

# Dübendorf soll keine verbotene Stadt sein

Peter Anderegg will nicht, dass der Militärflugplatz länger Sperrzone ist. Er fordert den Regierungsrat auf, die ersten Resultate der Zukunftsplanung nicht länger zu verheimlichen.

Von **Peter Anderegg\***

Eine Wanderung von gut zwei Stunden um den Militärflugplatz Dübendorf über den Wangenerberg zeigt etwas deutlich, was bis heute eigentlich nie thematisiert wurde: Dieses Gelände ist Terra prohibita – eine verbotene Stadt, abgesperrt mit messerscharfem, Vögel gefährdendem Nato-Stacheldrahtzaun. Ein Gelände von 2,5 Quadratkilometern, das im urbanen Raum von Zürich liegt, das nicht begangen, nicht befahren und nicht durchquert werden kann. Das ist aus raum-, verkehrs- und landschaftspolitischen Gründen falsch sowie aus ökologischen und sozio-ökonomischen Gründen unsinnig – also volkswirtschaftlich dumm. Flugfelder – zivile und militärische – sind zwangsläufig Fremdkörper in einer Stadtlandschaft. Die notwendigen Verkehrsinfrastrukturen müssen daher auf das Minimum beschränkt und auf möglichst kleinem Gelände realisiert werden.

## An Stilllegung festhalten

Die Stadt Berlin besitzt drei Flughäfen: Ende Oktober 2008 wurde der Flughafen

Tempelhof mit einer Fläche von vier Quadratkilometern geschlossen; der Flughafen Tegel folgt 2011. Einzig Schönefeld wird zum internationalen Flughafen ausgebaut. Ausschlaggebend für diesen Entscheid



Peter Anderegg.

waren wirtschaftliche Gründe, ebenso wichtig waren aber städtebauliche und landschaftliche Überlegungen. Nicht direkt vergleichbar und in einer anderen Liga stellt sich das Problem in der kleineren Metropole Zürich. Neben dem internationalen Flughafen Zürich wird vorläufig noch der Militärflugplatz Dübendorf betrieben. Steht der Flughafen Zürich als Tor zur Welt wohl kaum zur Disposition, so ist es der Militärflugplatz Dübendorf. Dieser soll gemäss aktuellem Stationierungskonzept des Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) bis spätestens 2014 stillgelegt werden. Daran ist festzuhalten. So wie der Militärflugplatz ein Fremdkörper ist und diese Region in ihrer Entwicklung hinderte, würde dies auch ein zivil oder gar ein zivil und militärisch genutzter Flugplatz sein. Oder wie es sinngemäss Regierungsrat Markus Kägi anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) Ende 2008 sagte: «Der Flugplatz ist eine Tabuzone, an dessen Grenze die Entwicklung stets Halt gemacht habe.»

Aber wer spricht denn hier von einem zivilen Flugplatz in Dübendorf, wenn der Flughafen Zürich praktisch nebenan liegt? Einerseits ist es kein Geheimnis, dass der Flughafen Zürich zur Kapazitätssteigerung in der Linienluftfahrt die Privatfliegerei mit rund 30 000 Flugbewegungen nach Dübendorf auslagern möchte. Andererseits drängen Ewiggestrige das VBS immer wieder, die Betriebseinstellung 2014 für diesen Flugplatz rückgängig zu machen und den Flugbetrieb mit Helikoptern, Propellerflugzeugen und Kampfjets wieder aufzunehmen. Unterstützung erhalten sie vom frischgebackenen Luftwaffenchef Gygax, der den Dübendorfer Flugplatz nach 2014 militärisch weiternutzen möchte – und sich beim neuen VBS-Bundesrat Ueli Maurer dafür einsetzen wird.

## Eine Agglo auf städtischem Niveau

Ein Weiterbetrieb des Militärflugplatzes ist aber nicht nur aus strategischen Überlegungen unnötig, er wäre auch aus finanzieller Sicht nicht zu verantworten. Zur Mitfinanzierung müsste zwangsläufig ein ziviler Parallelflugbetrieb etabliert werden. Und das wäre aus städtebaulicher Sicht katastrophal, würde doch das Gelände weiterhin unbegebar bleiben. Ein solcher Flugbetrieb verhinderte eine zukunftsweisende Entwicklung. Volkswirtschaftlich zukunftsstaugliche und mit höherer Wertschöpfung verbundene Nutzungen wären ausgeschlossen.

Die Metropole Zürich vergäbe die einzigartige Chance, typisch schweizerische «Rohstoffe» zu nutzen, nämlich Bildung,

Forschung, Entwicklung und Innovation hier anzusiedeln. Und damit vergäben wir auch die Chance, das obere Glattal im Grossraum Zürich städtebaulich und landschaftlich nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.

Eine solche Entwicklung ist aber raumpolitisch zwingend, um auch Agglomerationsgebiete auf ein städtisch anspruchsvolles Niveau anzuheben. Und es ist verkehrspolitisch zwingend, weil sonst die neu gebauten und geplanten Infrastrukturen für Stadtbahnen und Trams nutzlos würden. Es ist daher dringlich, dass die Zürcher Regierung die Bevölkerung rasch über die ersten Resultate der im letzten Jahr erarbeiteten Entwicklungsszenarien informiert. Die Regierung muss in einer Richtung weiterarbeiten, die an diesem Standort einen starken Innovationsschub erlaubt – und sich beim Bundesrat dafür einsetzen.

Gerade in der jetzigen schwierigen Wirtschaftslage ist es wichtig, die richtigen Zeichen auszusenden. Eine solche Entwicklung würde weit über die Metropole Zürich und den Kanton in die ganze Schweiz ausstrahlen. Hier ein «Flugplätzli» weiterzubetreiben, wäre keine nachhaltige und zukunftsstaugliche Entwicklung dieser Region – das Gelände würde eine verbotene Stadt bleiben.

*\* Maschineningenieur Peter Anderegg (SP) ist Mitglied des Zürcher Kantonsrats und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt sowie Vizepräsident des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VÖV-ZH).*