



So strittig wie der Kauf neuer Düsenjets, so offen ist auch die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf. Die Pläne bei Freiwerden des 234 Hektar grossen Areals könnten unterschiedlicher nicht sein. Aber entscheiden wird letztlich der Bund. Und dieser hat keine Ahnung, wohin die Reise gehen soll.

Von Remo Hess

Seit die Armee beschlossen hat, dass in Dübendorf definitiv keine Jets mehr starten werden und der übrige militärische Flugbetrieb nur noch bis 2014 garantiert ist, hat das Tauziehen um das 2,34 Quadratkilometer grosse Flugplatzareal begonnen. Die einen wollen den Standort erhalten, die andern überbauen und dritte haben vor, das ganze Gebiet zu einem Naturpark umzugestalten. Soweit die Ausgangslage einer Podiumsdiskussion, zu der die Vereinigung «Task-Force Flugplatz Dübendorf» eingeladen hat. Das Thema lautete: Welche Zukunft für den Flugplatz Dübendorf?

Moderator FDP-Nationalrat Fillippo Leutenegger konnte ein hochkarätiges Gremium zum Brainstorming im Fliegermuseum Dübendorf begrü-

sen. Auf der Pro-Flugplatz-Seite standen die Nationalräte Max Binder (SVP) und Jakob Büchler (CVP), Präsident der sicherheitspolitischen Kommission. Auf der Kontra-Seite die Behördenvertreter Markus Kägi (SVP), Regierungsrat Kanton Zürich und Lothar Ziörjen (BDP), Stadtpräsident Dübendorf. Die Vertreter des Bundes beziehungsweise der Armee, Bundesrat Ueli Maurer (SVP) und Markus Gygax, Chef der Luftwaffe, blieben einigermassen unverbündlich.

Als Eigentümer des Areals und der Infrastruktur ist der Bund in der Verantwortung. Er bestimmt, was letztlich geschieht. Verteidigungsminister Ueli Maurer beschrieb den Standort als «letzte strategische Reserve», die er am liebsten «so lange wie möglich frei halten» würde. «Man kann

Docu Media Schweiz AG
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'218
Erscheinungsweise: wöchentlich



Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 6
Fläche: 132'999 mm²

den Flugplatz Dübendorf nur einmal überbauen, und dann ist es vorbei», so Maurer.

Auch müsse man sich fragen, wie die Situation in 20, 30 oder 40 Jahren aussehen und welche Rolle der Flugplatz Dübendorf im Wirtschaftsgefüge des Kantons Zürich spielen könnte. «Die Wirtschaft wächst immer mit dem Flugbetrieb», sagt Maurer und räumt ein, dass das Militär nur eine untergeordnete Rolle in dieser Angelegenheit spielt. Noch viele weitere Akteure seien mit einzubeziehen, so Maurer. Dementsprechend liess die Armee im Mai dieses Jahres verlauten, die Weiterführung nach 2014 unter ziviler Mitbeteiligung zu prüfen. Dies entgegen der ursprünglich kommunizierten Schliessungsabsicht. Das würde heissen, dass Dübendorf zu einer «Sleeping Base» umfunktioniert würde, wo die militärische Aktivität zu Gunsten ziviler Fliegerei in den Hintergrund träte. Lothar Ziörjen, Stadtpräsident von Dübendorf, möchte jedoch lieber heute als morgen eine Entscheidung: «Für uns ist es eine unsägliche Situation. Wir brauchen Planungssicherheit. Wir wollen endlich wissen, was mit dem Gelände geschieht.» Bundesrat Maurer stellt eine Grundsatzentscheidung auf Anfang 2012 in Aussicht.

Heiss begehrtes Filetstück

Dass man das Fell nicht verteilen kann, bevor der Bär erlegt ist, war eine oft verwendete Metapher an diesem Abend. Es sei jedoch erlaubt, sich schon mal Gedanken zu machen, so Markus Kägi, angesprochen auf die bereits fortgeschrittenen Planungsszenarien für ein freierwerdendes Flugplatzgelände.

Der Kanton führte unter Mitwirkung der Regionalplanung und der drei Anrainergemeinden 2008 eine erste, im Jahr darauf eine zweite, vertiefende Testplanung durch. Aus dem Schlussbericht des Begleitgremiums geht hervor, dass aus volkswirtschaftlichen Gründen auf eine fliegerische Nutzung des Flugplatzareals zu verzichten sei. Durch die Einrichtung von Sondernutzungszonen liesse sich beispielsweise in Form eines Innovations- und Forschungsparks eine Wertschöpfung

erzielen, die um den Faktor 10 bis 16 grösser wäre als die momentane.

Hinter diesen abstrakten Begriffen steht ein bereits ziemlich konkretes Projekt. Es sieht ein Gefüge von hochtechnologisierten Unternehmen, beispielsweise im Bereich der Gebäudetechnik und -forschung, vor. Eine Machbarkeitsstudie im Auftrag des Vereins «Stiftung Forschung Schweiz» um den Zürcher Nationalrat Ruedi Noser (FDP) beschäftigte sich mit der Umsetzbarkeit eines solch ambitionierten Vorhabens. Das Fazit: Die Bedingungen für ein nationales Forschungs- und Wissenschaftszentrum sind im Glattal günstig.

Aviatisches Kompetenzzentrum

Die Task-Force Flugplatz Dübendorf hingegen kommt in ihrer vergleichenden Nutzwertanalyse, welche sie für die meistgenannten Szenarien erstellen liess, zu einem gegenteiligen Ergebnis. Ihre Untersuchung zeigt, dass eine militärisch- und zivilaviatische Mischnutzung mit Werkfliegerei den grössten volkswirtschaftlichen Nutzen generieren würde. Daran anschliessend hat der Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt Aerosuisse eine Umfrage bei den an einer Ansiedlung auf dem Flugplatz Dübendorf interessierten Unternehmen durchgeführt. Diese Unternehmen wären bereit, einen jährlichen Deckungsbeitrag von 7 Millionen Franken an die Betriebskosten beizusteuern. Zudem würden kurzfristige Investitionen von zirka 60 Millionen Franken ausgelöst und es wäre mit der Schaffung von ungefähr 500 Hightech-Arbeitsplätzen zu rechnen. Der Task-Force schwebt dabei ein Kompetenzzentrum aviatischer oder aviaticknaher Betriebe vor, wie beispielsweise die Firma Aerolite, welche bereits heute in Dübendorf auf Platz ist und sich unter anderem auf die Ausrüstung von Rettungsflugzeugen spezialisiert hat. Von einem solchen Setting versprechen sich die Initianten eine Branchen-Sogwirkung bis über die Landesgrenzen hinaus. Dieses Vorhaben ist insofern umstritten, als auf dem Militärflugplatz Emmen und der «Sleeping Base» Buochs konkrete Projekte laufen, die die Einbindung von branchennahen Unternehmen anstreben. So soll in Buochs



Docu Media Schweiz AG
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'218
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 6
Fläche: 132'999 mm²

ein bis zu 100 Millionen Franken teurer Industriepark für die Luftfahrt entstehen, und in Emmen will die Ruag dutzende Firmen auf dem Flugplatzgelände ansiedeln. Ob der Markt ein weiteres solches Angebot verlangt, ist fraglich.

Auch der Bund hat im Auftrag des VBS und des UVEK eine Studie lanciert, welche die Möglichkeiten und Auswirkungen einer verstärkt zivilen Fliegerei in Dübendorf abklärt. In der Wahrnehmung der betroffenen Gemeinden steht hinter diesen Sondierungen des Bundes die Absicht, Kapazitäten ins Glatttal zu verlegen und damit den Flughafen Zürich-Kloten zu entlasten. Befürchtet wird massiv mehr Fluglärm, zumal nach den Ergebnissen der Testplanung ein ziviler Flugbetrieb in Dübendorf ab zirka 80 000 Bewegungen rentabel wäre. Dieses Szenario steht diametral zu den Bestrebungen der betroffenen Gemeinden, der Regierung und auch des Kantonsrates. So haben die Zürcher Volksvertreter, wenn auch mit knapper Mehrheit, dem Regierungsrat den Auftrag erteilt, abzuklären, wie eine Auslagerung von Kapazitäten der Zürich Flughafen AG nach Dübendorf verhindert werden könnte.

Die Vertreter der Aviatikbranche und flugnaher Betriebe relativieren die Zahl von 80 000 Flugbe-

wegungen jedoch umgehend und verweisen auf die hohe Wertschöpfung, welche ihre Tätigkeiten bringen. So sei auch ein kostendeckender Betrieb mit wesentlich weniger Bewegungen möglich.

Angesprochen auf die Absichten des Flughafens Kloten antwortete der CEO der Betreiberfirma Unique, Thomas Kern, am Podium: «Wir haben ein sozusagen philosophisches Interesse, dass die Infrastruktur in Dübendorf bestehen bleibt. Denn man weiss nie, was in den kommenden Jahren im Flugbetrieb passiert.» Und diplomatisch schiebt er nach: «Aber natürlich würden wir uns nie in diese Diskussion einmischen.»

Horrorszenarien auf beiden Seiten

Dass Dübendorf zu einer vierten Piste des Flughafens Kloten wird, ist in den Augen der Gegner des Flugplatzes ebenso ein Graus, wie es ein Albtraum der Befürworter ist, dass das Gelände dereinst komplett überbaut werden könnte. Durch eine Inserate-Kampagne in lokalen Tageszeitungen verbreiteten sie die Vision eines «Abu Dübi». Dies in Anlehnung an die mit Hochhäusern übersäte Hauptstadt der Vereinigten Arabischen Emirate, Abu Dhabi, welche mittels eines Masterplans aus dem Boden

« Je schneller der Bund entscheidet, umso besser. »



Markus Kägi,
Baudirektor Kanton Zürich

Datum: 23.09.2011

baublatt

fachzeitschrift für die schweizer baubranche

Docu Media Schweiz AG
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'218
Erscheinungsweise: wöchentlich



Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 6
Fläche: 132'999 mm²

Bild: Markus Giesel / zvg



«Sleeping Base», Forschungs- und Innovationspark, Rückbau zum Naturpark oder Hochhaus-Dschungel à la Abu Dhabi wie auf der Bildmontage: Es gibt zahlreiche Visionen für das Flugplatzgelände.



«Sich die Option eines Fortbestands offenzuhalten, entspricht dem gutschweizerischen Kompromissverständnis.»

Ueli Mauerer, Bundesrat VBS

Docu Media Schweiz AG
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'218
Erscheinungsweise: wöchentlich



Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 6
Fläche: 132'999 mm²

gestampft wurde. Obwohl man mit der Einzonung als Bauland und einer flächendeckenden Überbauung am meisten Geld machen könnte, garantierte Zürichs Baudirektor Markus Kägi live auf der Bühne des Fliegermuseums, dass dies sicher nie passieren würde: «Das Horrorszenario, dass das ganze Gelände überbaut wird à la DDR, wird sicher nie eintreten. Dafür stehe ich höchstpersönlich ein.»

Ideologische Grabenkämpfe

Wenn es nach Nationalrat Max Binder ginge, würde man den Flugplatz ganz klar erhalten. Damit sprach er dem zum grossen Teil pro Flugplatz Dübendorf eingestellten Publikum aus der Seele. Er sei für den Standort, «und zwar ohne wenn und aber». Es mache keinen Sinn, wegen kurzfristigen finanziellen Gelüsten eine solche Infrastruktur preiszugeben, so Binder. In Anbetracht des gestiegenen Flugaufkommens und auch in Bezug auf Rettungseinsätze sei es nur vernünftig, den Flughafen zu erhalten. Auch er spricht sich für eine zivil-militärische Mischnutzung mit Annexbetrieben im Bereich Aviatik aus. Für den im Publikum sitzenden Martin Bäumle, Präsident der Grünliberalen Partei Schweiz und Mitglied im Planungsausschuss Dübendorf, wäre ein Zuwarten und Festhalten am Flughafen fatal.

Er spricht gar von «einer verpassten Chance für den Wirtschaftsstandort Schweiz» und von «einem einzigartigen Forschungs- und Wissenschaftspark mit zigtausend möglichen Arbeitsplätzen».

Ohne den Bund läuft nichts

Die einen sehen die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit der Grossregion Zürich also gerade im Fortbestand des Flugplatzes Dübendorf, die andere in dessen Auflösung. Und dann wären da noch die Armeeliebhaber wie die Gruppe Giardino, die den Abbau militärischer Infrastruktur aus Prinzip bekämpfen, auch aus sicherheitsstrategischer Sicht. Bei allen Verwerfungen um den Flugplatz Dübendorf steht fest: Ohne einen Richtungsentscheid des Gesamtbundesrates läuft gar nichts. Die Raumplanung im Glattal wird also letztlich in Bern entschieden. Und dieser Entscheid ist von vielen Faktoren abhängig wie Stossrichtung Armeeentwicklung, Verteidigungsbudget, Tigerteilersatz oder Luftfahrkonzept Schweiz. Der Flugplatz Dübendorf droht also zum Spielball entlang der grossen Konfliktlinien der Schweizer Politik zu werden und die Interessen der direkt betroffenen Bevölkerung treten je länger, je mehr in den Hintergrund. Was die Zukunft bringt, ist weiterhin völlig ungewiss. ■



«In der Schweiz wird kein Flughafen mehr gebaut. Da gibt es genug Leute, die sich anketten, wo man die Piste bauen will.»

Max Binder, Nationalrat SVP



NACHGEFRAGT

BEI LOTHAR ZIÖRJEN



Lothar Ziörjen ist Stadtpräsident von Dübendorf und Kantonsrat (BDP).

Was sollte Ihrer Meinung nach mit dem Flughafen Dübendorf passieren?

Meine Meinung deckt sich mit dem, was sich in der Testplanung des Kantons als beste Lösung herauskristallisiert hat. Wir wollen eine Nutzung des Flughafengeländes ohne Aviatik, weil sich aufgrund von Analysen zeigte, dass man einen 10- bis 16-mal grösseren volkswirtschaftlichen Ertrag generieren kann. Wir müssen auch streng darauf achten, dass der Flughafen Zürich die «Piste Dübendorf» nicht als Ausweichflugplatz und Überdruckventil nutzen wird.

In welche Richtung soll die nichtaviatische Nutzung gehen?

Es sollte eine Sondernutzung geben, die verschiedene Bereiche abdeckt. Es darf nicht einfach eine Wohnüberbauung à la «Abu Dübi» geben, wie es die Task Force Flughafen Dübendorf plakativweise schwarzmalte. Vom ganzen Gelände soll nur ungefähr ein Drittel für Überbauungen zur Verfügung stehen. Und dies in einer hochwertigen Nutzung. Zum Beispiel in Bezug auf Gebäudetechnik. Hier wäre es möglich, innovative, nachhaltige Projekte umzusetzen und sozusagen «praxisnahe Forschung» zu betreiben. In einem bestehenden Siedlungsgebiet sind solche Experimente nicht möglich. Wir sind in einer Zeit, in der wir herausfinden müssen, wie der Mensch künftig leben will. Zum Beispiel energietechnisch, mit autarken Gebäudemöglichkeiten. Ich denke da an hoch innova-

tive und spannende Projekte wie das Forum Chriesbach. Dies würde auch eine Ausstrahlung auf die ganze Schweiz haben. Wir möchten als Stadt nicht einfach wachsen, sondern wir wollen etwas Hochwertiges, Spezielles schaffen, das im Interesse des ganzen Landes ist.

Was sagen Sie zu einem neuen Berlin Tempelhof oder einem Naturpark mit riesigen Grünflächen?

Reine Grünflächen möchte ich auch nicht, das wäre eine verpasste Chance. Da hätten wir in der Schweiz andere Orte, die sich besser eignen würden. Aber wir sind im Glattal-Gebiet

prädestiniert dafür, hohe Wohn- und Arbeitsqualität hinzukriegen, und das beinhaltet auch Grünflächen. Alle Gemeinden und die Kantonsregierung sind im Konsens, dass rund zwei Drittel des Geländes frei bleiben sollen. Es wäre dann noch abzuklären, wie dieses Gebiet für dynamische Nutzungen wie Events und Veranstaltungen verwendet werden kann, oder ob es ein Naturpark werden soll. Aber es soll sicher nicht bebaut werden. Es muss eine Mischnutzung sein, mit Freizeit verbunden.

Es wurde davon gesprochen, dass der Boden rund ums Flughafengelände kerosinverseucht sei und sanierungsbedürftig. Was sagen Sie dazu?

Das Gelände ist sanierungsbedürftig. Es müsste auch bei einer weiteren Nutzung als Flughafen saniert werden. Die Pisten sind nicht fachgerecht entwässert. Die Abwässer gehen direkt in den Boden, wo grosse Trinkwasservorkommen liegen, was bedenklich ist. Die Sanierung wird viele Millionen Franken kosten, unabhängig davon, was mit dem Gelände geschieht. Es würde bei einer weiteren aviatischen Nutzung weiterer hoher Investitionen bedürfen, was in solche Szenarien unbedingt miteinzubeziehen ist. *(rh)*