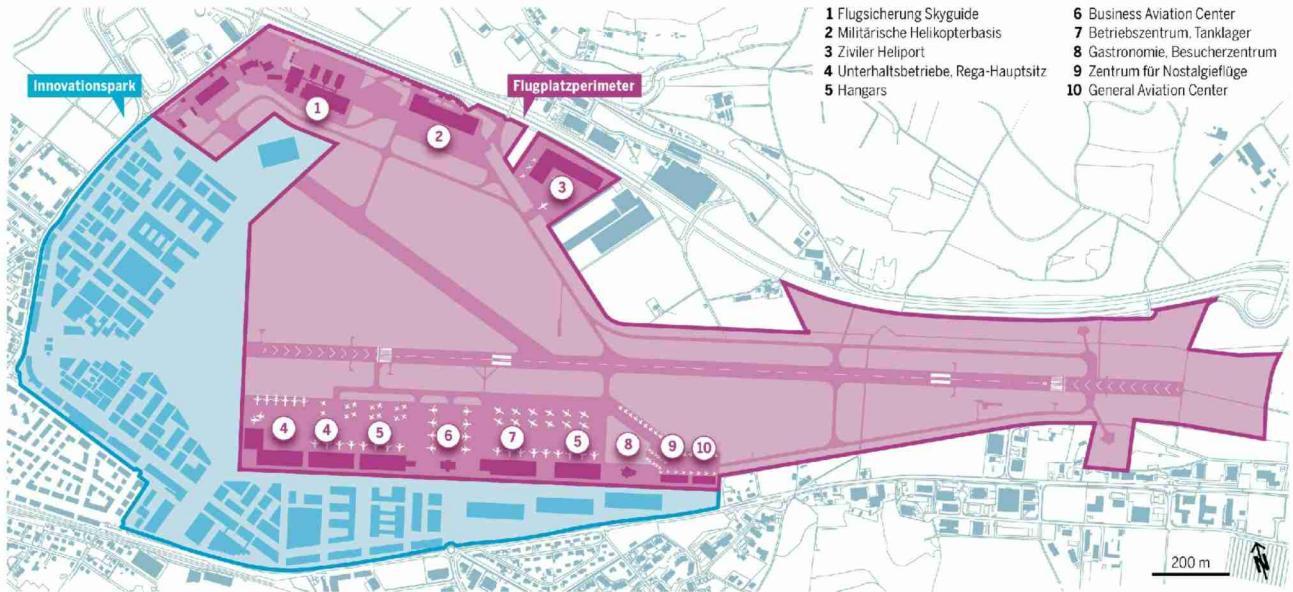




Flugplatz Dübendorf

So soll das Areal künftig genutzt werden



TA Grafik mt / Quelle: Flugplatz Dübendorf AG

Machtkampf um den Flugplatz Dübendorf

Wer hat das letzte Wort zu Flugbetrieb und Innovationspark? Die Stimmbürger wohl kaum.

Liliane Minor

In der Stadt Dübendorf steht ein heisser Herbst an: Am 26. November wird die Bevölkerung für zwei Vorlagen an die Urne gebeten, und zweimal geht es um die Zukunft des heutigen Flugplatzes.

Der Flugplatz, das muss man wissen, ist für Dübendorf Fluch und Segen, er ist Herzensangelegenheit und Gegenstand leidenschaftlicher Streitereien. Schon als noch die Kampfjets über die Dächer der Anwohner donnerten, teilte sich die Bevölkerung in Bewunderer und Kritiker. Dann beschloss der Bund, den Jet-

betrieb einzustellen. Die Diskussionen aber wurden nicht weniger. Und in den kommenden Wochen wird der Flugplatz wohl wieder einmal zum dominierenden politischen Thema.

Flugplatz selbst betreiben

Zum einen geht es um den künftigen Flugbetrieb. Zwar hat sich der Bundesrat schon viermal für eine Auslagerung der Business- und Privatfliegerei von Kloten nach Dübendorf ausgesprochen. Und mit der Flugplatz Dübendorf AG hat er einer Betreibergesellschaft den



Zuschlag erteilt, die künftig knapp 29 000 Flugbewegungen abwickeln soll.

Doch das akzeptieren die Anrainergemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen nicht. Sie möchten den Flugplatz mit höchstens 20 000 Bewegungen im Jahr selbst betreiben. Und: Das sollen keine Geschäfts- und Privatflüge sein, sondern Werkflüge und solche mit historischen Maschinen.

Dieser Tage informieren die Gemeindebehörden die Bevölkerung über ihre Pläne und über die Abstimmung vom 26. November. Die Frage lautet: Sind die Bürgerinnen und Bürger bereit, jedes Jahr 1,3 Millionen Franken für den Betrieb des Flugplatzes zu zahlen? Der Dübendorfer Stadtpräsident Lothar Ziörjen ist optimistisch, dass alle drei Gemeinden zustimmen. Am Informationsabend in Dübendorf, der am Dienstag statt-

fand, gab es kein einziges ablehnendes Votum. Ziörjen selbst sagt, er höre in Gesprächen «nur Zustimmung».

Von den Parteien ist, wenn überhaupt, am ehesten von der SVP Opposition zu erwarten - Entscheidungen sind aber noch keine gefallen. Eine ganz andere Frage ist, wie sich Aviatikkreise positionieren. Das Forum Flugplatz Dübendorf hat die Pläne der drei Gemeinden begrüsst - dessen ehemaliger Präsident Peter Bosshard spricht sich allerdings dagegen aus. In einem Leserbrief im lokalen «Glattaler» bezeichnete er diese als widersprüchlich und nebulös.

Die zweite Vorlage, zu welcher die Stimmbürger im November befragt werden, hat mit der Fliegerei selbst nichts zu tun, wohl aber mit der Nutzung eines Arealteils. Im Westen des heutigen Flugplatzes soll in den nächsten Jahren ein Innovationspark entstehen. Dort sollen sich ETH, Uni, Forschungslabors und innovative Start-ups ansiedeln. Die Idee ist es, Forschung

und kommerzielle Entwicklung näher zueinanderzubringen.

Die Pläne für den Innovationspark sind schon recht konkret. Die vom Kanton ins Leben gerufene Stiftung Innovationspark Zürich ist in Verhandlung mit ersten Unternehmen, die sich in Dübendorf ansiedeln wollen. Die ETH wird sich in einer bestehenden Halle einmieten.

Auch private Start-ups sind in der Warteschlange. Die Krux: Die bestehende Bebauung, unter anderem Hangars und Werkhallen, befindet sich in der Zone für öffentliche Bauten. Private Nutzungen sind dort nicht gestattet. Das wird sich in naher Zukunft ändern, wenn der kantonale Gestaltungsplan für die geplante künftige Bebauung des Innovationsparks rechtskräftig wird.

Um die bereits vorhandenen Interessenten nicht zu vergraulen, wollte die Stadt Dübendorf die bestehenden Gebäude schon vorzeitig in die Gewerbezone umteilen. Dies ist die zweite Vorlage, zu der sich die Stimmbürger im

November äussern müssen. Denn die SVP hat gegen die Umzonung das Behördenreferendum eingereicht.

Bereits jetzt ist absehbar, dass diese zweite Vorlage die heftigeren Diskussionen auslösen wird. In Dübendorf ist der Innovationspark nicht unumstritten; gegen geplante Projekte werden regelmässig Beschwerden eingereicht. Die SVP und das Forum Flugplatz Dübendorf stilisieren die Umzonung zur grundsätzlichen Frage «Innovationspark ja oder nein», obwohl sie faktisch nur einen kleinen Teil des Areals betrifft. Was die Diskussion zusätzlich anheizt: Manche Aviatikkreise hoffen offenbar, via ein Nein zum Innovationspark auch die Umnutzung des Flugplatzes selbst zu verhindern, obwohl die beiden Projekte voneinander unabhängig sind.

Die Würfel sind wohl gefallen

Stellt sich die Frage, ob es die Stimmbürger tatsächlich in der Hand haben, den Geschäftsflugplatz und den Innovationspark zu verhindern. Stadtpräsident Ziörjen gibt sich selbstsicher, was den Flugbetrieb angeht: «Der Bund kann ein deutliches Votum nicht einfach übergehen.» Ähnlich argumentieren die Gegner des Innovationsparks.

Faktisch aber dürften die Würfel gefallen sein. Der Bundesrat hat dem Betriebskonzept der Gemeinden im Frühling eine erste Abfuhr erteilt. Urs Brüttsch, Geschäftsführer der Flugplatz Dübendorf AG, verweist darauf, dass er trotz der anstehenden Abstimmung den Auftrag habe, weiter am Projekt Busi-

nessflugplatz zu arbeiten. Der Gestaltungsplan für den Innovationspark ist seit dem 18. August beschlossene Sache, derzeit läuft die Einsprachefrist.

Von leidenschaftlichen Diskussionen über den Flugplatz, den sie als den «ihren» betrachten, wird das die Dübendorferinnen und Dübendorfer nicht abhalten. Wenn sie ehrlich sind, hatten sie nie wirklich viel dazu zu sagen. Diskutiert haben sie trotzdem immer.



Blick vom Airforce-Center auf den Flughafen Dübendorf. Foto: Doris Fanconi

Die Geschichte des Flugplatzes

1909

Der französische Aviatiker **Reynold Jaboulin** befindet die Ebene zwischen Wangen und Dübendorf, durchsetzt mit Tümpeln, als geeignet für ein Flugfeld. Im Oktober 1910 wird der Flughafen eröffnet.

1914

Der Bund beschliesst, in Dübendorf einen **Militärflugplatz** einzurichten. Vier Jahre später kauft er das zuvor gepachtete Land für knapp 400 000 Franken; der Betrag entspricht heute etwas mehr als 2 Millionen Franken.

1919

Ad Astra Aero, die Vorgängerin der Swissair, ist ab 1919 in Dübendorf stationiert, von 1931 bis 1948 die **Swissair**. 1932 wird auf der zivilen Seite des Flughafenareals das neue Abfertigungsgebäude eröffnet. In diesem unter Schutz gestellten Gebäude ist noch ein Wandmosaik mit dem damaligen Streckennetz der Swissair erhalten.

Juni 1948

Der Flughafen **Zürich-Kloten** wird eröffnet, die zivile Luftfahrt «zügelt» von Dübendorf aus acht Kilometer Luftlinie nach Nordwesten. 1949 werden die letzten technischen Abteilungen der Swissair nach Kloten verlegt, Dübendorf wird ein reiner Militärflugplatz.

1983

Die Ju-Air betreibt von Dübendorf aus ihre Flotte von drei **Junkers JU-52** – bis heute startet die «Tante Ju» von hier aus regelmässig zu Rundflügen.

Dezember 2005

Die Luftwaffe stellt den **Jetbetrieb** ein. Knapp zehn Jahre später landet nochmals ein Tiger-Jet: eine Leihgabe an das Museum. Seither starten und landen hier Armeehelikopter und Messflieger. Das PC-7-Team trainiert in Dübendorf.

Dezember 2009

Der Prototyp von **Solar Impulse** absolviert erfolgreich den Erstflug. Zwei Jahre hatte das Team um Bertrand Piccard das Solarflugzeug in den Hangars von Dübendorf gebaut.

Heute

Auf dem Flughafen finden **Fahrtrainings** und **Konzerte** statt, ein **Zirkus** schlägt seine Zelte auf. Seit 2003 hat die **Rega** eine Basis in Dübendorf. Die **Skyguide** überwacht und lenkt von hier aus den Flugverkehr. 2016 hat der Bund die Genehmigung für **Klein- und Geschäftsaviatik** erteilt. Zudem entsteht ein **Innovationspark**, in dem auch die ETH präsent sein wird. (bra)