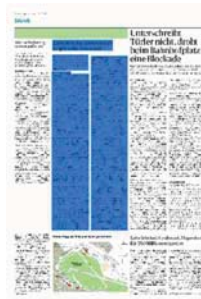


Gesamt

Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 44 11
www.tagesanzeiger.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 205'398
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 19
Fläche: 32'879 mm²

Entscheidung aus Bundesbern empört die Anwohner

Von Pia Wertheimer

Für die Bevölkerung im Glattal ist die aviatische Mischnutzung in Dübendorf schlimmer als der Lärm der Kampfjets.

Dübendorf - Im März 1939 waren sich Bundesbern und die Flugplatzgenossenschaft Dübendorf, die auf dem Militärflugplatz das Sagen hatte, einig: Die zivile und die militärische Luftfahrt sind vollständig voneinander zu trennen. Vor 63 Jahren hoben darum die letzten zivilen Flugzeuge in Dübendorf ab - am 14. Juni 1948 landeten die ersten Swissair-Maschinen in Kloten.

Seit über 60 Jahren gehört der Dübendorfer Flugplatz dem Bund. Jetzt spielt die Landesregierung mit dem Gedanken, die zivilen Flieger nach Dübendorf zurückzuholen: Er prüft mit einer Studie bis Ende Jahr die Möglichkeiten und Auswirkungen einer militärisch-zivilen Mischnutzung in Dübendorf. Dieser Entschluss sorgte gestern für einen empörten Aufschrei in der Bevölkerung der Anrainergemeinden. «Für das Glattal ist das schlimmste Szenario eingetroffen», sagt Lothar Ziörjen (BDP), Stadtpräsident von Dübendorf. Eine aviatische Mischnutzung sei schlimmer als der militärische Jetlärm, den die Anwohner früher zu ertragen hatten.

Idee vor einem Jahr lanciert

Die Taskforce Flugplatz Dübendorf hingegen begrüsst die Pläne aus Bern, denn sie will den Militärflugplatz erhalten. Sie vereint Vertreter der Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe, des Forums Dübendorf, des Vereins der Freunde der Schweizer Luftwaffe und von Aerosuisse, dem Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt. Vor einem Jahr schlug die Taskforce eine Koexistenz der militärischen und zivilen Fliegerei in Dübendorf vor. Dabei handelte sie die Business-Jet-Charterfirma Jet Aviation als möglichen Ansiedler. «Wir sind am Flughafen

Zürich an Wachstumsgrenzen gestossen», sagte damals Heinz Aebi von der Jet Aviation. Die beim Flughafen gemieteten Hangars seien für die Wartung der modernen Flugzeuge zu klein.

Sucht der Bund nur Geldgeber?

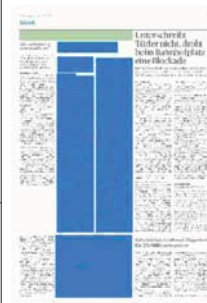
John Hüsey, Leiter der Taskforce Dübendorf, schätzte vor einem Jahr die Betriebskosten für eine Mischnutzung auf dem Areal des Militärflugplatzes auf 18 Millionen Franken jährlich.

Ueli Weber (SVP), Planungsvorstand der angrenzenden Gemeinde Wangen-Brüttisellen, ist überzeugt, dass eine Mischnutzung ein Versuch sei, den Flugplatz zu erhalten: «Wegen der finanziellen Not der Armee macht sich der Bund so auf die Suche nach einem Geldgeber.» Anders könne er den Betrieb des Flugplatzes finanziell nicht mehr tragen. Weber will sich wehren: «Das Land hat eine bessere Nutzung verdient.»

Richard Hirt (CVP), Gemeindepräsident von Fällanden und Präsident des Fluglärmforums Süd, hält die neuen Pläne für unrealistisch. Er spricht von einer «Nebelgranate des Bundes». Die Studie sei lediglich ein Gutachten mehr. «Die Zürcher Regierung und viele politische Kräfte setzen sich für das grösste unbesiedelte Gebiet im Kanton ein.» Der Bund könne dies nicht unbeachtet lassen. Das Fluglärmforum Süd, das 32 Gemeinden vereint, empört sich über die Mitteilung aus Bern. Hirt: «Der Flugplatz Dübendorf als zweites Kloten wäre ein Super-GAU für die Bevölkerung.» Der Bund versuche, für sich das Optimum herauszuholen - auf dem Buckel der lärmgeplagten Anwohner.

Politisch «irrwitzig»

Der Gemeindepräsident von Schwerzenbach, Benno Hüppi (SVP), ist gestern von der Nachricht aus Bern überrascht worden. «Ich habe nicht erwartet, dass sich der Bund auf eine aviatische Mischnutzung einlässt.» Nun hofft er, dass die Studie zeigt, dass diese nicht möglich ist oder sich nicht lohnen würde. «Unsere



Gemeinde hatte gelernt, mit dem Lärm der Jets zu leben.» Die Glattaler kannten die Zeitfenster am Morgen, Mittag und Abend, in welchen die Kampfflugzeuge jeweils starteten und landeten. Sie wussten, dass dienstags in der Nacht Übungen stattfanden. «An den Wochenenden, nachts und an Feiertagen herrschte dann aber Ruhe.» Hüppi ist sicher, dass dies bei einer zivil-aviatischen Nutzung nicht der Fall sein würde.

Die 2,6 Quadratkilometer Land des Dübendorfer Flugplatzes bieten Raum für Wunschträume, Zukunftsszenarien und Visionen von Politikern und Aviatikern. Einer, der einen Plan für das Gelände entwarf, ist FDP-Nationalrat Ruedi Noser. Als Initiant eines Innovationsparks ist er nicht grundsätzlich gegen die aviatische Wiederbelebung. «Unser Park braucht 350 000 Quadratmeter, da hätte auch ein Pistensystem noch Platz.»

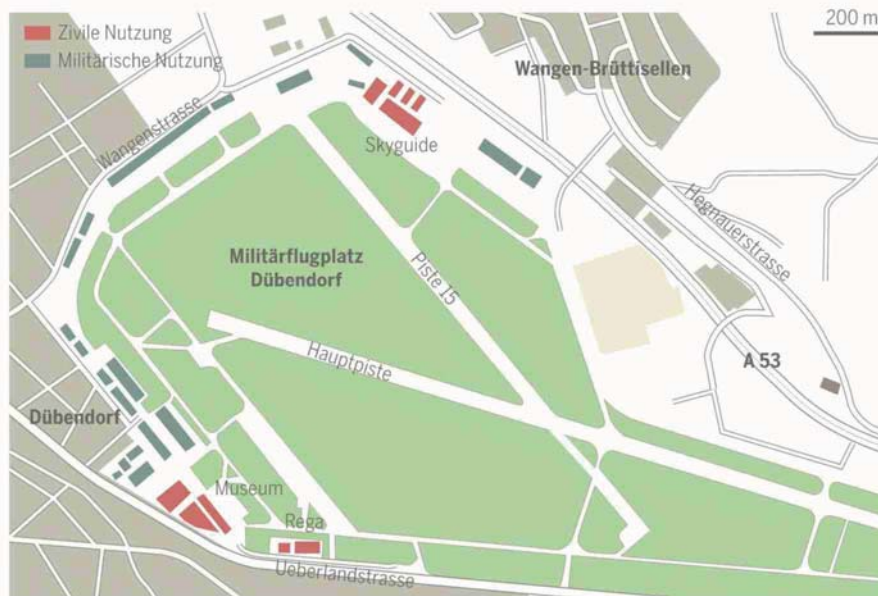
Politisch jedoch sei es «irrwitzig», sieben Kilometer neben Kloten noch einen zweiten Flugplatz zu betreiben. Auch finanziell seien solche Pläne «unmög-

lich», denn allein die Sicherheits- und Blindlandeeinrichtungen seien sehr aufwendig und würden nie rentieren. «Wenn der Staat die Privatfliegerei subventionieren müsste, wäre das eine absolute Zumutung.»

1924 war der Widerstand kleiner: Albert Spörri schrieb in seinem Buch «Zur Entstehung des Eidgenössischen Flugplatzes Dübendorf»: «Mit Ausnahme von einigen nervösen Nachbarn beim Flugfeld, welche die Motormusik nicht vertragen, gibt es wohl heute niemanden mehr, der wünschen möchte, dass es draussen wieder still werde. Dübendorf verdankt dem Flugfeld seine Gegenwart und vielversprechende Zukunft.»

Das Forum Flugplatz Dübendorf sieht im Erhalt des Flugplatzes heute noch eine Chance: «Mit der Ansiedelung von aviatischen Unterhaltsbetrieben und Hightechunternehmen kann eine hohe Wertschöpfung generiert werden.» Das Forum ist der Meinung, dass der Bund mit der angekündigten Studie nachhole, was der Kanton vernachlässigt habe.

Wie der Flugplatz Dübendorf heute genutzt wird



TA-Grafik str