetschweiler und Rüfenacht ins Schulflugzeug und bestaunten das Säuliamt von oben.“
(Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern 25.9.1981)





^ Die Kantonsräte heben ab (Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern, 25.9.1981)

Der abnehmenden Anzahl von negativen Leserbriefen in den Medien nach zu schliessen blieb es einige Zeit eher ruhig um den Flugplatz Hausen. Die Meldungen über sportliche Leistungen im Segelflug, Meisterschaften, Kauf von neuen Flugzeugen und Flugzeugtaufen dominierten. Dies änderte sich aber jeweils schlagartig, wenn irgendwelche Veränderungen drohten. So geschehen, als das EVED im Jahre 1988 einen Lärmkataster für den Flugplatz erlassen wollte. Statt mit den starren 16'000 Bewegungen, versuchte der Bund, die Flugbewegungen mittels der Lärmintensität der einzelnen Flugzeuge zu steuern.

Lärmkataster statt Bewegungskontingent für Hausener Flugplatz, neuer Anlauf für ein neues Betriebsreglement: Zehn Jahre sind seit dem letzten Versuch der Bundesbehörden vergangen, für den Flugplatz Hausen a.A. ein neues Betriebsreglement zu erlassen. Die vorgesehene Erweiterung des Flugbetriebes scheiterte am Widerstand der Anstössergemeinden und breiter Bevölkerungskreise. Jetzt liegt ein neuer Entwurf zur Stellungnahme vor. Wichtiger Bestandteil desselben ist ein Lärmkataster. Zu reden geben dürfte der

geplante Verzicht auf die Festsetzung eines Bewegungskontingentes.

„Seit ein paar Tagen liegt der Entwurf für ein neues Betriebsreglement bei den drei Anstössergemeinden zur Stellungnahme. (Die privaten Opponenten wurden nicht ins Vernehmlassungsverfahren miteinbezogen.) Im Unterschied zu 1976, als den Bestrebungen zur Schaffung eines neuen Reglementes der Wunsch nach Ausweitung des Bewegungskontingentes zu Grunde lag, kommt jetzt der Anstoss vom Umweltschutzgesetz. Laut Lärmschutzverordnung sind alle Flugplatzhalter verpflichtet, einen Lärmkataster zu erarbeiten. Dieser ist nun – anstelle des Bewegungskontingentes – Bestandteil des neuen Reglementes. ... Auf Grund der bisherigen Arbeiten lasse sich heute schon sagen, dass die Lärmbelastung in keinem Hausener Gebiet die Grenzwerte übersteige. Es soll aber auch nicht zu höheren Lärmimmissionen kommen, denn mit der Einführung des Lärmkasters ist laut Samuel Wenger, Chef der Sektion Umwelt im Bundesamt für Zivilluftfahrt, die politische Zielsetzung verbunden, die maximal zulässige Lärmbelastung auf dem heutigen Stand zu belassen. Damit



wird gleichzeitig der Anreiz geschaffen für den Einsatz von lärmarmen Flugzeugen. Denn nur auf diesem Weg liessen sich nach Inkrafttreten des neuen Reglementes allenfalls Wünsche nach Erweiterung des Flugbetriebes befriedigen.

Bis zur Inkraftsetzung des neuen Reglementes wird es unter Umständen aber noch eine ganze Weile dauern. Hausen, Kappel und Rifferswil haben bis Mitte April Zeit, sich zum neuen Entwurf zu äussern. Zur vollen Zufriedenheit der Gemeinden dürfte dieser nicht ausgefallen sein. ... Das neue Reglement soll dereinst amtlich publiziert werden, womit dannzumal auch die Möglichkeit besteht, Beschwerde zu erheben. Wie beispielsweise 1976." (NZZ 26.3.1989)

Die Gemeinden reagierten darauf natürlich prompt. In einer gemeinsamen Stellungnahme zuhanden des BAZL wurde der Umstand kritisiert, dass fortan auf die Bewegungszahlen zugunsten des Lärmkatasters verzichtet werde. Der Lärmkataster wurde als ein Instrument taxiert, das nur schwer überprüfbar sei. Ein weiterer Kritikpunkt betraf die Tatsache, dass das neue Reglement nur noch aus sechs Artikeln bestehe, denen ein Anhang beigegeben werden solle. Ebenso enthalte das neue Reglement kein Anhörungsrecht der drei Gemeinden mehr. Und darauf wollte man unter keinen Umständen verzichten.

„Pro Amt“ als Protagonistin der Gegnerschaft reagierte natürlich prompt:

„Pro Amt will keine Eskalation des Flugbetriebes in Hausen ---

In enger Zusammenarbeit mit den Flugplatzgemeinden haben wir uns 1979 gegen eine massive Ausweitung der Bewegungszahlen gewehrt. Wir waren an Aussprachen mit der Regierung, mit dem BAZL dabei und lancierten verschiedene Presseartikel, wo wir die Interessen der Wohnbevölkerung mit Vehemenz verteidigten. Alles war zeit- und finanzaufwendig für uns. Trotzdem verfügte das BAZL das Reglement mit 23'000 Bewegungen ohne Rücksichtnahme über alle Köpfe hinweg. Erst eine mehrhundertfache Beschwerde an den zuständigen Bundesrat

Ritschard, organisiert durch uns, brachte Erfolg. Zwar wurde die Beschwerde nie rechtsgültig erledigt, doch in einer Zwischenverfügung des Departementsvorstehers Bundesrat Schlumpf, dem Nachfolger des inzwischen verstorbenen Herrn Ritschard, wurden unsere Rechte erkannt und bestimmt, dass das alte Reglement 1971 bis zur endgültigen rechtskräftigen Erledigung der Einsprachen in Kraft bleiben müsse. ...

Nun kommt die Swissair mit einem wiederum neuen Reglement, das eine zahlenmässig nicht genannte Eskalation des Flugbetriebes zulässt. Die Beschränkung auf jährliche 16'000 Bewegungen soll aufgehoben werden. Der Flugbetrieb würde täglich um eine Stunde ausgedehnt, gerade über die Mittagszeit. Ein Lärmkataster, eine rein rechnerische Angelegenheit, soll uns vor Fluglärm schützen. ... Dass wir an unserer konsequenten Haltung zum Schutze der Wohnbevölkerung festhalten, ist für uns eine Selbstverständlichkeit. ... Die sollen zufrieden sein mit dem, was sie haben. Wir fordern, dass das neue Betriebsreglement zurückgezogen wird.“

(Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern 12. 5.1989)

Offensichtlich wurde das neue Betriebsreglement am 22. Juni 1989 vom BAZL und der Swissair unterzeichnet und damit dasjenige von 1979, das gar nie Rechtsgültigkeit erlangte, ausser Kraft gesetzt. Am 11. Juli wurde diese Verfügung im Bundesblatt veröffentlicht.

„Ohne Widerstand wird der Flugverkehr zunehmen ---

Das Flugbewegungskontingent wird also durch ein Lärmkontingent ersetzt, das zu ertragen den Anwohnern und Erholungssuchenden auferlegt wird. Diese Massnahme wird in ihrer Auswirkung zu einer dauernden lückenlosen und lästigen Lärmbelastung besonders an den Tagen führen, wo man sich im Freien aufhalten kann. Gleichzeitig wird aber die Belastung der Gegend durch Abgasimmissionen wegen der häufigeren Starts, Überflüge und Landungen zunehmen, auch wenn man in Betracht zieht, dass

neudere Flugzeuge möglicherweise weniger Treibstoff benötigen als alte.“
(Anzeiger aus dem Bezirk 18.7.1989)

Am 24 Juli berichtete die NZZ, dass die drei Gemeinden sich darauf geeinigt hätten, beim EVED gegen die Genehmigung eines neuen Betriebsreglements und damit gegen eine entsprechende Verfügung des BAZL Beschwerde zu erheben. Auch die Arbeitsgemeinschaft „Pro Amt“ hatte die Einreichung einer Beschwerde angekündigt.

Ebenso wurde gefordert, ein Bewegungskontingent für die Sportfluggruppen festzulegen um zu verhindern, dass nach einem allfälligen Ausziehen der SLS aus Hausen das Kontingent der SLS nicht einfach an die Fluggruppen übertragen werde, die vorwiegend am Wochenende aktiv seien.

In der NZZ lesen wir:

„Breite Opposition gegen neues Flugplatzreglement im Amt, mehrere Beschwerden eingereicht ---

Die Absicht, für den Flugplatz Hausen am Albis ein neues Betriebsreglement zu erlassen, stösst auf breite Opposition. Das EVED wird sich mit mindestens vier Beschwerden gegen eine entsprechende Verfügung des BAZL zu befassen haben. Auch die Arbeitsgemeinschaft „Pro Amt“, der neue „Schutzverband gegen Fluglärm“ sowie eine Gruppe von Einwohnern der betreffenden Gemeinden haben von der Beschwerdemöglichkeit Gebrauch gemacht.“

Und die Arbeitsgemeinschaft „Pro Amt“ moniert weiter in einer Pressekonferenz:

„Vertreter der Arbeitsgemeinschaft „Pro Amt“ und des neuen „Schutzverbandes gegen Fluglärm“ haben am Mittwoch vor der Presse dargelegt, zu welchen Beeinträchtigungen das neue Betriebsreglement führen würde. Nach Ansicht von „Pro Amt“ stellen der Flugplatz Hausen und das neue Reglement für die Region ein grosses Problem dar, das sich zerstörend auf das Naturgefüge zwischen Albis und Reuss auswirke. ... Im Endeffekt führt der Lärmkataster zu mehr Flugverkehr im Knonauer Amt, in der Umgebung sowohl

des Albis als auch des Hirzel, aber auch im Zugerbiet. ... In der Bevölkerung ist die Akzeptanz für den Flugplatz nicht vorhanden.“
(NZZ 17.8.1989)

Aufgrund der eingereichten vier Beschwerden reagiert nun auch das BAZL. In einem neunseitigen Schreiben wurde die Bedeutung des Lärmkatasters als Basis zur Fluglärmbekämpfung erörtert. Im Anzeiger des Bezirks schreibt die Journalistin:

„Basierend auf den heute zulässigen 16'000 Bewegungen, der Zusammenstellung der Luftfahrzeugflotte, den geltenden An- und Abflugverfahren, den Betriebszeiten etc. seien die Lärmbelastungskurven vorschriftsmässig berechnet und kartografisch dargestellt worden. Diese Kurven zeigten – nach BAZL-Bericht – eindeutig, dass in keinen Wohngebieten Belastungsgrenzwerte erreicht oder sogar überschritten werden. ... Die jährlichen Flugbewegungszahlen würden – entgegen der Behauptungen in den Beschwerden – nach wie vor erhoben und in der Luftfahrtstatistik publiziert. Obwohl jährlich 16'000 Bewegungen zulässig waren, sei diese Zahl in den letzten vier Jahren nie erreicht worden. (Minimal 12'700, maximal 14'600). ... Dass die Behauptung, Zunahme der Bewegungen bedeute mehr Lärm und mehr Störung nicht stimme, sei bereits genügend widerlegt worden. Unbestritten sei jedoch, dass das individuelle Gefühl des Belästigtseins, d.h. die persönliche Wertung des Flugbetriebes an sich, sich unabhängig von der tatsächlichen Lärmbelastung verändern könne. ... Worauf die Beschwerdeführer die Behauptung „von einer Frequenzsteigerung würde ausschliesslich der Freizeitflugbetrieb profitieren“ abstützen, sei unerfindlich. ... Zum Einwurf, mehr Bewegungen führe zu mehr Luftverschmutzung, verweist das Bundesamt darauf, dass mehr Bewegungen nur mit leiseren Flugzeugen, das heisst, modernerem Flugmaterial möglich wäre. Ein Kolbenmotorflugzeug emittiere etwa die gleichen Schadstoffe und Schadstoffquanten wie ein Auto ohne Katalysator, bezogen auf die zurückgelegte Distanz.“



Vergleiche man die Zahl der Flugbewegungen mit denjenigen des Strassenverkehrs in der Gegend, so könne man sich leicht ausrechnen, dass die Schadstoffe aus dem Flugbetrieb in Hausen für die Gesamtbelastung nicht ins Gewicht fallen würden."

(Anzeiger aus dem Bezirk 20. 2. 1990)

Am 18. Mai 1992 wies das EVED schliesslich die Beschwerde der vier Einsprechenden mit einer 20 seitigen Begründung ab.

„Das eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) hat in der Beschwerdesache Politische Gemeinden Hausen am Albis, Kappel am Albis und Rifferswil, Arbeitsgemeinschaft „Pro Amt“, „Schutzverband gegen Fluglärm“, 16 Einwohner der Gemeinde Hausen gegen SWISSAIR, Schweizerische Luftverkehr AG, Zürich Flughafen und Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) Bern betreffend Genehmigungsverfügung vom 22. Juni 1989 in Sachen Betriebsreglement für den Flugplatz Hausen am Albis festgestellt: Die Beschwerden werden abgewiesen.“

Interessant ist sicher auch die Tatsache, dass „Pro Amt“ und die Anstössergemeinden einige harte Forderungen stellten, obwohl nach Reglement 1971 nur die Gemeinden das Anhörungsrecht hatten. So wollte man, dass von den 16'000 jährlichen Bewegungen den privaten Gruppen maximal 6'000 zuzuteilen seien, wobei am Wochenende höchstens 160 Bewegungen erlaubt seien. Schleppflüge seien für die Zeit von 12.00 bis 14.00 Uhr zu verbieten. Bei einem allfälligen Rückzug der SLS vom Flugplatz dürfe deren Kontingent nicht auf die privaten Fluggruppen übertragen werden. Vielmehr sei der gesamte Flugbetrieb einzustellen. Schliesslich seien die lärmigen Flugzeuge bis 1994 durch lärmärmere zu ersetzen und den Gemeinden sei bezüglich der Sportfliegerei nicht nur ein Anhörungs-, sondern auch ein Mitspracherecht einzuräumen.

Und weiter heisst es, dass nicht verlangt werden könne, den Gemeinden sei bezüglich der Sportfliegerei ein Mitspra-

cherecht einzuräumen und das Flugfeld Hausen sei bei einem allfälligen Rückzug der SLS stillzulegen. Soweit mit dem Mitspracherecht der konsultative Beizug der Gemeinde gemeint sei, so sei dieser mit dem Anhörungsrecht gewährleistet. Eine weitere Einflussnahme, insbesondere die Kompetenz, über den Bestand und Betrieb des Flugfeldes zu bestimmen, stehe den Gemeinden aufgrund der Gesetzgebung nicht zu. Bezeichnenderweise hätten denn auch nicht die Gemeinden selbst, sondern die Arbeitsgemeinschaft „Pro Amt“ den Antrag gestellt. ...

Eine vollständige Schliessung des Platzes, selbst bei einem hypothetischen Rückzug der SLS, stünde deshalb kaum zur Diskussion.

Das EVED zweifelte die Legitimation des „Schutzverbandes gegen Fluglärm“, der Arbeitsgemeinschaft „Pro Amt“ und diejenige der 16 Einwohner der Gemeinde Hausen an. Den Anstössergemeinden hingegen wurde das Beschwerderecht zugebilligt, da ihnen bereits im Reglement von 1971 das Anhörungsrecht zugesichert worden war.

Wer aber glaubte, damit sei die Sache erledigt, der irrt.

„Die Arbeitsgemeinschaft „Pro Amt“ zieht ihre Beschwerde gegen das neue Betriebsreglement für den Flugplatz Hausen am Albis an den Bundesrat weiter. Die Gemeinden Hausen, Kappel und Rifferswil haben bereits bekannt gegeben, dass sie ihre ebenfalls vom EVED abgewiesene Beschwerde an den Gesamtbundesrat weiterleiten würden. „Pro Amt“ doppelt nun noch mit einer staatsrechtlichen Beschwerde an das Bundesgericht nach“.

(Tages Anzeiger 17.7.1992)

Im April 1993 nahmen die verschiedenen Parteien einen Augenschein auf dem Flugplatz. Unbestritten war dabei, dass vor allem der Fluglärm an sonnigen Wochenenden im Sommer stört. Der Vertreter des Justizdepartementes hatte dabei vom BUWAL und vom BAZL weitere Abklärungen verlangt, welche zu einer Einigung führen könnten.



„Kompromiss in Sicht? ---

Am Schluss der Begehung wurde von den Gemeindepräsidenten die Frage aufgeworfen, warum man nicht das Reglement von 1971 in Kraft lassen könne. Auf dieser Basis wäre vermutlich eine Einigung möglich, der den heutigen Betrieb akzeptiert, welcher offenbar auch der SLS genügt. Auch auf Grund der zusätzlich verlangten Abklärungen scheint ein Kompromiss möglich. Schade, dass dies nicht schon von den Vorinstanzen verlangt wurde.“

(Anzeiger aus dem Bezirk 23.4.1993)

Im Jahre 1994 wurde bundesweit über ein revidiertes Luftfahrtgesetz abgestimmt. Dabei wurde natürlich auch wieder der Flugplatz Hausen ins Visier genommen.

„Hausen am Albis wird Regionalflughafen – (k)eine Utopie ---

Wie Bundesrat Ogi am letzten Freitag bekannt gab, hat der Bundesrat beschlossen, den Lokalflygplatz Hausen mit mehreren Dutzend Millionen Franken zu einem bedeutenden Regionalflughafen auszubauen. Wegen der günstigen Lage zu den drei grossen Zentren Luzern, Zürich und Zug sei Hausen geradezu prädestiniert dazu. Bereits haben verschiedene Fluggesellschaften, unter anderem die Crossair, Interesse gezeigt. Weiter sagte der Vorsteher des EVED, die betroffenen Gemeinden Hausen, Kappel und Rifferswil seien über die Pläne des Bundes informiert worden.

Noch ist das Obgenannte Utopie, schon bald könnte dies Realität werden, wenn die Revision des Luftfahrtgesetzes angenommen werde.“

(Anzeiger aus dem Bezirk 11.2.1994)

Der Anzeiger meldete am 2. April 1996, dass die Swissair als Betreiberin des Flugplatzes ihr Gesuch um Änderung des Nutzungskonzeptes, die eine massive Erhöhung der Flugbewegungen ermöglicht hätte, zurückgezogen habe. Damit bleibe das Reglement vom 1. August 1971 weiterhin in Kraft.

Wer aber glaubte, dass es damit etwas ruhiger um den Flugplatz werde, der täuschte sich, aber die Aggressivität der Leserbriefe nahm etwas ab.

Man las da etwa:

„... vom freiwilligen Verzicht auf das „Vergnügen“, um sich um seine geplagten Mitmenschen verdient zu machen, zum Beispiel durch Rückgabe der Fluglizenz.“

„...Die Umweltverschmutzung durch die Fliegerei sei kein subjektives Problem. Wir würden mit unserem Verhalten den anderen unseren Dreck aufzwingen.“

„...Umweltbelastung durch die Fliegerei: Grenzen überschritten.“

„... Noch nie vom Fluglärm belästigt gefühlt. Seien wir doch etwas toleranter gegenüber unseren Mitmenschen und lassen jeden seine Freizeit nach eigenem Ermessen geniessen. Ausserdem sind wir ja glücklicherweise frei in der Wahl unseres Wohnortes.“

Die nächste Diskussionsrunde – und wir wollen hoffen, dass es für längere Zeit die letzte gewesen ist – wurde 2001 durch die Änderung des Voltensystems ausgelöst. Ausschlaggebend scheint die Gemeinde Hausen gewesen zu sein. Aus dem Bifangquartier, das direkt in der Verlängerung der Piste liegt, seien immer wieder Klagen über Lärmbelästigungen an den Gemeinderat gelangt. Deshalb regte diese Behörde an, eine Verlegung der Anflugvolte nach Südwesten zu prüfen. In einer Versuchsphase vom Januar bis Dezember 2001 versuchte die FGHO die An- und Abflugrouten zu vereinfachen. Sie waren navigatorisch einfacher zu fliegen, konnten, dank besserer Geländepunkte, exakter geflogen werden und verbesserten die Luftraumüberwachung, da die Ausflugkurven in einem 90-Grad-Winkel erfolgten. Zudem konnte man damit den turbulenten Abwindfeldern beim Ausflug Richtung Albis-Ebertswil bei Bisenlage besser ausweichen. Die Standortgemeinden stimmten dem vom BAZL genehmigten Voltenplan zu. Aber in



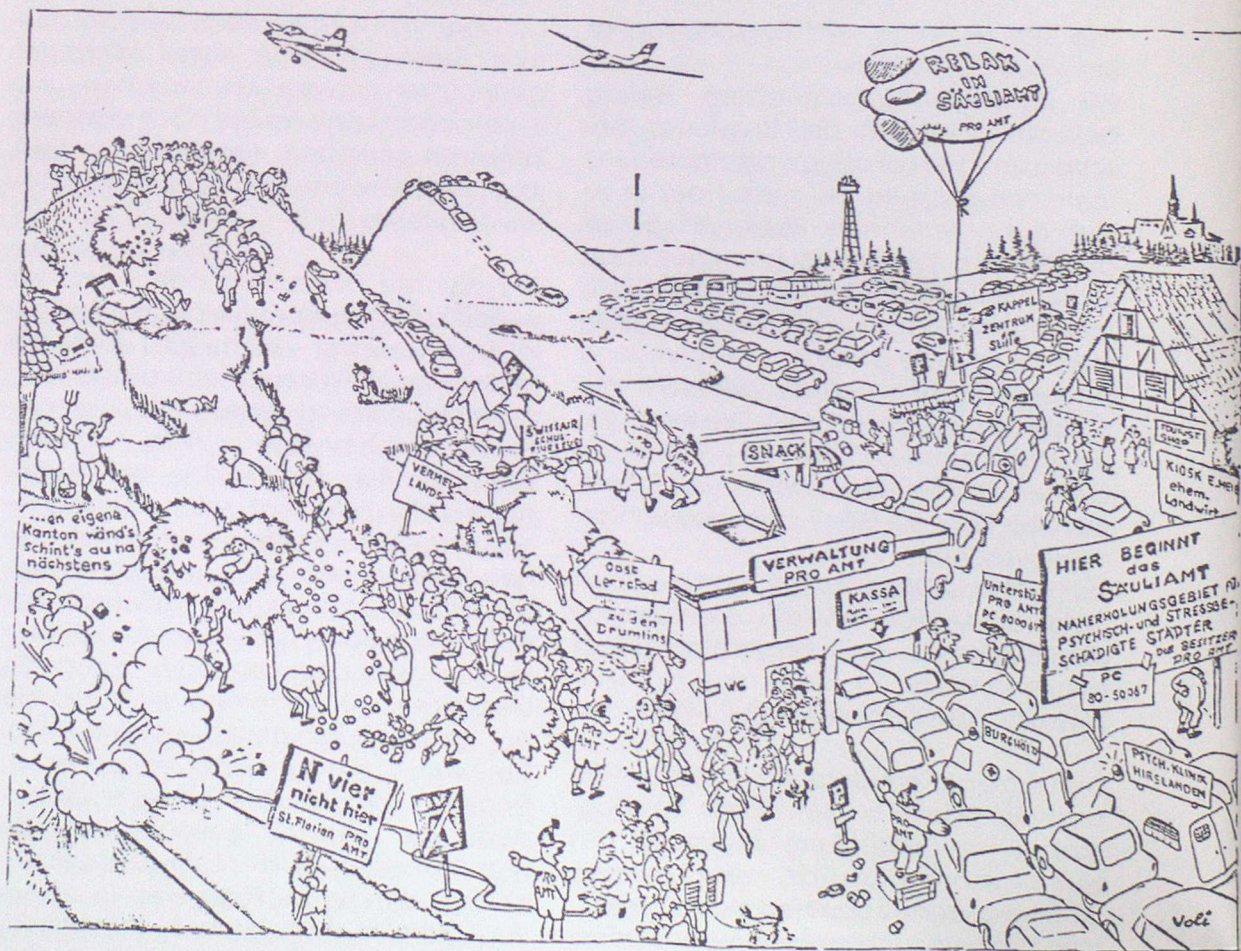
der Presse ging das bekannte Hickhack – zum grossen Teil mit den immer gleichen Exponenten – wieder kurz los.

Unter dem Titel „Zum Fluglärm hat die Bevölkerung wenig zu sagen“ äussert sich der „Schutzverband gegen Fluglärm“ wie folgt:

„Trotz breit in der Bevölkerung abgestützter Petitionen an die Gemeinderäte in Kappel und Rifferswil, trotz eines Gesuchs von 12 Einwohnern aus Rifferswil, Mettmenstetten-Wissenbach und Knonau-Baregg ans BAZL im September 2001 und trotz stattfindendem Gerangel zwischen einer Interessengruppe aus Rifferswil und

der FGHO um eine bevölkerungsentlastende Flugroute scheinen sich die Flieger mit ihren neuen Volten durchsetzen zu können. ... Andererseits gibt es eben diese Disziplinlosigkeit der Flieger, von denen der Anzeiger vom letzten Dienstag berichtet hat. Dass hier endlich für Ordnung gesorgt werden wird, ist trotz der Beteuerungen der FGHO nicht anzunehmen. Mehrere Fluglärm-betroffene kämpfen schon seit Jahren erfolglos für die strikte Einhaltung der Volten, und der Eindruck, dass schlichtweg der Wille fehlt, hat sich verdichtet.“

(Anzeiger aus dem Bezirk 22.2.2002)



^ Cartoon von Voli



„In Kappel, wo der Widerstand am heftigsten war, haben 72 von 107 Befragten die neuen Flugwege befürwortet, 28 waren dagegen, wie der Gemeinderat mitteilte. Knapp ein Drittel der Befürworter verlangten aber, die Piloten müssten zur genauen Einhaltung der Routen geschult werden und bei Abweichungen müsste es Sanktionen geben. ... Nicht ganz zufrieden sind die Rifferswiler mit dem neuen Flugregime. Sie möchten, dass bei den Starts nach Westen die Schleppmaschinen für die Segelflugzeuge eine S-Kurve nach links gegen Kappel fliegen würden.“

(Tages Anzeiger 18.4. 2002)

Bereits 1999 fand eine Orientierung der Behörden der Anrainergemeinden über den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) statt. Der Projektleiter des Bundes stand damals Red und Antwort über Sinn und Zweck dieses umfangreichen Werkes. Er betonte, dass der in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumplanung entwickelte Sachplan eine landesweite Gesamtschau über die bestehende und geplante Infrastruktur der zivilen Luftfahrt sei. Der SIL sei das Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Er lege für jede Flugplatzanlage den Zweck fest, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung und die Rahmenbedingungen für den Betrieb. Der SIL bilde die Grundlage für die Planung, die Bauten und den Betrieb eines Flugplatzes, insbesondere für die Konzession und das Betriebsreglement. Er zeige aber keinen Endzustand für den Ausbau der zivilen Luftfahrtstruktur auf, sondern gebe den aktuellen Stand aufgrund der heutigen Erkenntnisse wieder. Der SIL enthalte auch keine Belastungsgrenzen für die Umwelt fest, eigne sich also nicht als umweltpolitische Munition für Politiker und Organisationen, welche Profilierungsmaterial suchten. Wie der Name sage, handle es sich um einen Sachplan, mit dem die Öffentlichkeit zur Stellungnahme eingeladen werde. Für den Flugplatz Hausen sei keine Erweiterung vorgesehen.

Es ist interessant festzustellen, dass die grossen Reaktionen der Umgebung auf den SIL fast ausblieben. Nur die Arbeitsgemeinschaft „Pro Amt“ und der „Schutzverband gegen Fluglärm“ intervenierten.

„Pro Amt“ moniert (und der „Schutzverband“ doppelt nach):

„Der Flugplatz Hausen sei angesichts der früheren Versprechungen zu schliessen. Das neue Betriebsreglement vom 1. Juli 1997 sei als ungültig zu erklären. Dem neuen Betriebsreglement sei wegen des laufenden Beschwerdeverfahrens die Forderungen von „Pro Natura“, „Pro Amt“ und weiterer Einsprecher zugrunde zu legen und der Sachplan sei darauf auszurichten. Die Ausweitung des Zweckes in Richtung kommerzielle Flüge und Rundflüge sei als gravierende Zweckänderung unter allen Umständen zu streichen.“

Das SIL-Blatt zum Flugplatz Hausen von 2004 hier im Wortlaut:

„Zweckbestimmung ---

Der Flugplatz Hausen am Albis ist ein privates Flugfeld. Er dient der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie dem Motor- und Segelflugsport. Er soll auch für Zwecke, die im öffentlichen Interesse liegen, genutzt werden können (z.B. Bereiche Tourismus-, Geschäfts- und Arbeitsflüge). Die Entwicklung des Flugplatzes ist durch das geltende Umweltrecht begrenzt. Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich.

Rahmenbedingungen zum Betrieb ---

Der Betrieb wird im bisherigen Rahmen weitergeführt. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flugplatzhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.

Flugplatzperimeter ---

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal.



Lärmbelastung ---
Gebiet mit Lärmbelastung (Karte)

Hindernisbegrenzung: ---
Gebiet mit Hindernisbegrenzung (Karte)

Natur- und Landschaftsschutz ---
Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheits-

vorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.

Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den Gemeinden und den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das weitere Vorgehen fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen."

• Wechsel in den Besitzverhältnissen

Wie schon weiter vorne beschrieben, ging ja die eigentliche Initiative für die Suche nach einem geeigneten Flugplatz von der Sportfluggruppe des Personals der Swissair aus. Dass dabei die Swissair eine grosse Rolle spielte, ist klar. Die Swissair war immerhin auch Sponsor der Sportfluggruppe, sei es direkt, sei es später über die verschiedenen Freizeitorgane der Swissair, die ihr Geld zum Teil aus dem Verkaufsladen im Balsberg bezogen. Die Swissair hatte natürlich ein grosses Interesse an einem neuen Flugfeld, auf dem dann künftig die erst vor kurzem und auf Initiative von „Pirat“ Gehriger gegründete Schweizerische Luftverkehrsschule ihre Piloten ausbilden konnte. (Postulat an den Bundesrat von Nationalrat Dietrich-Basel und Mitunterzeichner von 21. Dezember 1955 betreffend Schwierigkeiten bei der Ausbildung von Linienpiloten für die Swissair). Von Anfang an war klar, dass die SFS die Infrastruktur des Platzes benutzen durfte.

Die SLS wurde ja eigentlich von der Swissair im Auftrage des Bundes geführt und so wurde schon bald klar, dass der Flugplatz Hausen der Eidgenossenschaft zu übergeben sei.

Am 10. Januar 1989 gründeten Vertreter der drei Fluggruppen auf dem Platz die „Interessengemeinschaft Fluggruppen Hausen a.A.“ abgekürzt IGFH als Verein im Sinne von Art.60 ff des Schweizerischen Zivilgesetzbuches mit Sitz in Hausen a.A. Die IGFH ersetzte die vor kurzem ins Leben gerufene Flugplatzkommission.

Der Verein bezweckte die effiziente Wahrung der Interessen der privaten Benützer des Flugfeldes Hausen gegenüber Behörden (Gemeinden/Kanton/Bund), dem Flugplatzhalter (SLS/Swissair) und dem Flugplatzeigner (BAZL/Bund). Bei einem allfälligen Besitzer- oder Halterwechsel beanspruchte die IGFH die Sicherstellung der Existenz und des Betriebes des Flugfeldes Hausen.

Mitglieder waren die Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS), die Segelfluggruppe Möve (SGM) und die Segelfluggruppe Knonaueramt (SGKA). Die drei Anrainergemeinden wurden umgehend über die Schaffung dieses neuen Vereins informiert.

Die Swissair sicherte der IGFH eine konstruktive Zusammenarbeit zu und anerkannte den neuen Verein als Gesprächspartner. Das BAZL hatte zwar Verständnis für die Gründung dieses neuen Vereins, wies aber klar darauf hin, dass seine Partner in erster Linie die Flugplatzhalter seien.

Die IGFH verfolgte sehr aufmerksam, wie sich die Lage auf dem Flugplatz Hausen entwickelte. In einem Bulletin der Aero-suisse vom Oktober 1989 wurde die Neustrukturierung der Pilotenausbildung für Linienpiloten angesprochen.

Max Bachmann, einer der intensivsten Beobachter der Szene, setzte unter das Schreiben folgende Randnotiz:

„Da zeichnet sich eventuell doch etwas ab, dass die SLS und letzten Endes den Betrieb auf dem Flugplatz Hausen beeinflussen könnte.“

1992 beantragten drei Mitglieder aus den drei Gruppen der IGFH die Sprechung eines Betrages von Fr. 1'500.- mit dem Ziel, im Oberämter Sportler, einer vierteljährlich erscheinenden Broschüre der Sportvereine des Oberamtes, welche in alle Haushaltungen verteilt wird, auf jeweils vier Seiten über den Segelflugsport zu berichten.

1993 wurde ein neuer Benutzungsvertrag vom BAZL genehmigt. Erfreulich war, dass die SLS ihn nicht mehr mit den einzelnen Gruppen abschloss, sondern die IGFH als Partner akzeptierte.

Etwa 1995 zeichnete sich ab, dass die SLS nicht mehr allzu lange in der bisherigen Form bestehen würde. Die IGFH nahm sofort Kontakt mit dem BAZL auf und stellte am 24. November 1995 fest:

„...Eine mögliche Veränderung oder Auflösung der SLS mit der damit verbundenen Unsicherheit über das Weiterbestehen des Flugfeldes Hausen am Albis trübe die drei Gruppen der IGFH unmittelbar. Wir erlauben uns deshalb, in dieser Angelegenheit direkt an Sie zu gelangen. ... Wird die SLS aufgelöst, müssen Lösungen zum Fortbestand des Flugfeldes Hausen gesucht werden. Es wäre in der heutigen Zeit unverantwortlich, ein Flugfeld einfach zu schliessen. Ein Ersatz in der näheren oder weiteren Umgebung ist kaum denkbar. Auch ein Ausweichen auf andere Plätze wäre für die rund 250 Sportflugpiloten keine Alternative. Wir würden es begrüssen, wenn wir frühzeitig zu einem Gespräch über die Zukunft des Flugfeldes eingeladen würden. Es wäre absolut denkbar, dass die IGFH die Halterschaft für das Flugfeld Hausen übernehmen oder zumindest aktiv mitgestalten könnte.“

Der Jahresbericht der IGFH 1996/97/98 erwähnt, dass sich die meisten Aktivitäten der IGFH-Delegierten auf die Erhaltung des Flugplatzes konzentrierten. Da aber das BAZL den Verein IGFH nicht als zweckmässige Rechtsform zur Übernahme der Halterschaft des Platzes betrachtete, konzentrierte man sich darauf, eine geeignete Körperschaft zu finden und ins Leben zu rufen.

Die IGFH, Vorläuferin der Flugplatzgenossenschaft, existiert heute noch. Ihre hauptsächlichen Aufgaben und Funktionen sind aber an die FGHO übergegangen.

Nun wurden die Arbeiten zur Gründung einer neuen Halterschaft zügig vorangetrieben, da es absehbar war, dass die SLS aufgelöst werden sollte. Die IGFH stellte im Februar 1997 ein mehrseitiges Nutzungskonzept inklusive Betriebsrechnung zuhanden des BAZL zusammen. In diversen Sitzungen mit Vertretern des BAZL wurde ein erster Nutzungsvertrag diskutiert. Am 23. Mai 1997 wurde schliesslich die Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt (FGHO) im Hotel Löwen in Hausen a.A. definitiv gegründet und die Statuten von 17 Mitgliedern unterzeichnet.

In einer Aktennotiz finde ich Folgendes: „Neuer Halter des Flugplatzes Hausen wird die in Gründung stehende Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt. Sie übernimmt ihre Funktionen wie geplant am 1. Juli 1997. Vertragspartner der FGHO i.Gr. ist das BAZL resp. die Finanzverwaltung der Liegenschaften. Die Benutzungsvereinbarung muss möglichst langfristig ausgerichtet sein. Die FGHO i.Gr. strebt die Übernahme der Gebäude im Baurecht an. Als Alternative wäre die FGHO i.Gr. auch bereit, über einen Kauf der gesamten Anlage zum Schatzungswert zu verhandeln.“

In einer Broschüre über die FGHO lesen wir:

„Zweck der Genossenschaft ist den Bestand und Betrieb des Flugplatzes sicher zu stellen. Als Flugplatzhalterin erhält sie, gestützt auf das angepasste Betriebsreglement, vom BAZL die notwendige Betriebsbewilligung. Ein separates Vertragswerk regelt die Benützung der Infrastruktur in Hausen. Die Eidgenössische Finanzverwaltung, die seitens des Bundes für Bauten und Anlagen zuständig ist, hat signalisiert, dass der Bund Betrieb und Unterhalt der neuen Halterin vollumfänglich übertragen möchte. Die Genossenschaft wird alle Gebäude käuflich erwerben und für die Benutzung des Grundstückes



einen jährlichen Baurechtszins entrichten. Der Baurechtsvertrag wird auf 30 Jahre abgeschlossen, zudem wird der Genossenschaft voraussichtlich ein Kaufrecht eingeräumt. Mit dieser Lösung geht die FGHO zwar grosse finanzielle Verpflichtungen ein, doch sichert sie damit langfristig die Existenz des Flugplatzes.“

Hausen ist ein privates Flugfeld. Hier fliegen grundsätzlich nur Piloten auf Flugzeugen, die in Hausen stationiert sind. Sie müssen Mitglieder der FGHO sein und entsprechend Anteilscheine der Genossenschaft erwerben. Daneben können die finanziellen Verpflichtungen der FGHO gegenüber auch über Jahresgebühren abgedeckt werden. Die Einnahmen der FGHO setzen sich zusammen aus den Landegebühren, den Platz- und

Raummieten und dem Benzinverkauf. Im Moment steht die FGHO auf einer gesunden finanziellen Basis, doch stehen einige grosse Aufgaben an.

Der Anzeiger aus dem Bezirk schreibt: „Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt kauft Flugplatz Hausen, Flugbetrieb auch in Zukunft im bisherigen Rahmen --- Am 25. August hat die im Mai gegründete Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt den Flugplatz Hausen vom bisherigen Besitzer, dem Bund, erworben. Bereits vor zwei Jahren hatte die FGHO die Verantwortung für den Flugplatz und dessen Betrieb als Halter von der Schweizerischen Luftverkehrsschule, die in die neue Swiss Aviation School übergang, übernommen.“ (Anzeiger aus dem Bezirk 3.9.1999)

• Bauliche Veränderungen (summarisch)

- Baubeginn 1962
- Fertigstellung 1963
- Bau der Asphaltpiste 1971 mit politischen Hindernissen
- Sanierung der Rasenpiste
- Anbau eines kleinen Büro- und Garderobentrakts westlich an Hangar
- Einbau einer Damentoilette und -Dusche, da die SLS neu auch Frauen für die Ausbildung zuliess
- Anbau an den Werkstatttrakt
- Aufstellen eines Containers als Kiosk
- Aufteilung des Theorielokals in zwei Räume
- Bau von drei Aussenabstellplätzen für Flugzeuge westlich C-Büro
- Neuer Hangar im Bereich Wohnwagenplatz in Planung



Die SLS war ja mit ihren Vertretern massgeblich an der Realisierung des Flugplatzes Hausen beteiligt. Für ihre Belange wurde ja ein Trainingsplatz gesucht. Es scheint mir deshalb legitim, wenn wir der SLS in dieser Schrift mehr Raum zur Verfügung stellen als den anderen Gruppen. Dölf Sigg hat mir in verdankenswerter Weise erlaubt, seinen Bericht „Rückblick auf die Flugausbildung in Hausen“ im Wortlaut wieder zu geben.

„Am 1. Januar 1959 hat die SLS offiziell den Betrieb aufgenommen. Der erste Schulleiter war Captain Theo Schwarzenbach. Mit der Leitung der Grundschulung SLS auf Kleinflugzeugen wurde Niklaus Dubs betraut. Standort der Schule war der Flughafen Kloten, und demzufolge wurde auch der Flugbetrieb ab Kloten organisiert. Als Aussenplätze standen vor allem die Flugplätze Grenchen und Altenrhein zur Verfügung. Gegen Ende 1962, nachdem ich meine eigene SLS-Ausbildung auf der DC-3 abgeschlossen hatte, durfte ich in der Funktion als Chef Grundschulung den gut organisierten Schulbetrieb von Niklaus Dubs übernehmen. Im Juli 1963 konnten wir auf dem neu erstellten Flugplatz Hausen am Albis den Schulbetrieb aufnehmen. Der Platz wurde in der Folge unsere Homebase. Der Regionalflugplatz, auf den wir allenfalls einmal hätten umziehen müssen, wurde nie realisiert.

Der SLS-Betrieb konnte sich nun ungestört entwickeln und es ergab sich ein Teamwork unter allen Beteiligten, wie man es sich kaum besser vorstellen kann.

Die Benützer des Flugplatzes

Die Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS)

Chef Grundschulung SLS:

Niklaus Dubs	1959 - 1962
Dölf Sigg	1962 - 1990
Gerd Lindinger	1991 - 1997

Die Fluglehrer:

Rudolf Lüthi	1958 - 1980
Rolf Brunold	1965 - 1993
Paul Loser	1969 - 1974
Albert Rüesch	1958 - 1960
Hans Markwalder	1974 - 1997
Bernhard Kobel	1990 - 1997
Hans Goldinger	1979 - 1991
Enrico Dünser	1992 - 1996
Hans Lüscher	1962 - 1965
Fritz Fuhrer	1964 - 1965

Zusätzlich standen immer Copiloten der Swissair als Fluglehrer im Einsatz. Die Zahl der Kollegen ist viel zu gross, um sie hier alle aufzuführen.

Unserem technischen Team oblag vor allem die Wartung der Schulflugzeuge, aber auch der Unterhalt des Flugplatzes und zum Teil auch der Gebäude lag in ihrem Verantwortungsbereich:

Technisches Team:

Hermann Nussbaumer	1968 - 1989
Paul Haas	1969 - 1988
Otto Jung	1989 - 1996
Paul Schorta	1969 - 1983
Albert Moroff	1986 - 1997

Dölf Sigg >



Da wurden regelmässig die Rasenpiste und auch die übrigen Rasenflächen gemäht und gepflegt, Zäune wurden gestrichen und auch Reparaturen an allen Flugplatzeinrichtungen ausgeführt. Auch die Schneeräumung in zum Teil harten Wintern gehörte zu den aufwändigen Arbeiten. Daneben fanden sie auch noch Zeit für den Küchendienst. Sie haben für unsere ganze Gruppe im Verlaufe der Jahre viele hervorragende Mittagessen zubereitet. Für den schönen Baumbestand rund um Betriebsgebäude und Hangar waren vor allem Paul Haas und Hans Schorta verantwortlich. Sie haben aus eigener Initiative junge Birken aus der näheren Umgebung verpflanzt und damit unsere Umgebung noch heimeliger gemacht.

Teamwork war ganz allgemein immer eine Selbstverständlichkeit. Fachgebiete überschneidende Unterstützung kam immer wieder zur Anwendung. Rolf Brunold (Fluglehrer) war zum Beispiel lange Zeit der Spezialist für das Mähen der Rasenpiste. Die Mischung im Fluglehrerteam von Profifluglehrern und Streckenpiloten hat sich sehr gut bewährt. Die gegenseitige „Befruchtung“ hat sehr viel zur erfolgreichen Ausbildung unserer Kandidaten beigetragen. Gesamthaft kann man feststellen, dass das ganze „Hausener Team“ sich immer mit Begeisterung eingesetzt hat mit dem einzigen Ziel, unseren künftigen Linienpiloten und -pilotinnen eine optimale Ausbildung zu bieten. Alle haben sich immer den betrieblichen Bedürfnissen entsprechend organisiert. Extraleistungen waren keine Seltenheit, und „Dutytime“-Diskussionen waren eigentlich nie ein Thema.

Zum engeren Team gehörten selbstverständlich auch unsere Flugschüler und Flugschülerinnen. Es war immer eine Freude, mit diesen zielbewussten, begeisterten und aufgestellten jungen Leuten zusammen zu arbeiten. Ich durfte auch aus Äusserungen bei späteren Begegnungen immer wieder erfahren, dass ihnen die Hausener Zeit in guter Erinnerung geblieben ist.

Der Kreis derjenigen, die zu einem harmonischen Betrieb beigetragen haben, wäre nicht vollständig, wenn ich nicht auch die Behörden und die Bevölkerung miteinbeziehen würde. Wir waren ja während der ersten elf Jahre jeweils für die Dauer unserer Kurse „Wochenaufenthalter“ in Hausen. Fluglehrer, Mechaniker und Schüler waren alle im Gasthof „Löwen“ einquartiert. Das ergab immer wieder Gelegenheit, mit der einheimischen Bevölkerung Kontakte zu knüpfen und sich gegenseitig kennen zu lernen. Wir haben dabei sehr viele gemütliche Stunden erleben dürfen und konnten das gegenseitige Verständnis fördern.

Entsprechend der unterschiedlichen Bedürfnisse waren die Behörden sicher nicht immer unserer Meinung. Wir haben aber immer wieder einen Weg gefunden, um die Gegensätze abzubauen. Unvergesslich bleibt der von „Pirat“ Gehriger organisierte „Zweite Cappeler Milchprochen“ (Zweite Kappeler Milchsuppe) am drei- undzwanzigsten des Brachmonats 1972. Dieser Anlass hat die Parteien, nach allen Diskussionen rund um den Hartbelag, einander wieder näher gebracht. In gegenseitiger Anerkennung ergab sich im Laufe der Jahre ein freundnachbarliches Zusammenleben, das wir in guter Erinnerung behalten werden.

Eng verbunden fühlten wir uns mit der Familie Karl und Flora Baumgartner vom Bauernhof auf dem Flugplatz. Die beiden gehörten einfach immer zu unserer verschworenen Gesellschaft. In ihrem Haus waren wir alle immer herzlich willkommen. Verschiedentlich waren bei ihnen Fluglehrer oder Mechaniker und einmal sogar alle Schüler (2) eines Pilotenkurses untergebracht. Bei angeregten Gesprächen über Gott und die Welt haben wir mit den Baumgartners viele gemütliche Stunden verbracht und immer wieder wurden wir ganz uneigennützig und köstlich bewirtet. Auch hier waren unsere Schüler miteinbezogen und es kam auch oft vor, dass unsere jungen, kräftigen Männer Kari bei schweren Arbeiten unterstützten. Als Belohnung war ihnen ein währschaftes Zvieri immer sicher.



Flugausbildung

Ziele, Ausbildungsprogramm, Flugzeuge

Zielsetzungen in der fliegerischen Ausbildung

1. Erfüllung aller Bedingungen für die Privatpilotenlizenz
2. Weiterbildung im Hinblick auf den Einsatz als Berufs- und Linienpilot
3. Erarbeiten der fliegerischen Basis für die weiteren Phasen in der Flugausbildung der SLS
4. Erreichen eines Leistungsstandes, der eine positive Prognose für den späteren Einsatz als Linienpilot gestattet
5. Kandidaten, die den Anforderungen von Punkt 4 nicht genügen, sollen frühzeitig erfasst und ausgeschieden werden

Programm

In den ersten Jahren des SLS-Schulbetriebes erfolgte die Grundschulung gemäss folgendem Programm:

Ausbildung bis und mit Privatpiloten-Prüfung (PP)	50 Flugstunden
Weiterausbildung am Doppelsteuer	25 Flugstunden
Kunstflug inklusive Prüfung	15 Flugstunden
Navigationsflüge	80 Flugstunden
Einführung in den Instrumentenflug	10 Flugstunden
Total	180 Flugstunden

Zeitlicher Ablauf

1. Phase 8 Wochen
Schulung auf Bücklerflugzeugen bis zur PP-Prüfung
Aussenlandungen, Navigations- und Geografieflüge, Alpeneinweisung
2. Phase 3 Wochen
Kunstflugschulung und Kunstflugprüfung
3. Phase 12 Wochen
Umschulung auf verschiedene Cessna-Typen und Pilatus P-3
Ab 1962 Umschulung auf Piaggio P-149
Nachtlandeübungen und Nachtüberlandflüge
Einführung in den Instrumentenflug
Navigations- und Geografieflüge in der Schweiz und im angrenzenden Ausland

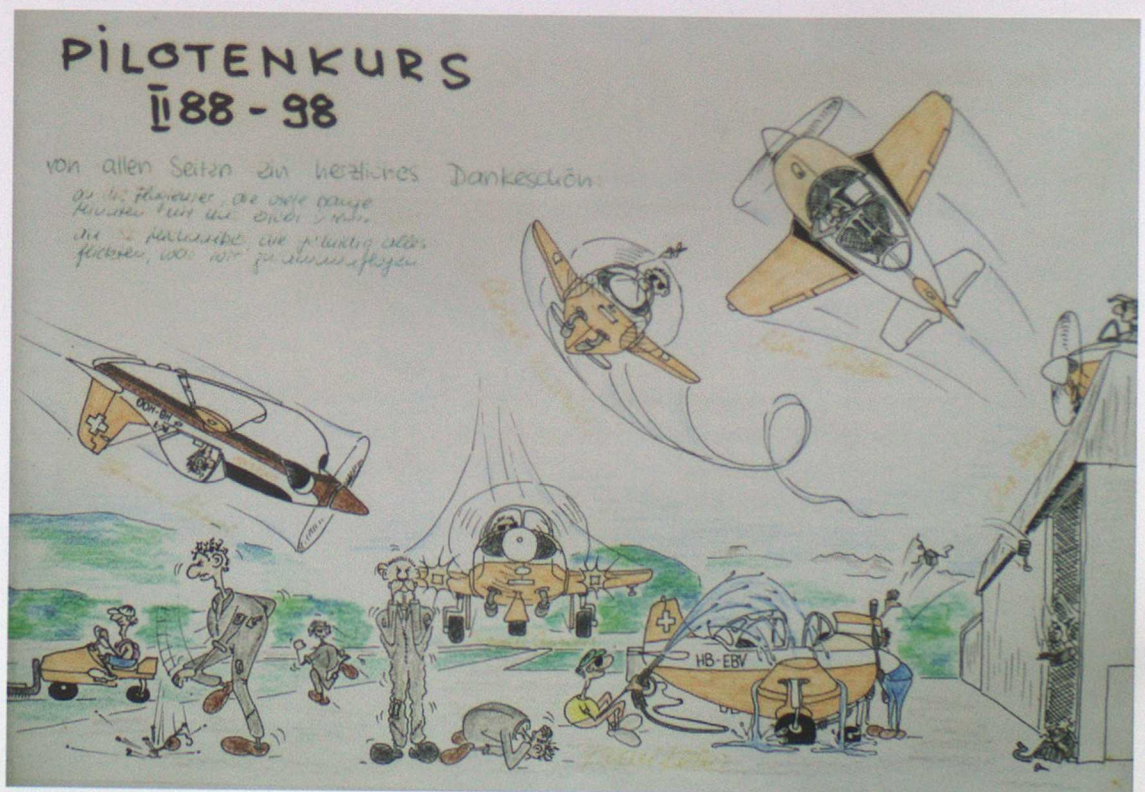


< Die Fluglehrer überwachen den Akroflug eines Schülers



Zum Vergleich nachfolgendes Programm ab 1991:

- | | |
|----------|---|
| 1. Phase | 5 Wochen/35 Flugstunden
Ausbildung bis zur PP-Prüfung durch eine Flugschule des AeCS
PP-Prüfung |
| 2. Phase | 10 Wochen/60 Flugstunden
Flugtraining Piaggio P-149
Linzenzerweiterung für P-149 (Einziehfahrwerk und Verstellpropeller)
Instrumentenflug Basics
CVFR-Ausbildung
Nachtflug (Platzvolten)
Navigationsflüge
Anflüge und Landungen auf fremden Plätzen
Flugtraining PC-7
Angewandter Kunstflug
Platzvolten |



^ Die Schüler bedanken sich bei ihren Fluglehrern

1989 zeichnete sich wieder einmal ein Anstieg der Schülerzahl ab. Das führte zu voraussehbaren Engpässen im Schulbetrieb in Hausen. Um die Überbelastung abzubauen und zugleich unsere Bereitschaft zur immer wieder von den übrigen Schweizer Flugschulen geforderten Öffnung der SLS zu zeigen, wurde die praktische Ausbildung bis zum PP-Brevet ab 1991 an von uns ausgewählten Fliegerschulen des AeCS delegiert. Für die Umschulung auf P-149 und das Weiterbildungsprogramm standen ab diesem Zeitpunkt noch 60 Flugstunden zur Verfügung.

Grundsätzlich hat sich im Verlauf der Jahre am Lerninhalt nicht allzu viel geändert. Die einzelnen Programmpunkte wurden aber anders gewichtet und den veränderten Anforderungen sowie den gesetzlichen Bestimmungen angepasst. Als Akrobatikmeister Albert Rüesch noch als Fluglehrer tätig war, hatte zum Beispiel der Kunstflug einen sehr hohen Stellenwert. So haben im Jahre 1959

alle Schüler des Pilotenkurs (PK) 2/59 an der Schweizermeisterschaft im Kunstflug teilgenommen. Das Akrotraining wurde mit der Zeit etwas abgebaut, aber nie ganz fallen gelassen. Wir haben immer die Ansicht vertreten, dass das Fliegen in der Vertikalen zur Basisausbildung eines Berufspiloten gehört. Bis ungefähr 1973 haben unsere Schüler immer noch das Akrobrevet erworben. Später wurde nur noch ein reduziertes Training durchgeführt.

Hingegen wurde der Flugplanung, der terrestrischen und der Radionavigation, sowie der Umgang mit der ATC immer mehr Beachtung geschenkt. Es wurde auch jeder Kurs mit einem mehrtägigen Ausland-Navigationsflug abgeschlossen um das Gelernte auch in unbekanntem Gebieten zur Anwendung zu bringen. Stellvertretend für viele sehr interessante, anspruchsvolle, aber auch schöne Flüge, sind nachfolgend einige mit respektabler Reichweite aufgeführt.

PK 2/64 17.7. - 21.7.1964

Zürich – Hamburg – Malmö – Kopenhagen – Oslo – Stavanger – Göteborg – Odense – Bremen – Stuttgart – Zürich

PK 2/65 18.10. - 23.10.1965

Zürich – Genf – Biarritz – Madrid – Sevilla – Gibraltar – Malaga – Valencia – Barcelona – Perpignan – Nizza – Locarno – Zürich

PK 2/66 16.10. - 21.10.1966

Zürich – Genf – Marseille – Valencia – Malaga – Casablanca – Malaga – Alicante – Perpignan – Nizza – Locarno – Zürich

PK 2/68 14.10. – 19.10.1968 (mit 12 Flugzeugen!)

Hausen – Samaden – Ancona – Bari – Palermo – Catania – Neapel – Rom – Bastia – Calgari – Bastia – Genua – Locarno – Bern – Hausen

PK 4/77 16.5. – 20.5.1978

Hausen – Grenchen – Luxembourg – Ostende – Edinburgh – Inverness – Liverpool – Glamorgan – Jersey – Deauville – Grenchen – Hausen



Flugzeuge

Die nachstehende Übersicht zeigt die Vielfalt der über die Jahre eingesetzten Flugzeuge. Behauptet und bewährt haben sich aber während 37 (!) Jahren unsere Standardflugzeuge Piaggio P-149. Diese wurden ab 1963 mit Schalldämpfern („Frankfurter Topf“) ausgerüstet und waren dadurch die leisesten Flugzeuge ihrer Gewichts- und Leistungsklasse. 1979 machten die Flugzeuge eine Verjüngungskur durch. Die FAA konzipierte ein neues Instrumentenpanel und die Avionik wurde auf einen zeitgemässen Stand gebracht. Weil das manuelle Ausfahren der Landeklappen einen grossen Kraftaufwand erforderte, der von verschiedenen Schülern nicht mehr erbracht werden konnte, wurde der Klappenantrieb elektrifiziert.

Ab PK 2/79 erfolgte der Wechsel auf vier erste Semester pro Jahr. Dadurch wurde die zur Verfügung stehende Ausbildungszeit verkürzt. Sie betrug in der Folge nur noch 11 Wochen. Das Flugtraining wurde dementsprechend auf 85 Stunden reduziert. Die nun fehlenden Flugstunden wurden in das Programm der nächsten Ausbildungsphase integriert (F2 in Vero-Beach).

Aus dieser Umstellung resultierte eine sehr schlechte Auslastung unserer Schulflugzeugflotte, die sich zu dieser Zeit aus 9 SIAT 223 und 8 P-149 zusammensetzte. Während der ganzen Ausbildung bis zum PP-Brevet auf SIAT 223 standen unsere P-149 am Boden, und umgekehrt konnten die SIAT in der ersten Phase der Umschulung auf P-149 nicht eingesetzt werden. Wir waren also gezwungen, einen der beiden Flugzeugtypen auszumustern. Für mich war klar, dass für unsere anspruchsvolle Ausbildung auch nur das anspruchsvollere Flugzeug, also die P-149, in Frage kam. Die Bedenken, dass sich das Flugzeug für die Anfängerschulung nicht eignen würde, konnten bald zerstreut werden. Mit entsprechendem Aufwand und Einsatz unserer Fluglehrer ergaben sich diesbezüglich auch keine Schwierigkeiten. So mussten unsere SIAT das Feld räumen und wurden Ende 1982 an die Farner Werke in Grenchen verkauft. Die reduzierte Akroausbildung wurde fortan auf der PC-7 durchgeführt.

Flugzeuge der Grundschulung der SLS:

Piper L-4	2 Flugzeuge von 1959 – 1970
Pilatus P-3	1 Flugzeug von 1959 bis ca. 1964
Bü-131/133	8-10 Flugzeuge, von 1959 bis ca. 1968
Piaggio P-149	10 Flugzeuge von 1961 – 1997
Bölkow BO-207	4 Flugzeuge von 1966 – 1968
Siat 223 Flamingo	10 Flugzeuge von 1966 – 1982



◀ Die SLS-Flotte in Grenoble

Chronik der Grundschulung SLS

1959

- Offizielle Betriebsaufnahme der SLS am 1. September
- PK 2/59 (1. Semester 4. Mai – 31. Oktober)

1959 – 1967

- Ausbildung bis und mit PP-Brevet auf Bü-131/133

1959 – 1963

- Schulbetrieb ab Kloten. Für Flugzeuge ohne Radioausrüstung wird mit Signalen vom Pistenwart auf der Rasenpiste 28/10 operiert
- Bucker-Flugbetrieb für längere Perioden auf dem Flugplatz Altenrhein

1961

- Die ersten zwei P-149 sind in den Betrieb integriert
- Umschulung auf P-149/P3 nach der PP-Prüfung
- Akroausbildung auf Bü-131/133

1962

- Baubeginn auf dem Flugplatz Hausen am 2. Mai
- Die P-3 wird Ende Jahr verkauft

1963

- Einweihung des Flugplatzes Hausen am 2. Mai
- Am 19. Juni nimmt die SLS ihren Betrieb in Hausen auf
- Der Bü-Flugdienst erfolgt nun ab Hausen
- Es stehen jetzt 3 P-149 zur Verfügung. Der Flugbetrieb mit diesen Flugzeugen erfolgt vorläufig noch ab Zürich

1964

- Anlässlich eines Alpeneinweisungsfluges stürzt am 9. Juni eine Bü-131 im Val Cornera ab. Die Absturzstelle wird erst am nächsten Morgen anlässlich eines Suchfluges von Dölf Sigg und Ruedi Lüthi gefunden. Der Fluglehrer Hansjörg Lüscher wird schwer verletzt und überlebt rückblickend nur dank der umsichtigen Betreuung durch den unverletzten Flugschüler F. Muggli

1965

- Anlässlich eines gegen die Vorschriften verstossenden „Verwandtenfluges“ stürzt ein Flugschüler mit einer Bü-131 bei Zug ab. Das Flugzeug wird sehr stark beschädigt, der Schüler überlebt mit schweren Verletzungen

1966

- Wir suchen Ersatz für unsere altersschwachen Bucker-Flugzeuge. Die in Frage kommende Siat 223 „Flamingo“ kann frühestens in 2 Jahren für den Einsatz zur Verfügung stehen. Zur Überbrückung und als Ergänzung unserer Flotte werden vier Bölkow Bo-207 eingemietet

1967

- Der Prototyp der Siat 223 steht für Versuchs- und Schulungsflüge zur Verfügung. Das Flugzeug erweist sich als geeignet und es werden 10 Einheiten (7 Normal- und 3 Akroversionen) bestellt.



1968

- Die ersten Siat 223 sind im Einsatz. Die Bücker scheiden aus unserem Betrieb aus
- Die Grundschulung bis zum PP-Brevet werden nun auf Siat durchgeführt
- Infolge Motorpanne setzt Rolf Brunold eine Siat in einen steinhart gefrorenen Acker bei Brütten. Das Flugzeug wird nur leicht beschädigt.

1969

- Alle Siat 223 sind abgeliefert. Die Bo-207 scheiden aus
- Unsere Flotte besteht jetzt aus 5 P-149 und 10 Siat 223.

1970

- Anlässlich eines Auslandsnavigationsfluges mit UeG-Piloten am 27. April gerät eine Siat 223 beim Landeanflug auf Nürnberg im Endanflug in die Randwirbel einer durchstartenden B-727. Die Siat kommt in Querlage vor der Piste in Bodenberührung und wird stark beschädigt. Einer von 3 Insassen wird verletzt
- Am 25. August ist der Fluglehrer Dölf Sigg infolge Motorendefekt mit Feuersausbruch nach dem Überfliegen des Höniggerberges zu einer Notlandung im Bahnhof Altstetten gezwungen. Dölf Sigg und Hansueli Plüer erleiden Rückenverletzungen, die aber wieder ausheilen. Der zweite Schüler, Beat von Tobel, kommt mit dem Schrecken davon und fliegt nach kurzer Zeit wieder. Das Flugzeug, die Piaggio HB-EBW, ist (leider) abbruchreif
- In Hausen wird die Hartbelagpiste gebaut, kann aber infolge Einsprache der Gemeinde Rifferswil vorerst nur zu zwei Dritteln fertig gestellt werden
- Trotzdem wird erstmals ab Flugplatz Hausen ein reguläres Wintersemester durchgeführt



▲ Dölf Sigg landet die defekte Piaggio im Bahnhof Altstetten. Eine Meisterleistung!

1971

- Die Hartbelagpiste ist fertig erstellt und der Platz kann somit das ganze Jahr benutzt werden. Auch unsere Piaggos können jetzt uneingeschränkt ab Hausen eingesetzt werden

1972

- Das Programm erfährt kleinere Anpassungen. Die Flugstunden werden auf 150 reduziert



1973

- Das Flugprogramm ist ganz auf den Einsatz von Siat 223 und P-149 abgestimmt

1974

- Wieder eine Notlandung infolge Motorenpanne. Martin van Berkel landet eine P-149 im Vorland der Thur bei Pfyn. Die Maschine bleibt unbeschädigt und kann nach der Motorenreparatur im Gelände wieder ausgeflogen werden

1975 - 1978

- Alles läuft ruhig nach Programm

1979

- Ein Schüler produziert eine Bauchlandung mit einer P-149 auf der Piste 28 in Kloten
- Ab PK 2/79 werden pro Jahr vier erste Semester à 11 Wochen durchgeführt
- Die Flugstunden werden auf 85 reduziert. Der Lerninhalt der Programme bleibt aber grundsätzlich gleich

1980

- Infolge Fehlmanipulation beim Umstellen des Benzinahns landet ein Schüler mit abgestelltem Motor im tiefen Schnee in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes Hausen. Das Flugzeug überschlägt sich und wird beschädigt. Der Schüler kommt mit dem Schrecken davon

1982

- Ein sehr trauriger Kursabschluss für den PK 4/81. Die beiden Schüler HP. Gloor und K. Schwizer geraten am 4. März über dem Hirzel in schlechtes Wetter und stürzen mit ihrer Siat ab. Beide kommen dabei ums Leben. Der erste tödliche Unfall in der Grundausbildung der SLS
- Wir dürfen im August unsere Pilatus PC-7 übernehmen
- Das Flugzeug wird vor allem für Akroflüge, aber auch für das Voltentraining eingesetzt. Damit eröffnet sich für unsere Schüler eine ganz neue Dimension bezüglich Geschwindigkeit und Bewegung in der Vertikalen
- Die neun verbleibenden Siat werden an die Farnerwerke verkauft

1983

- Der PK 3/82 fällt aus Bedarfsgründen aus. Die „arbeitslosen“ Fluglehrer und Mechaniker säubern mit Hacken und Schaufeln bewehrt die Pisten- und Rollwegränder von Unkraut. Nur die orangen Überkleider der Strassenarbeiter haben noch gefehlt

1985

- Als erste Frau beginnt Gaby Lüthi ihre Pilotenausbildung. Sie beweist auf eindrückliche Art und Weise, dass eine Frau sowohl von den fliegerischen, wie auch den physischen und psychischen Fähigkeiten her sehr wohl im Stande ist, mindestens ebenso gute Leistungen zu erbringen wie ihre männlichen Kollegen

1986

- Der 29. Oktober ist wieder ein schwarzer Tag in unserem Flugbetrieb. Der Schüler H. Windmüller stürzt bei mittelmässigen Wetterbedingungen mit einer Piaggio an der Baarburg ab und findet dabei den Tod



1987

- Noch einmal gibt es einen Lichtblick. Wir suchen nach einem Piaggio-Ersatz. Es wird eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von Hans-Ulrich Mäder zusammengestellt, welche sich dieses Problems annehmen soll. Das Projekt FFA-2000 könnte unser zukünftiges Schulflugzeug sein. Wir haben Gelegenheit, aktiv am Anforderungsprofil und am Layout des Cockpits mitzuarbeiten. Es wäre ein massgeschneidertes Flugzeug geworden. Leider wurde nichts daraus

1991

- Auslagerung der praktischen Ausbildung bis zum PP-Brevet in ausgewählten Flugschulen des AeCs

1995

- Restrukturierungsmassnahmen innerhalb der Swissair erzeugen einen Überbestand an Piloten. Ab Herbst erfolgen bis auf weiteres keine Neuanstellungen. Der Vertrag des EVED mit der Swissair zur Führung der SLS wird vorsorglich auf Ende 1996 gekündigt. Der letzte Pilotenkurs 4/95-129 beginnt die Ausbildung

1996

- Im März schliessen die letzten Schüler der SLS die Ausbildung in Hausen ab.
- Das bewährte Team wird dezimiert. Die Fluglehrer Beni Kobel und Rico Dünser müssen entlassen werden. Otti Jung wird frühpensioniert und Albi Moroff wird auf 50% gesetzt

1997

- 30. Juni: Ende der SLS
- Die Halterschaft auf dem Flugplatz Hausen wird der neu gegründeten Flugplatzgenossenschaft Hausen-Oberamt (FGHO) übertragen



Λ Verabschiedung von den verbliebenen Piaggos (Hans U. Schwendener)



Schlussbetrachtungen

Seit der Inbetriebnahme der SLS haben rund 800 Kandidaten und auch eine Anzahl Kandidatinnen die Flugausbildung im ersten Semester durchlaufen und dabei gegen 110'000 Flugstunden und 340'000 Landungen totalisiert. Unsere Fluglehrer haben mit grossem Einsatz und viel Ausdauer den angehenden Linienpiloten und -pilotinnen die Grundlagen für ihren späteren Einsatz vermittelt. Das „Hausener Team“ darf auf eine erfolgreiche, verantwortungsvolle und sehr schöne Tätigkeit zurückschauen.

Wie dem Chronikteil zu entnehmen ist, wurden wir auch von Vorkommnissen im Flugdienst nicht verschont. Motorausfälle haben zu einigen Notlandungen geführt, die alle für die Besatzungen glimpflich abliefen. Schwerwiegend sind aber vier

Flugzeugabstürze, die zu Verletzten und leider auch zu drei Todesfällen geführt haben. Anscheinend ist das Risiko in einer jahrelangen fliegerischen Tätigkeit nicht ganz auszuschliessen. Die positiven Erfahrungen und Erlebnisse hatten aber in all den Jahren klar die Oberhand und dafür sind wir dankbar.

Zum Schluss habe ich das Bedürfnis einigen Personen und Organisationsstellen meinen Dank auszusprechen.

An erster Stelle sind wir alle dem verstorbenen „Pirat“ A. Gehriger zu grossem Dank verpflichtet. Er darf wohl als Urheber der SLS bezeichnet werden und ihm ist es auch weitgehend zu verdanken, dass der Flugplatz Hausen am Albis gebaut wurde.

Weiter möchte ich meinen herzlichen Dank aussprechen:

- Allen Mitarbeitern des „Hausener Teams“ für ihre Kameradschaft und für ihren professionellen, verantwortungsbewussten und unermüdlichen Einsatz zu Gunsten des Nachwuchses für Linienpiloten.
- Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schulverwaltung SLS. Sie haben uns vor allem unter der Leitung von Hans Benz immer unterstützt und uns möglichst weitgehend vom „Papierkrieg“ entlastet.
- Unseren Vorgesetzten dafür, dass sie uns in der Gestaltung des Flugbetriebes so viel Freiheit gelassen haben.
- Der Bevölkerung und den Behörden der Gemeinden Hausen, Kappel und Rifferswil für ihr Verständnis und das freundschaftliche Zusammenleben.
- Und der Familie Baumgartner für die freundschaftliche Aufnahme auf ihrem ehemaligen Grund und Boden wie auch sehr oft in ihrem gemütlichen Haus am Rande des Flugplatzes.

Dietlikon, den 22. Mai 1997“



• Die Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS) / Albis Wings

Die Geschichte dieser Gruppe begann am 24. Juli 1958 im Landhaus Seebach. 17 interessierte Angestellte der Swissair gründeten unter der Leitung von Walter Nussbaumer die Sportfluggruppe des Personals der Swissair (SFS). Innerhalb eines Jahres stieg die Mitgliederzahl bereits auf über 100 an. Mitglied konnte grundsätzlich nur werden, wer bei der Swissair angestellt war. Ein kleines Kontingent war für andere Interessenten reserviert, zum Beispiel für Einwohner der Anliegergemeinden. In der Gründerzeit wurde die Gruppe von der Geschäftsleitung der Swissair grosszügig unterstützt. Bald wurde die Sportfluggruppe in die Freizeitorganisation des Personals der Swissair (FPS) integriert und genoss während langer Zeit die finanzielle Unterstützung dieser Organisation. Die SFS war in den Anfängen hauptsächlich eine Segelfluggruppe, die neben 5 Segelflugzeugen nur ein einziges Motorflugzeug besass. Da vorerst kein eigener Flugplatz vorhan-

den war, flog die Gruppe in Frauenfeld, Speck-Fehraltorf, Spreitenbach und Dällikon.

1963 zog die SFS von Spreitenbach auf den eben erstellten Flugplatz Hausen um. Hier entwickelte sich die Gruppe rasant, und bald stieg die Mitgliederzahl auf über 250.

Sukzessive wurde auch die Motorflotte ausgebaut, und da die SFS grossen Wert auf die Ausbildung von Fluglehrern sowohl für den Motor- als auch für den Segelflug legte, erhielt sie vom BAZL bereits 1960 die Genehmigung zur Führung einer Flugschule. Die Swissair unterstützte die SFS weiterhin über die FPS, so dass die Flotte ständig ausgebaut oder erneuert werden konnte. Im Verlaufe der Jahre bildete die SFS viele Motor- und Segelflugpiloten aus, die sich, vor allem im Segelfluginbereich, auch an Wettbewerben beachtlich in Szene zu setzen vermochten. Erwähnenswert ist der 1000-km-Flug von Max Bachmann, den er 1988 in Na-



▲ Aquila A210 in Samedan
(Marcel Meyer)



▲ Die Cessna HB-CQW auf einem
Altiport irgendwo in Frankreich
(Peter Arbenz)



mibia flog. Er war der 3. Schweizer, dem diese ausserordentliche Leistung gelang. Heute werden Flüge über die 1000er Grenze hinaus auch von Hausen aus geflogen.

2001 wurde die nationale Fluggesellschaft Swissair aus finanziellen Gründen gegründet. Das war für die Gruppe ein schwerer Schlag, fiel doch damit die ehemals finanzstarke „Mutter“ im Hintergrund weg. Damit wurde eine Neuorientierung der Gruppe notwendig. Nach langen Diskussionen an einer Jahresversammlung wurde die Gruppe umbenannt, hiess fortan Sportfluggruppe Swissair und war ab sofort auch für Nicht-Swissair-Angestellte offen.

Der Name Swissair ist offensichtlich ein geschützter Name, und so erteilte die Swiss der Gruppe die Bewilligung den Namen weiterhin zu benutzen, verbunden mit bestimmten Auflagen. 2012 verlangte die Swiss plötzlich, die Gruppe müsse auf den Namen Swissair verzichten. Gründe

nannte sie keine. So wurde aus der Sportfluggruppe Swissair unter dem Druck der Juristen der Swiss die neue Fluggruppe Albis Wings.

Die Segelflugsparte der Sportfluggruppe litt in den letzten Jahren je länger, desto mehr an Nachwuchs und Personalmangel. Einerseits beendeten ältere Piloten ihre Flugtätigkeit, andererseits wurde der Nachwuchsförderung offensichtlich zu wenig Bedeutung zugemessen.

Dies führte dazu, dass der Vorstand der Sportfluggruppe, der inzwischen aus Mitgliedern bestand, die nicht aus der Swissair stammten, den Segelflugteil abtrennte und die Segelflugzeuge nach und nach verkaufte. Heute ist die Gruppe Albis Wings eine reine Motorfluggruppe. Die noch verbleibenden paar Segelflieger fanden Unterkunft in den anderen Segelfluggruppen, der grösste Teil davon in der neu in Hausen fliegenden Segelfluggruppe Skylark.



^ Der Supercub HB-POD mit Skiern auf dem Theodulgletscher vor dem Matterhorn (Markus Walz)



• Die Segelfluggruppe Möve (SGM)

Ein weiteres Geburtstagskind – 75 Jahre Segelfluggruppe Möve.

Ein Jahr nach der Inbetriebnahme des Flugplatzes, im Frühjahr 1964 bezog die Segelfluggruppe Möve hier ihre neue Heimatbasis. Zu diesem Zeitpunkte blickte die Gruppe aber schon auf ein Vierteljahrhundert Gruppengeschichte zurück. Lassen wir die Chronik sprechen:

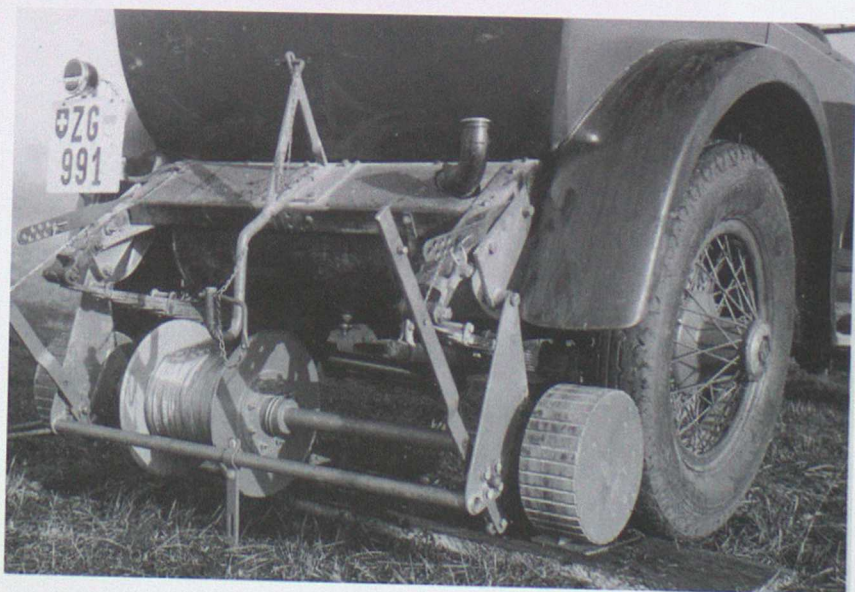
Im Jahr 1938 gründeten die Ballonfahrer Ernst Huber und Eugen Grau die Segelfluggruppe Zug, die sich seinerzeit zum grössten Teil aus Lehrlingen und Angestellten der damaligen Firma Landis & Gyr zusammensetzte. Der Anfang war bescheiden. Mit einem zusammengeflückten Zögling Nr. 129 und einem noch älteren „Holsderteufel“ Nr. 107 sowie einem Packard Jahrgang 1929 als Zugfahrzeug zigeunerte die Gruppe im nahen Säuliamt umher. In den Flugbüchern sind Startorte verzeichnet wie Ebertswil, Hausen, Aeugst, Kappel, Knonau, Kollermühle (bei Cham) oder Oberägeri. Enorm waren Idealismus und Begeisterung, denn jeder Meter Höhe und jede Sekunde Flugzeit, anfangs noch in einstelligen Werten, wurden akribisch notiert. Gestartet wurde meist mit dem Gummiseil und allzu oft endeten die Flüge mit einem Schaden am Flugzeug. Für Baubetrieb unter der Woche war damit gesorgt. Noch im Gründungsjahr wurde der Packard mit einer ingeniosen Reibradwinde modifiziert, so dass bereits schwindelerregende Schlepphöhen von 50-60 Metern erreicht wurden und Flugstrecken bis zu einem Kilometer gelangen. Welch ein Fortschritt!

1938 – 1953

Die Gruppe hatte kein festes Zuhause. Während der Kriegsjahre war der Betrieb stark eingeschränkt. Es folgten zwei Namenswechsel; 1942 zur Gruppe Horgen-Zug und 1952 zur Segelfluggruppe Möve (explizit mit einem v geschrieben, nicht etwa Möve).

1953-1955

Flugbetrieb ab dem Flugplatz Wangen-Lachen. Geschleppt wurde mit einem 65PS-Piper. Dem Wunsch nach etwas mehr PS entsprechend wurde für 1000 Franken eine Dewoitine D26 HB-RAG aus Überbeständen der Luftwaffe gekauft. Das Problem war nur, dass man keine Piloten für diesen Typ hatte!



Λ Seilwinde am Packard 1936. Das Strassenverkehrsamt Zug konnte den damaligen Besitzer der Nummer nicht mehr eruieren (Heini Meili)



1956 – 1964

Flugbetrieb ab den Flugplätzen Dällikon (SG Lägern) und Spreitenbach (SG Zürich). Davor ein kurzes Intermezzo in Speck-Fehraltorf, da dort ein Dewoitine-Pilot verfügbar war.

1964

Im Frühjahr bezog die Gruppe auf dem neu eröffneten Flugplatz Hausen am Albis ihr Domizil und kehrte damit in die Region ihrer Gründungszeit zurück.

1965 / 1966

Auch auf dem neuen Flugplatz strebte die Gruppe bald einmal nach Unabhängigkeit im Schleppbetrieb und beschaffte im April 1965 eine fabrikneue Piper HB-OYD. Im gleichen Sommer wurde die JOB 15 auf dem Flugplatz vorgeführt. Der aus Österreich stammende Tiefdecker mit Heckfahrwerk bestach durch seine überlegene Schlepplleistung sowie durch vier Sitze, die den Reiseflug begünstigten. Kurzerhand wurde die Piper verkauft und am 10. Mail 1966 konnte die neue JOB 15 in Empfang genommen werden.

1975

Die JOB 15 wird auf einen 180PS-Motor umgerüstet (vormals 150PS) und nennt sich nun JOB15/2-180

1996

Die SG Möve veranstaltet ein JOB-Fly-In. Von den ca. noch 15 flugfähigen Maschinen finden deren sieben den Weg nach Hausen. Gemeinsam mit unseren Gästen aus Österreich und Deutschland geniessen wir ein wunderbares Sommer Wochenende. JOB-Konstrukteur und SGM-Gruppenmitglied Fritz Birkner genießt es inmitten seiner „Kinder“.

2013

Die SG Möve betreibt weiterhin ihren Oldtimer JOB HB-ELD sowie den Doppelsitzer DuoDiscus HB-3160 und zwei Einsitzer; LS 4 HB-1633 und Discus 2 HB-3322.



^ Job-Fly-in in Hausen 1996. Links Joe Birkner, der Konstrukteur der Job.



• Die Segelfluggruppe Knonaueramt (SGKA)

Die SG-Knonaueramt feierte 1997 das 30 jährige Jubiläum und gehört somit eher zu den jüngeren Segelfluggruppen der Schweiz. Ihre Geschichte fängt, wie bei vielen anderen Gruppen, mit dem Bau von Modellflugzeugen an. Die späteren Gründer der Segelfluggruppe begannen anfangs der 60er Jahre schon im Alter von 9 -16 Jahren mit dem Bau von Segelflugmodellen.

Die Faszination des Fliegens, handwerkliche Geschicklichkeit und viel Engagement für dieses gemeinsame Hobby waren Anstoss und Basis einer Bewegung, die sich bis heute zu einer sportlichen Segelfluggruppe von über 40 Mitgliedern entwickelte.

Im Jahr 1967 bewarben sich die begeisterten Segelflieger als Mitglieder bei bereits in Hausen ansässigen Segelfluggruppen. Die Rifferswiler fanden Anschluss bei der „Swissair“. Den Auswärtigen aber blieb die Türe verschlossen. Bei

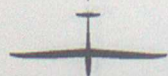
der Swissair waren nur 25% Firmenfremde erlaubt. Vorerst waren diese Enthusiasten noch nicht in einer eigentlichen Segelfluggruppe organisiert. Abklärungen beim Aeroclub der Schweiz fielen positiv aus. Ermuntert durch das Luftamt in Bern und durch den damaligen Präsidenten der Sektion Zürich des Aeroclubs, Hannes Steiger, gründete die kleine Gruppe entgegen des lokalen Widerstandes am 2.8.1967 im Restaurant Löwen in Affoltern a/A die Segelfluggruppe Knonaueramt (SGKA).

Im Jahr 1968 verhandelte die junge Gruppe mit dem Besitzer des Flugplatzes Hausen und erreichte „eine Flugerlaubnis auf Zusehen“.

So war von einer kleinen Schar flugbegeisterter Aemter der Grundstein für eine leistungsorientierte Segelfluggruppe gelegt worden. Zehn Piloten teilten sich sechs Flugzeuge, ein Verhältnis, das für damalige Zeiten einmalig war.



Λ HB-3355 mit R. Schneebeli (Bert Schmelzer)



Um auch beim Schleppbetrieb die Unabhängigkeit zu erlangen, kauften die „Knonauer“ in Frankreich eine neue Schleppmaschine des Typs „Robin“ DR400/180, die legendäre HB-EYA, die leiseste Schleppmaschine der Welt. Diese wurde im Jahr 1994 durch die noch leistungsfähigere Robin DR400/200 HB-KDO ersetzt. Dank einer Totalrevision in der Wintersaison 2010/2011 ist die HB-KDO heute in einem tiptoppen Zustand und kann auch die schwersten Segelflugzeuge inkl. Wasser innert nützlicher Frist hoch über die Voralpen schleppen. Der Robin wird durch die Schleppgemeinschaft Knonaueramt (SGeKA) betrieben.

Zur Gründerzeit bestand der Verein vorwiegend aus fast gleichaltrigen, relativ jungen Mitgliedern. Heute ist die Zusammensetzung sehr heterogen.

Die Segelfluggruppe Knonaueramt gehört mit ihren 30 Jahren zu den jüngeren Gruppen in der Schweiz. In dieser Zeit hat sie sich mit ihren Aktivitäten sehr stark engagiert. Ob im Segelflugzeugbau, Wettbewerbs- und Streckenflug, sie war immer vorne und mit viel Engagement dabei. Dieser Drang wurde zwar nicht immer und überall mit Applaus begrüsst, es hat aber zu guter Letzt für alle fruchtbare und schöne Zeiten in und ums Vereinsleben der Knonauer Segelfluggruppe gebracht. So haben diverse Mitglieder der SGKA ihren 1000km-Flug realisiert und gute Platzierungen in nationalen und internationalen Wettbewerben erreicht. Das Gruppenleben ist innerhalb der SGKA sehr wichtig, und Alt und Jung, Männer und Frauen lassen die guten Flugtage oft mit einem Grillabend auf dem Flugplatz ausklingen.



^ Die junge Crew der SGKA organisierte 2011 die Schweizer Segelflugmeisterschaft in Hausen. Die Teilnehmer lobten die Organisation und fanden, es sei eine der schönsten Meisterschaften gewesen! (Hans U. Schwendener)



• Die Segelfluggruppe Skylark SGS

Bei den Gleitflügen Otto Lilienthals im Jahre 1890 waren die Skylarker nicht, noch nicht, dabei. Doch anfangs der Dreissigerjahre gab es in der Region Bülach bereits Einzelgänger, die sich, von ihren Mitmenschen oft als lebensmüde betrachtet, mit selbstgebauten Hängegleitern von den umliegenden Hügeln in die Tiefe stürzten. Das erste hochalpine Segelfluglager auf dem Jungfraujoch lieferten die entscheidenden Impulse für das Erwachen des Segelflugsportes in der Schweiz.

Am 13. Mai 1933 war es soweit. Einige Flugbegeisterte schlossen sich zu einer Interessengemeinschaft zusammen. Die Segelfluggruppe Bülach wurde gegründet. Mangels weiterer Mitglieder bestand der Verein zu Beginn lediglich aus dem Vorstand. Diesen Pionieren stand vorerst nur ein halbfertiges Flugzeug zur Verfügung. Es trug den vielsagenden Namen „Hol's der Teufel“ und musste, um mit dem Flugbetrieb zu beginnen, zuerst fertig gebaut werden. Dank der grosszügigen Spende eines Bülacher Arztes in der Höhe von Fr. 650.- konnte zudem ein Karpf-Zögling gebaut werden. Mit diesem Flugzeug wurde in der Folge auf dem „Langen Zinggen“ (heute Anflugschneise auf Piste 16) mittels Gummiseilstart der ganze Schulungs- und Flugbetrieb abgewickelt.

Nach Vertreibung vom „Langen Zinggen“ und dem Irrweg über die Stationen Schaffhausen, Frauenfeld, Dällikon und Spreitenbach fand die SG Bülach 1969 schliesslich in Buttwil eine neue Heimat. Da zum „Geburtsort“ Bülach nun leider gezwungenermassen kaum mehr Bindungen bestanden, legte sich der Verein gleichzeitig mit der Umsiedlung in den Kanton Aargau den neutralen Namen Skylark zu. Die deutsche Übersetzung „Feldlerche“ war vermutlich zu wenig attraktiv, zudem bedeutet das Wort auch Ulktreiben, Streiche spielen und passt in diesem Sinne gut zur Gruppentradition. 2011 zügelte die Gruppe auf den Flugplatz Hausen am Albis, nachdem das Umfeld in Buttwil leider keine positiven Perspektiven mehr bot.

Heute zählt die Segelfluggruppe Skylark etwa 30 aktive Piloten und ebenso viele Passivmitglieder und Gönner.

Die Segelfluggruppe Skylark betreibt mit vier eigenen, ihren Dienst ehrenamtlich leistenden Fluglehrern, eine vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) anerkannte Segelflugschule. Die Gruppe, in der, wie bei ihrer Gründung, auch heute noch nicht allein das Leistungsdenken, sondern in erster Linie die Pflege guter Kameradschaft im Vordergrund steht, kann sich auf eine personell und finanziell gesunde Basis stützen und blickt mit Zuversicht in die Zukunft.



▲ Flugbetrieb der SG Bülach im „Langen Zinggen“ mit einem Zögling



▲ Der moderne Doppelsitzer DG-1000 im Anflug





▲ Dimona FTL 56 (Cyril Hertz)

Im Jahre 1992 gründete Peter Zweifel seinen Flugzeugunterhaltsbetrieb. 1994 wurde die Einzelfirma in die Skyparts GmbH umgewandelt und 1997 übernahm die Skyparts die Betriebsstätte in Hausen a. Albis.

Darauf folgend wurde der Betrieb zu einem JAR 145, heute EASA zertifizierten Betrieb ausgebaut. Am 1. Juli 2012 übernahm Jörg Cantieni den Maintenance-Betrieb. Er führt ihn seither mit höchstem Qualitätsanspruch und grosser fliegerischer Leidenschaft.



Betriebszweige:

- Handel mit Flugzeugen und Ersatzteilen
- Unterhalt von Luftfahrzeugen bis 5.7 Tonnen mit Kolbenmotoren (nach EASA-145.0234)
- Unterhalt von und Reparaturen an Kolbenmotorflugzeugen
- Restauration von Flugzeugen
- Umbau/Änderungen von und an Flugzeugen
- Schätzung von Flugzeugen
- Spezialarbeiten: spezialisiert auf Sternmotoren, Classic und Warbirds (Umbau und Exchange / Overhaul)
- Propeller Overhaul, Reparaturen und Spezialarbeiten (bei RUAG Aerospace in Lodrino)
- Maintenance in Luzern-Beromünster
- Transport von Flugzeugen von und nach Übersee
- Motoren Überholungen (bei Cermec S.A.)



Die Skyparts-Crew (Peter Tobler)
Von links nach rechts: Matthias Rehmann, Jörg Cantieni, Aline Killer, Marco Lang. Nicht auf dem Foto ist Werner Spichtig

Die Firma METAIR

METAIR betreibt eine TTC-ECO-DIMO als Plattform für Messgeräte jeglicher Art. Der selbststartende, doppel-sitzige Motorsegler zeichnet sich durch seinen sehr leisen Betrieb, geringen Spritverbrauch, einer Reisegeschwindigkeit von 150 bis 200km/h und 5 Stunden maximaler Flugzeit aus.

Unter den Tragflächen des Flugzeuges sind zwei strömungsoptimierte Behälter, sogenannte „Underwingpods“, angebracht. Diese können jeweils mit maximal 50 kg Messausrüstung bestückt werden. Wir bieten umfangreiche Messsysteme (meteorologisch, chemisch, Fernerkundung) an. Unser Messsystem kann jederzeit für speziellen Anwendungen oder persönlichen Bedarf erweitert und modifiziert werden.

Die Firma Skyparts



• Die Fliegerschule Hausen (FSH)

Im Jahr 2004 wurde die Flieger-Schule Hausen a.A. (Dünser & Partner GmbH) gegründet mit dem Ziel, eine ganzjährige Flugschule für den Motorflug in Hausen a.A. zu betreiben. Als Grundschriftflugzeug steht die 3-plätzigige FFA Bravo AS202/150 zur Verfügung. Bereits im ersten Betriebsjahr bildet die Flieger-Schule knapp 10 Privatpiloten aus. Im Jahr 2006 wurde das Ausbildungsangebot erweitert und es konnte beispielsweise die Nachtflugausbildung oder die Kunstflugausbildung absolviert werden. Die Anzahl gegebener Fluginstruktionsstunden erreichen erstmals die 1'000 Stunden Grenze. Neu steht auch ein 4-plätziges, gut motorisiertes und doch leises Reiseflugzeug im Angebot, eine Cessna C172 Superhawk. Erstmals in der Schweiz bietet eine Flugschule die theoretische Ausbildung ‚Survival für Privatpiloten‘ an. Dieses Angebot ist einmalig, die Nachfrage und das Interesse ist gross.

Im Jahr 2008 kommt die Cessna Trainer, eine 2-plätzigige RA F150F-150 nach zweijähriger Umbauzeit in den Schulbetrieb. Im Jahr 2010 ist die Anzahl weibliche versus männliche Flugschüler erstmals (fast) identisch. Das Projekt „Round the world for children – UNICEF“ (RTW2012) prägt das Jahr 2012. Es ist das Projekt einer jungen Crew um Carlo Schmid, die sich den Eintrag ins Guinness Buch der Weltrekorde zum Ziel gesetzt hat. Der Schweizer wird im 2012 im Alter von erst 22 Jahren als jüngster Pilot der Geschichte die Welt umrunden. Das Pilotentraining von Carlo Schmid für die Weltumrundung findet in der Flieger-Schule Hausen a.A. statt. Auch das Weltrekord- (Trainings-) Flugzeug wird von der Flieger-Schule Hausen a.A. operiert.



△ Die HB-CBF der FSH in Samedan (Aldo Bidini)



Der Swiss Flying Club (SFC)

Im Gegensatz zur Vorgängerin Swissair bestand für die Mitarbeiter der SWISS International Airlines keine Firmensportfluggruppe. Ebenfalls fehlte bis zu diesem Zeitpunkt eine Fluggruppe für die Mitarbeiter der Aufsichtsbehörde BAZL. Daher kam bei einigen Genossenschaffern, die bei der SWISS tätig sind, der Gedanke auf, eine neue Fluggruppe zu gründen, die vordergründig für die Mitarbeiter der SWISS offen steht. Auch hier unterstützten Mitarbeiter diese Idee.

Am 30. November 2010 wurde in den BAZL Räumlichkeiten des Operation Centers am Flughafen Zürich der neue Verein und Flugschule SWISS Flying Club gegründet. Für einen jungen Verein, der wohl an den Traditionen der ehemaligen Fluggruppe für das Personal der Swissair, wie auch der SLS anknüpfen möchte, ist es schön, dass die Homepage Hausen am Albis sein darf. Einige Mitglieder haben hier ihre ersten fliegerischen Erfahrungen gesammelt.

Momentan steht der Verein Mitarbeitern der SWISS und des BAZL offen. Aber auch Mitarbeiter anderer luftfahrtnaher Betriebe, Genossenschaffern der FGHO und Bewohnern der Gemeinden Hausen a/A,

Rifferswil und Kappel am Albis heissen wir gerne willkommen.

Zurzeit bietet der nun gut 60 Mitglieder starke Verein professionelle Grundschulung und Weiterbildung (Nachtflug) auf der modernen Aquila A210 an. Zudem strebt der Verein Kooperationen mit verschiedenen Vereinen und Flugschulen an, um eine optimale und interessante Ressourcennutzung umsetzen zu können.

So finden gemeinsame Projekte mit der SWISS Aviation Training, Fachhochschule Winterthur (Studiengang Aviatik), der Motorfluggruppe Zürich, der Flugschule Grenchen und der Fluggruppe Mollis sowie der Ecoflight Flugschule statt.

Die Flugschule bietet speziell den Absolventen der Linienpilotausbildung nach dem Multipilotenkonzept (MPL) ein Modul an, um die Privatpilotenlizenz mit dem Eintrag auf Kolbenflugzeugen im Sichtflugbereich zu erlangen. Bei der neuen Ausbildung zum Linienpiloten ist dies nicht mehr enthalten.

Dem SWISS Flying Club ist es ein Anliegen, die Verbindung zwischen Grossfliegerei und der Kleinaviatik zu fördern.



^ Die Aquila A210 HB-SFX des Swiss Flying Clubs über dem Zugersee



• Weitere Benützer

Der Flugplatz Hausen a.A. ist ein privates Flugfeld. Fliegen kann hier nur, wer Mitglied der FGHO ist und entsprechende Anteilscheine der Genossenschaft erworben hat. Daneben gibt es noch die Möglichkeit über Jahresbeiträge am Fluggeschehen in Hausen teilzunehmen. So sind neben den oben erwähnten Fluggruppen und -schulen auch einzelne Private in Hausen stationiert. Da die Platzverhältnisse relativ knapp sind, kann nur eine beschränkte Anzahl privater Flugzeuge hier abgestellt werden.

Da die Piloten und Pilotinnen auf dem Flugplatz Hausen nicht nur vom Fliegen leben können, muss auch für ihr leibliches Wohl gesorgt werden. Suzanne Perret hat diese Aufgabe während den letzten rund 10 Jahren in ihrem Container-Kiosk wahrgenommen.



Das vorerst letzte öffentliche Geplänkel um den Flugplatz fand im Zusammenhang mit dem Kauf des Flugplatzes durch die FGHO und der Veröffentlichung des SIL statt. In den letzten neun Jahren aber ist es um den Flugplatz Hausen eher still geworden, zumindest was die Auseinandersetzungen in den Medien betrifft. Das lässt natürlich Hoffnung aufkommen.

Ruhiger geworden ist es wohl auch deshalb, weil die virulentesten und lautesten Gegner entweder verstorben oder aus der Gegend weggezogen sind. Einzelpersonen, die sich von irgendetwas gestört fühlen, gibt es wohl immer und überall. Wir hoffen natürlich, dass unser idyllisch gelegener Flugplatz noch möglichst lange im bisherigen Rahmen betrieben werden kann.

Hausen am Albis, im August 2013
Hans U. Schwendener

Schlusswort

