

Information

des Forums Flugplatz Dübendorf

Im Jahr 1990 gegründeter unabhängiger Verein, dessen Mitglieder sich zu einer glaubwürdigen Landesverteidigung und leistungsstarken Luftwaffe bekennen.

Postfach 1085, 8600 Dübendorf 1, Postkonto: 80-47799-0 / Internet: <http://www.forum-flugplatz.ch> / E-Mail: info@forum-flugplatz.ch

Gedanken zur Diskussion um eine Nutzungsänderung

Am 20. Oktober 1910 startete Pilot Legagneux mit seiner Blériot zum ersten Flug ab dem Flugplatz Dübendorf und bereits einige Tage später pilgerten während einer Woche über 100'000 flugbegeisterte Zuschauer ins neu gegründete Aerodrome von Dübendorf. Am 3. Dezember 1914 wird das weite Gelände zum eidgenössischen Flugplatz erklärt und eine Woche später treffen schon die ersten Militärpiloten mit ihren Flugzeugen in Dübendorf ein. Die erste Bewährungsprobe bestanden die Fliegerstaffeln während den Kriegsjahren 1939-45 im Einsatz für den Neutralitätsschutz. Während dieser Zeit landeten über 100 fremde Bomber und Jagdflugzeuge auf dem Flugplatz Dübendorf.

Am 2. August 1946 wurde mit dem ersten Start eines Vampire Düsenflugzeuges in Dübendorf das Militärjet-Zeitalter eingeläutet. 1985 erreichte der Flugplatz mit 15'593 Jetstarts den Zenit während es Ende 2005, vor dem Abzug der F/A-18, gerade noch weniger als 4000 Starts waren. Eine derart geringe Zahl, mit der selbst linksgrüne Kreise vermeldeten, leben zu können. Anlass dazu gab am 6. Dezember 2004 die Armeeführung mit dem neuen Stationierungskonzept, das aus Spargründen die Schliessung des Dübendorfer Flugplatzes vorsah. Mit diesem Entscheid soll der einzige Militärflugplatz in der Ostschweiz, der als die eigentliche Wiege der schweizerischen Luftfahrt bezeichnet wird, ohne Not geopfert werden.

Dübendorf hat seine europaweite Bekanntheit erreicht, nicht weil sie eine Stadt an der Glatt ist, sondern weil hier die schweizerische Luftwaffe ihre wichtigste Trainingsbasis betrieb und bei unzähligen Anlässen mehrere Hunderttausend Besucher aus ganz Europa begeisterte. Der Flugplatz wurde in kürzester Zeit zum Wahrzeichen von Dübendorf. Das Argument, Dübendorf könnte zum «Silicon Valley» Europas werden, entspringt hingegen einer hochstaplerischen Phantasiewelt.

«Wir haben immer gesagt, es geht»



Die Vision...
Anzeiger von Uster / Zürcher Oberländer 5.11.07

Stationierungskonzept

Dem noch nicht erlegten Bär indessen wird derzeit das Fell bereits über die Ohren gezogen, in dem Begehrlichkeiten geweckt und Projekte mit wohlklingenden Namen präsentiert werden. Aber den «Jägern» ist Einhalt geboten, denn das Stationierungskonzept mit der Konzentration auf zwei Gebirgs- und einen Mittellandflugplatz hat schwerwiegende Mängel die sich beim teilweisen Ersatz der gut 30-jährigen Tiger F-5E Kampfflugzeuge gravierend verstärken. Es reduziert die Flexibilität und konzentriert den Lärm.

Die vom Forum Flugplatz Dübendorf und der AVIA Zürich erstellte und bis heute unbestrittene Analyse zeigt, dass die zur Erfüllung des verfassungsmässigen Auftrages notwendige Anzahl moderner Kampfflugzeuge zur Wahrung der Lufthoheit nicht von drei Flugplätzen aus operiert werden können. Somit hat das Stationierungskonzept nochmals einer vertieften objektiven Überprüfung durch das VBS. Zudem befindet sich der

Sachplan Militär derzeit in der Vernehmlassung. Die von Nationalrat Adrian Amstutz, SVP Bern und von 70 Parlamentariern unterzeichnete Motion verlangt ebenso dieses Stationierungskonzept nochmals zu durchleuchten. Dieses ist nämlich keine in Stein gemeisselte Planungsgrösse und muss nach Bedarf veränderbar sein.

Innovationspark

Die Bevölkerung rund um den Flugplatz Dübendorf hat ein Mitspracherecht, ob sie die schweizweit einzigartige, ebene Grünfläche, mit massvollem, zeitlich limitierten Flugbetrieb erhalten oder einer schleichenden Zubetonierung mit zusätzlichem Verkehr und entsprechenden Immissionen den Vorrang geben will. Wie die raumplanerische Entwicklung zwischen Baden und Uster in Wirklichkeit aussieht, ist aus der Vogelperspektive leicht zu erkennen, nämlich ein beinahe zusammenhängendes, wenig attraktives Häusermeer.

Bezeichnend ist, wie linksgrüne Kreise, die sich 1993 noch im Gleichschritt mit der Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) gegen die Modernisierung der Luftwaffe ins Zeug legten, heute das Flugplatzgelände subito zu besiedeln wünschen mit dem durchschaubaren Ziel, jede Rückkehr der Luftwaffe mit Kampfflugzeugen zu verhindern. Ja selbst eine aviatische Weiternutzung der einst teuer erstellten Infrastruktur soll damit verhindert werden, obwohl diese der einzige Garant zum Erhalt der grünen Perle darstellt. Es gibt nur wenige privilegierte Städte, die über einen eigenen Flugplatz verfügen, die damit einhergehende Grünfläche ist ein Kapital von unschätzbarem Wert, das weder stückweise verscherbelt noch zum Nulltarif einer Stiftung geschenkt werden darf. Zudem wird das Bedürfnis eines weiteren Innovationsparks zu den bereits in der Schweiz vorhandenen rund 60, selbst von Wirtschaftskreisen in Abrede gestellt. Laut dem ehemaligen Chefökonom des Wirtschaftsverbandes Economisuisse, Dr. Rudolf Walser, ist es eine Illusion zu meinen, die Welt würde auf Dübendorf warten und die ganze Innovationskraft der Schweiz liesse sich nur auf diesem Weg sichern. Die 1998 vom Seco erstellte Studie «Der stille Boom» (Thierstein, A./Wolter, S./Wilhelm, B./Birchmeier, U. Verlag Paul Haupt 1999) zeigt, dass die Autoren den originären Beschäftigungseffekt als gering einschätzen.

Die Initianten schreiben in ihrer Studie: «Das Areal des heute noch militärisch genutzten Flugplatzes Dübendorf mit einer Grösse von 265 Hektaren bietet eine in der Schweiz einmalige Chance. Es gehört zu den am besten erschlossenen Wiesen Europas, wenn nicht sogar der ganzen Welt. Selbst ein Forschungspark mit optimaler Grösse von 70 oder 80 Hektaren würde nur gerade einen Drittel des gesamten Areals beanspruchen. Diese Fläche berechnet sich bereits inklusive diverser Wohn- und Gewerbenutzungen, wie sie für die optimale Durchmischung in einem Innovationspark nötig sind. Die nicht für einen nationalen Forschungspark verwendeten restlichen 1,8 Millionen Quadratmeter könnten der lokalen Bevölkerung als Naherholungsgebiet dienen und/oder anderen Nutzungen zugeführt werden, welche der Bundeskasse Mittel zufließen».

«Die Machbarkeitsstudie wurde unterstützt durch private Unternehmen, Institute der ETH Zürich sowie weiteren interessierten Einzelpersonen. Die Erarbeitung erfolgte in Absprache mit dem EDI und dem VBS sowie – bezüglich des Flugplatzes Dübendorf – **mit den Standortgemeinden** und dem Kanton Zürich».

«Die Herausforderungen im Bereich der Forschung und Innovation sowie die nicht mehr benötigten vormals militärisch genutzten Besitztümer des Bundes bilden die Grundlage des Postulates 06.3050. Demnach leistet der Bund zur Bildung einer Stiftung Forschung Schweiz einen bedeutenden Beitrag, indem er frei werdende Standorte (zum Beispiel den im Rahmen des neuen Stationierungskonzepts der Schweizer Armee frei werdenden Militärflugplatz Dübendorf) zur Verfügung stellt oder andere brachliegende Flächen zur Nutzung freigibt. Als Stifter sind neben der Eidgenossenschaft auch die Standortkantone mit einzubeziehen, die sich entsprechend der Bedeutung des Standortes engagieren».

«Die potenziellen Vermögenswerte im Liquiditätsbestand von VBS-Grundstücken wurden zur Landesverteidigung gebildet. Mit der Grundidee der Stiftung Forschung Schweiz wird an diesem ursprünglichen Investitionszweck angeknüpft. Die Mittel sollen zur «geistigen Landesverteidigung» eingesetzt

werden. Es geht um die „Waffen“ der Schweiz im globalen Wettkampf um die Ressourcen intellektuellen Potenzials und der Innovationskraft. Damit scheint eine gute Basis für einen breiten politischen Konsens gelegt zu sein».



«Der Sachplan Militär stellt sicher, dass kantonale und kommunale Richt- und Nutzungsplanungen die nationale Bedeutung militärischer Anlagen entsprechend berücksichtigen. Aktuell gilt der Sachplan Militär vom 28. Februar 2001. Dieser befindet sich jedoch mit dem künftigen Stationierungskonzept der Schweizer Armee in Revision. Im Rahmen der Erarbeitung des Sachplans arbeiten Bund und Kantone zusammen und koordinieren ihre unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen. In diesem Koordinationsverfahren können die Kantone ihre Interessen im Zusammenhang mit dem Sachplan Militär einbringen».

Konsequenzen

Die umfangreiche Studie zieht alles in Betracht, nur keine aviatische Nutzung. Der Hinweis, man nehme dafür nur einen Drittel des Geländes in Anspruch kann nicht darüber hinweg täuschen, dass an eine aviatische Nutzung mit Flächenflugzeugen nicht mehr zu denken ist. Die versiegelte Fläche müsste sehr teuer renaturiert werden und eine weitere bauliche Zupflasterung wäre vorbestimmt.

Auch ist von 12'000 bis 25'000 Arbeitsplätzen die Rede und man kann sich trotz Ringbahn leicht ausdenken, welche Konsequenzen dies für die bereits heute überlasteten Verkehrsknotenpunkte haben wird. Eine Belastung, die man in der Zusammenfassung über den Workshop 2002 «Entwicklungsszenarien für den Flugplatz Dübendorf» gerade als unerwünscht bezeichnet hat. Die Studie bezieht sich auch auf diesen Workshop mit der Bemerkung: «In dieses Verfahren waren neben dem VBS und dem Kanton weitere Kreise und Interessengruppen vertreten». Dieser Hinweis suggeriert, dass das VBS offiziell vertreten war, was jedoch keineswegs zutrif. Es nahmen zwei Vertreter des Bundesamtes für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) in einer Arbeitsgruppe teil.

Zum Abschluss heftete jede der sechs Gruppen ihre favorisierten Varianten nach Prioritäten an eine Präsentationswand. Alle Gruppen bevorzugten Varianten der Kategorie «Wohn-/Arbeitsnutzung am Rand» des Flugplatzes. Auch der Stadtrat von Dübendorf. Der merkwürdige Aktivismus politischer Behördenvertreter von Dübendorf, Volketswil und Wangen zu Gunsten des Innovationsparkes stösst deshalb auf begründeten Argwohn.

Gemeinden, die noch vor kurzer Zeit den Abzug der Kampfflugzeuge mit finanziellem Engagement verhindern wollten, haben den Kopf gewendet obwohl wir immer darauf hingewiesen haben, dass das derzeitige Stationierungskonzept noch nicht der Weisheit letzter Schluss ist.

Aviatisches Technologie Zentrum

Dass es auch noch andere Nutzungsalternativen gibt, nämlich ein aviatisches Technologie Zentrum, das die vorhandene Infrastruktur zu 100% sinnvoll nutzen könnte, wird nur am Rande erwähnt. Ein solches Zentrum liess sich nämlich sofort und mit grossen Erfolgchancen realisieren. Die Ansiedlung von Unterhalt- Wartungs- und Rüstungsbetrieben mit mehreren hundert Arbeitsplätzen mit Ausbildungs- und Lehrlingswerkstätten wären nämlich die einzigen Garanten zum Erhalt der wertvollen Infrastruktur und der einzigartigen Grünfläche. Ein boomender Markt stellt derzeit die Umrüstung vieler Flugzeuge auf verbrauchsärmere Dieselmotoren dar. Es geht in diesen Projekten absolut nicht um die Etablierung eines regulären Flugbetriebes, sondern lediglich um die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur, sprich Hallen, Werkstätte, Unterstände, Pisten, ILS, Rollwege und Vorplätze. Das vorhandene Pistensystem mit dem ILS (Gleitweg- und Landeskursender) soll insbesondere auch für die Anflüge der Superpumas erhalten bleiben.

Die bestehenden Flugbetriebszeiten könnten problemlos übernommen werden und vorallem, der Flugplatz bliebe als strategische Reserve für die Luftwaffe erhalten. Denn niemand weiss, wie sich die Zukunft, nicht zuletzt wegen der zunehmenden Verknappung von Energie-Ressourcen, dereinst entwickeln wird.

Aber das wirklich geniale daran, es liessen sich zwei Projekte nebeneinander realisieren: der Innovationspark zB. auf dem brachliegenden Gelände zwischen Wetzikon-Hinwil

und Rüti und das aviatische Technologie Zentrum dort wo es hin gehört, nämlich auf den Flugplatz Dübendorf. Die Denkfabrik in Wetzikon und Konstruktion mit Erprobung in Dübendorf!

Weshalb die ideenreichen Initianten des Innovationsparkes dieses Szenario nicht selbst aufgenommen haben, zeigt die einseitige Fokussierung auf eine nichtaviatische Weiternutzung des Flugplatzes. Deshalb gehören solche Ideen jetzt ebenso auf den Gabentisch der Raumplanung wie der bereits präsentierte Innovationspark.

Einlösung der Option 2014

Die Frage aber bleibt bestehen, ob in erster Priorität unserer Landesverteidigung weiterhin die militärische Nutzung des Geländes zuzubilligen ist oder nicht? Dazu ist das politische Bekenntnis, zumindest bürgerlicher Parteien nötig, die entsprechenden Mittel zur Erhaltung des Handlungsspielraumes für eine glaubwürdige Armee und effiziente Luftwaffe bereit zu stellen.

Die Einlösung der Option 2014 durch den Zürcher Regierungsrat ist deshalb vordringlich, damit der nötige zeitliche Freiraum für die weitere Planung sichergestellt wird.

Die kürzlich vom Tages-Anzeiger in Dübendorf gemachte, nicht repräsentative Strassenumfrage offenbart übrigens eine äusserst positive Einstellung vieler Einwohner von Dübendorf gegenüber einer Rückkehr von Kampfflugzeugen der Schweizer Luftwaffe. Hut ab vor diesen Bürgern! PB

Wollen wir lieber die weite grüne Oase mit massvollem Flugbetrieb erhalten oder eine schleichende Zubetonierung des Flugplatzes?

Ein Innovationspark könnte übrigens bereits heute zwischen Uster - Wetzikon- Hinwil und Rüti realisiert werden!

