

Flugplatz Dübendorf: Chance nutzen!

Von **Peter Anderegg**

Seit den 60er-Jahren, als die eidgenössische Lärmexpertenkommission den Flugbetrieb aus Lärmgründen einstellen wollte, gab es Projekte zur zukunftstauglichen Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf.

In den 60er-Jahren war es die Idee, die Erweiterung der ETH Zürich auf dem Flugplatz Dübendorf zu verwirklichen – es kam anders, und die ETH Höggerberg entstand. In den 70er-Jahren war es die Uni Zürich, die erwog, ihre Erweiterung nicht im Irchel, sondern auf diesem Flugplatz zu verwirklichen. Und in den 80er-Jahren spielte man mit dem Gedanken, das Universitätsspital Zürich auf das Gelände in Dübendorf zu versetzen.

Was damals wiederholt in Betracht gezogen, aber heftig bekämpft wurde, könnte heute als wegweisende Stadt- und Landschaftsentwicklung verwirklicht werden. Jetzt geht es nicht mehr um Jetlärm, sondern darum, die vom Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) beschlossene Betriebseinstellung auf dem Militärflugplatz Dübendorf auf 2010 (optional 2014) als einmalige raumplanerische Chance zu verstehen. Der Jetflugbetrieb ist bereits eingestellt, die Patrouille Suisse und die Rolling Stones haben ihre Abschiedskonzerte im August 2006 gegeben.

Ein Rückkommen auf das Stationierungskonzept der Luftwaffe, wie es eine Motion im Nationalrat fordert, wäre ein Schritt in die falsche Richtung. Zudem würde eine Wiederaufnahme des Militärjetbetriebes in Dübendorf einen riesigen Widerstand der Bevölkerung hervorrufen. Ganz abgesehen davon, dass um die ehe-

malige An- und Abflugschneise bereits neuer Wohnraum entsteht.

Ein Ort der Innovation

In die richtige Richtung zeigen die jetzt konkretisierten Ideen des Vereins «Machbarkeit Stiftung Forschung Schweiz»: Auf rund einem Drittel der Flugplatzfläche soll ein nationaler Forschungs- und Innovationsstandort entstehen. Auch wenn das nur eine Vision ist und sicher noch weitere folgen werden – die fundierte 86-seitige Studie begeisterte offenbar auch Bundesrat Pascal Couchepin. Synergien fänden sich zu den bereits bestehenden ETH-Forschungsinstituten in Dübendorf, der Empa und der Ewag. Und es wäre endlich möglich, diesen weissen Fleck, der die letzten 50 Jahren sträflicherweise nicht in die Raumplanung einbezogen wurde, städtebaulich hoch stehend und wertschöpfend nachhaltig zu entwickeln.

Es ist daher wünschenswert, das Siedlungsgebiet auf das schon heute verkehrstechnisch gut erschlossene Flugplatzgelände auszuweiten, sofern ein entsprechender Grünanteil garantiert ist und dafür weniger gut erschlossenes Siedlungsgebiet im Kanton Zürich reduziert wird. Neben der S-Bahn und dem Autobahnanschluss ist es zwingend, die im eben revidierten Verkehrsrichtplan eingetragene Ringbahn Hardwald von Stettbach über Dübendorf, Wangen-Brüttislen zum Flughafen Zürich zu verwirklichen.

Die immer wieder aufkommende Idee eines Business-Airports steht für mich nicht zur Diskussion: Sie entspricht weder einer nachhaltigen Verkehrspolitik, noch würde sie von den betroffenen Anwohnern akzeptiert.

Zentral in dieser Diskussion ist, dass die Neunutzung des gesamten 2,5 Quadratmeter grossen Areals in einer Gesamtschau der Metropole Zürich betrachtet wird. Gefordert sind dabei sämtliche Ebenen: der Bund als Eigentümer und oberster Landesplaner, der Kanton als Richtplaner und die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) mit ihren Anliegergemeinden als direkt Betroffene. Gut zu wissen, dass eine solche koordinierende Arbeitsgruppe ihre Arbeit aufgenommen hat. Es ist höchste Zeit, konkret zu sagen, welche Entwicklung auf dem riesigen Gelände aus volkswirtschaftlicher sowie raum- und verkehrspolitischer Sicht wünschenswert ist.

Grundlagen dazu stellen das Raumplanungsgesetz sowie das Planungs- und Baugesetz dar. Das Bundesamt für Raumplanung signalisiert klar, dass das Flugplatzgelände von strategischer Bedeutung ist und der Kanton Zürich definieren muss, welche Entwicklung er als sinnvoll erachtet. Deshalb habe ich im Zürcher Kantonsrat ein Postulat eingereicht, das den Regierungsrat auffordert zu erklären, wie er auf die Umnutzung Einfluss neh-

men will. Die Antwort der Regierung ist Anfang 2008 zu erwarten.

Angesichts der langen Realisierungszeit solcher Vorhaben müssen auch Zwischennutzungen diskutiert werden. Seit kurzem betreiben beispielsweise der TCS und der Zürcher Fahrlehrerverband eine Fahrtrainingsanlage. Dagegen ist nichts einzuwenden. Zwischennutzungen verschiedener Art auf dem fliegerisch zunehmend weniger frequentierten Gelände sind sinnvoll. Aber eben nur Zwischennutzungen. Es muss unbedingt verhindert werden, dass das VBS jetzt langfristige Miet- und Pachtverträge sowie Baurechts- und Kaufverträge abschliesst, die einer langfristigen Gesamtplanung entgegenlaufen.

Der Kanton muss aktiv werden

Hauptakteur bei der Umnutzung ist der Kanton, der seine Vorstellungen zusammen mit den Flugplatzgemeinden, der ZPG und dem Bund definieren muss. Die Anliegergemeinden des Militärflugplatzes Dübendorf haben bereits im Jahr 2002 Entwicklungsszenarien erarbeitet, auf denen aufgebaut werden kann.

Die nun präsentierten Vorschläge eines Forschungs- und Innovationsparks konkretisieren solche Szenarien. Sie haben Potenzial auf einem riesigen Planungsgebiet, das selbst internationale Vergleiche nicht zu scheuen braucht. Daher dürfen keinesfalls irgendwelche Lokalmatadoren daran werkeln oder kurzfristige monetäre Interessen zukunftsweisende Lösungen verhindern. Die Zeit drängt, weil Planung Zeit braucht. Wir dürfen nicht warten, bis die letzten Flugzeuge den Militärflugplatz Dübendorf verlassen haben. Dann ist es zu spät, und wir hätten eine einmalige raumplanerische Chance vergeben.

Peter Anderegg ist SP-Kantonsrat und in Dübendorf wohnhaft. Er ist Maschineningenieur und Herausgeber/Autor des Buches «Militärfluglärm – Aufzeichnungen einer Oppositionsarbeit» (1993).



2,5m² ???