

Glaubt man den Worten der Vortragenden, dann müssten Dübendorf und Kloten Geisterstädte sein!

Kommentar zur Pressekonferenz des Zürcher Regierungsrates vom 3. Juni 2010 zur Zukunft des Flugplatzes Dübendorf

Sie argumentieren nämlich damit, dass Dübendorf und die Region ohne Flugplatz bessere Entwicklungschancen habe. Solche Aussagen machen einmal mehr die Diskrepanz zwischen Theorie und Praxis deutlich. Wäre es so, wie Planer, Regierungsrat und Stadtpräsident Lothar Ziörjen argumentieren, dann müssten Dübendorf und Kloten Geisterstädte sein. Doch das Gegenteil ist der Fall. Sowohl der Flughafen Kloten, als auch der Militärflugplatz Dübendorf hat die Leute angezogen. Sie wirkten und wirken heute noch als wahre Magneten für die Entwicklung der ganzen Region!

Im Zusammenhang mit der Zukunft des Flugplatzes Dübendorf spricht die Kantonsregierung andauernd von maximaler Wertschöpfung. Darüber könnte man viel diskutieren, z.B. ob Wertschöpfung in jedem Fall für einen Kanton oder ein Land das Mass aller Dinge sein dürfe. Aber besinnen wir uns doch ganz einfach auf den Ursprung der ganzen Diskussion um die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf.

Ausgangspunkt war nicht der Umstand, dass dieser zuwenig eingebracht hätte. Dies war nicht das Thema. Sparen war angesagt! Sparen für den Bund und insbesondere für das Militär. So der Wille des Parlamentes. So kam es dann, dass von den Amtsvorgängern der heute Verantwortlichen ein unseeliges, um nicht zu sagen untaugliches Stationierungskonzept für die Luftwaffe entwickelt wurde. Diesem sollte der Flugplatz Dübendorf, wie andere auch, zum Opfer fallen! Strategische Überlegungen mussten dabei offenbar in den Hintergrund treten.

Vor diesem Hintergrund wäre es nur logisch gewesen, wenn man sich in erster Linie damit befasst hätte, wie die anfallenden Betriebskosten einer solch wertvollen Anlage auf ein erträgliches Mass gesenkt werden könnten. **Dies ist genau der Ansatz, welchen die «TASK FORCE FLUGPLATZ DÜBENDORF» mit ihrem Projekt „AVIApolis“ verfolgt. Ganz anders die Kantonsregierung, welche in Ihrer Planung davon ausgeht, dass der Flugplatz nach 2014 nicht mehr von der Luftwaffe betrieben wird und das Areal für anderweitige Nutzung zur Verfügung stehen würde.** Es ist deshalb falsch, wenn man das Konzept der Task Force rein betriebswirtschaftlich, bzw. auf Maximalrendite ausgerichtet betrachtet und mit andern Nutzungsvarianten vergleicht, welche von komplett divergierenden Voraussetzungen ausgehen!

Selbst wenn man einräumt, dass die Planung des Regierungsrates nun einmal darauf basiert, dass die Luftwaffe den Stützpunkt tatsächlich aufgeben würde, bleiben Zweifel an der Richtigkeit der verschiedentlich erwähnten Rentabilitätsberechnungen für eine rein zivil-aviatische Nutzung. Die genannten Schwellenwerte erscheinen auch dann sehr hoch, wenn man von einem ausschliesslich auf die Geschäftsfliegerei fokussierten Betrieb ausgeht, welcher naturgemäss eine kürzere Wertschöpfungskette generiert als ein Werkflugplatz. Während bei einem reinen Business-Airport lediglich Einnahmen aus Gebühren für Landung, Parking und allenfalls Abfertigungsgebühren anfallen, werden pro Landung eines einzigen Helikopters oder Flächenflugzeuges im Zusammenhang mit Ausrüstungs- oder Umrüstungs-

arbeiten, nebst den erwähnten Gebühren tausende von Arbeitsstunden generiert! Kommt hinzu, dass der am 8. Juni 2009 präsentierte Begleitbericht des Planungsteams „Güller Güller“, eine dynamischere Entwicklung *mit* Flugplatz für die Region prognostiziert und sich auch dahingehend äusserte, dass *r u n d u m* den Flugplatz genügend Reserve zur Verfügung stehe um den von NR Ruedi Noser angemeldeten Bedarf für einen Innovationspark (mit allen Facetten) abzudecken.

Wenn nun der Baudirektor des Kantons auch noch damit argumentiert, dass sowohl für die universitären Lehr- und Forschungsanstalten als auch für das Universitätsspital auf dem Flugplatzareal Landreserven gesichert werden müssten, dann mutet dies unter Berücksichtigung des Schriftkomplexes rund um den Kantonalen Richtplan „Hochschulgebiet Zürich Zentrum“ schon eher wie Augenwischerei an. Im Entwicklungsplan ist die Rede davon, dass alleine in der Stadt Zürich genügend Reserven für die nächsten Dekaden mobilisiert werden könnten. Als Basis für den Masterplan diene das Konzept «City Campus» des Planungsteams VUES SA, Zürich. Gemäss USZ-Direktorin Rita Ziegler werden für den zukünftigen Standort des Universitätsspitals zwei zur Diskussion stehende Areale favorisiert – der bisherige Standort, oder ein Gebiet östlich vom Bahnhof Stettbach.

Unter diesen Gegebenheiten könnte leicht der Eindruck entstehen, dass hier ganz einfach der Boden für irgendwelche visionären Projekte geebnet werden soll, unter Vorspiegelung falscher Tatsachen.

Markus Gisel, Kindhausen ZH / 5. Juni 2010

Vorstandsmitglied des Vereins «Forum Flugplatz Dübendorf» und
Beauftragter Oeffentlichkeitsarbeit der «*TASK FORCE FLUGPLATZ DÜBENDORF*»