



Umweltschutz vs. Flugplatz Dübendorf These oder Antithese?



Dr. Jürg Lindecker

Umweltschutz vs. Flugplatz Dübendorf – These oder Antithese?

Die durch Ökoaktivisten vertretene These, Flughäfen – im besonderen Militärflugplätze – seien umweltschädigend, hat sich dank der pausenlosen und unwidersprochenen medialen Verbreitung in den Köpfen unserer Bevölkerung derart eingenistet, dass es heute ein leichtes Spiel ist im Falle des *Flugplatzes Dübendorf* den Schutz der Umwelt als Hauptmotiv zur Forderung zu dessen Schliessung emporzustilisieren. Dabei wird das Wissen um die *gesellschaftspolitische Bedeutung* der heuer hundertjährigen Einrichtung, die den Namen „Dübendorf“ in einen nationalen Gleichklang mit „Morgarten“, „Sempach“ und „Gotthardfestung“ gebracht hat, bewusst oder unbewusst verdrängt.

Erfahrungsgemäss ergibt sich die gesellschaftspolitische Relevanz des *Flugplatzes Dübendorf* aus den **gesellschaftlichen Auswirkungen** wie *Siedlungsstruktur*, breit abgestützte *öffentliche Wertschätzung* und *Lebensqualität* bzw. aus **politischen Faktoren** wie *regionale Verankerung* und *Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz*, der *Umweltdiskurs* ist hingegen emotional aufgeladen, dass er rationale Beurteilungskriterien in die Defensive drängt. Denn als die Umwelt negativ beeinflussende Erscheinungen werden *unerträgliche Lärmentwicklung*, *Beschneidung des Rückzugsgebietes seltener Arten von Flora und Fauna* sowie *Beeinträchtigung der „grünen Lunge“* ins Feld geführt. Somit entspricht es dem natürlichen Reflex eines jeden in der Wolle gefärbten Umweltschützers, sich vehement gegen das Weiterbestehen einer „Quelle solchen Übels“ zur Wehr zu setzen – allerdings ficht er dabei just mit den falschen Argumenten!

Fluglärm – subjektive Wahrnehmung, jedoch keine Umweltbeeinträchtigung

Von der Fliegerei ausgehende *Lärmimmisionen* hat an und für sich überhaupt keine direkte Umweltschädigung zur Folge – sie ist eine vom Menschen erzeugte und vom Menschen als lästig empfundene Nebenwirkung. Dabei sticht die Militärfliegerei als mildeste Form aviatisch erzeugter Lärmentwicklung hervor. Wie subjektiv Fluglärm empfunden wird, hat der Schreibende am eigenen Leib erfahren.

Eigentlich schade, dass die Überflüge von Militärjets in der Umgebung des *Flugplatzes Dübendorf* „*tempi passati*“ sind, zumal die modernen, zivil genutzten Flüsterjets sogar beim Start praktisch unhörbar sind, da sie bereits bei Pistenmitte abheben und dann unmittelbar hoch oben in den Wolken verschwinden!

Reptilien, Brutvögel und Tagfalter am Rande von Piste und Rollwegen

Die *Trockenwiesen* rund um *Piste und Rollwege* sind ein letztes Rückzugsgebiet für seltene Arten der Flora und Fauna, ein geschütztes Revier besonders für Reptilien, Brutvögel und Tagfalter.

So zum Beispiel die *Schlingnatter*, die sich sich meist im Schutz von Altgras und Steinen bewegt. Vorzügliche Lebensräume bilden Säume im Uebergangsbereich von Trockenwiesen und -weiden zu Piste und Rollwegen. Hier findet die ungiftige Schlange ihre Beute, vor allem Eidechsen und Blindschleichen. Gerne nutzt sie auch die angrenzende, mit Geröll und Steinen durchsetzte Flugplatzumgebung. Mit dem Schutz der Trockenwiesen und -weiden auf Militärflugplätzen kann der Lebensraum dieser stark bedrohten Reptilien-Art noch ausreichend gesichert werden.





Ähnlich ergeht es anderen Reptilien und den Brutvögeln, z.B. dem *Distelfink*. Sie sind auf halb offene Landschaften angewiesen, verbringen ihr Leben teils auf Wiesen und Weiden, teils in sonnigen Böschungen sowie im Übergangsbereich zu *Pisten und Rollwegen*. Denn in der Schweiz haben sie in den Landwirtschaftszonen und forstwirtschaftlich genutzten Wäldern ein Problem. Der Nutzungswandel in Acker- und Waldarealen hat die geeigneten Waldbiotope – Wildhecken, Nie-

derwälder, Wyt-weiden – zum Verschwinden gebracht. Im Mittelland geht dies mit einer starken Abnahme der Artenvielfalt einher!

Der Flugplatz Dübendorf als „Habitatinsel“

Ein Tagfalterprojekt auf dem Gelände des *Flugplatzes Dübendorf* könnte hier Abhilfe schaffen: Dank der Entbuschung von eingewachsenem Grünland sowie der massiven Auflichtungen des Geländes haben hier viele Schmetterlinge noch eine Überlebens-Chance. Zum Beispiel der *Baumweissling* und der *Brombeer-zipfelfalter*. Ersterer besiedelte in der Schweiz halb offenes Kulturland mit blütenreichen Wiesen, Hecken und lockerem Baumbestand in trockenwarmen Gebieten, Letzterer bevorzugte Buschlandschaften am Rand von Trockenwiesen oder an Waldrändern. Beide Tagfalter sind ausserhalb der Alpen sehr selten geworden.



Die Zeichen stehen gut, dass sich deren Restvorkommen rund um die „*Inselfläche*“ des *Flugplatzes Dübendorf* erholen und vergrössern könnten! Denn es ist bekannt, dass mit zunehmenden Inselflächen die Artenzahl grösser wird. Unter «*Insel*» versteht man hier eine sogenannte „*Habitatinsel*“ als naturbelassenes Areal in einer landwirtschaftlich extensiv genutzten Zone.

Die vielfach angestrebte Arten-Areal-Beziehung kann auf dem *Flugplatz Dübendorf* als eine weithin gültige Tatsache betrachtet werden. Für die Entstehung dieser Beziehung gibt es mehrere, sich gegenseitig nicht ausschliessende Erklärungsmöglichkeiten. Aus der Sicht des Naturschutzes ist die Umkehrung der Interpretation der Arten-Areal-Beziehung von besonderem Interesse: Viele der ursprünglich vorhandenen Arten können längerfristig erhalten werden, wenn dort 50% oder gar 80% des eigentlichen Lebensraumes (Biotoptyps) im heutigen Zustand belassen wird. Dieser wichtige Nebenaspekt der Weiternutzung des *Flugplatzes Dübendorf* hat bisher keine Beachtung gefunden: Durch die Zerschneidung (Fragmentierung) des Flugplatzgeländes mit *Nutzbauten*, wie es im Fall des *Innovationsparkes* vorgesehen wäre, würden geringere Restflächen (Fragmente) mit ursprünglicher Vegetation, welche von verschiedenen, oft lebensfeindlichen Habitattypen umgeben sind, entstehen. Die Haupteffekte wären die Verkleinerung des Lebensraumes, die Aufsplitterung bestehender Populationen, die Isolation von Teilpopulationen sowie Randeffekte und mögliche Veränderungen von abiotischen und biotischen Faktoren.



Jede Population benötigt einen minimalen Anteil an geeignetem Lebensraum. Wird dieser unterschritten, wird die Population aussterben. Als Beispiel kann auf die dramatische Abnahme des stark gefährdeten *Erdbockkäfers* (*Dorcadion fuliginator*) hingewiesen werden.

Fragmentierung kann aber auch Wechselwirkungen zwischen Arten unterbrechen, wobei oft Populationen in kleinen Lebensräumen benachteiligt werden, z. B. durch Reduktion oder gar Verlust von Bestäubung, verringerte Samenausbreitung oder den Ausfall mutualistischer *Mykorrhiza*-Interaktionen. Die Grösse eines Fragmentes kann sogar Zusatzeffekte zur Folge haben: So werden auf den, Piste und Rollwegen des *Flugplatzes Dübendorf* umgebenden Magerweiden bodenlebende Spinnen, Kurzflügel- und Laufkäfer-Gesellschaften gefunden, die in den übrigen Wald- und Offenlandschaften unseres Mittellandes bereits verschwunden sind!



Schutz von Trockenwiesen zur Bewahrung natürlicher Ökosysteme

Dies zeigt, dass die an *Pisten und Rollwege* angrenzenden Trockenweidfragmente für die *Offenland-Arthropodenfauna* segensreich ist – ähnliche Ergebnisse sind bei *Pflanzen* zu erwarten: *Fehlender Schattenwurf, Laubstreu* und *andere Randeffekte* beeinflussen die Vegetation einer Wiese oder Weide im Randbereich von *Piste und Rollwegen* positiv. Die Erhaltung von *Extensivweiden* und *ungedüngten Magerwiesen (Blumenwiesen)* setzt allerdings ein *regelmässiges Mähen* der unmittelbaren Flugplatzumgebung voraus, damit ungenutzte Flächen nicht verbrachen, was aus ökologischer Sicht der Beginn eines anthropogen bedingten, *sekundären Floren- und Faunensterbens* zur Folge hätte.

Verschiedene Untersuchungen belegen, dass die Pflanzenvielfalt mit *zunehmender Verbrachung* und *aufkommender Verbuschung* abnimmt. Aus faunistischer Sicht sollten deshalb Brachflächen vermieden werden, haben doch für Tiere naturnah bewirtschaftete Wiesen eine grosse Bedeutung, vor allem wenn deren Primärlebensräume schon in hohem Masse zerstört worden sind. Das Management eines Mosaikes von verschieden-altrigen Vegetationsstadien muss daher als Herausforderung für die bestmögliche Naturschutzstrategie des *Flugplatzes Dübendorf* betrachtet werden – damit die ihn einfassenden Trockenwiesen und -weiden ihre wichtige Rolle bei der Erhaltung und Förderung der Artenvielfalt wahrnehmen können (diese sollen ja künftig besser geschützt werden, hat doch der Bundesrat am 13. Januar 2010 eine Verordnung als Grundlage für den Schutz und die Erhaltung der Trockenwiesen und –weiden verabschiedet. Unter diese Verordnung, die am 1. Februar 2010 in Kraft tritt, fallen auch die bestehenden Freiflächen rund um Piste und Rollwege des *Flugplatzes Dübendorf*.

Naturschutz dank Flugplatz Dübendorf – keine zusätzlichen Kosten für den Bund

Trockenwiesen und -weiden verdanken ihre Entstehung weitgehend der Landwirtschaft: Sie sind das Ergebnis einer jahrhundertelangen extensiven Bewirtschaftung und einer traditionellen, regionenspezifischen Nutzung.

Alle diese Trockenstandorte sind wichtige Elemente des historischen und kulturellen Erbes der Schweiz. Zusätzlich zu ihrem landschaftlichen Wert und ihrer Funktion für die Futterproduktion gelten Trockenwiesen und -weiden auch als *Hotspots der Artenvielfalt*. Im weiteren tragen sie zur Bodenstabilisierung bei und sind Lebensräume für zahlreiche bestäubende Insekten. Damit erbringen sie ein *breites Spektrum von Dienstleistungen für uns Menschen*.



Da sich die traditionelle Bewirtschaftung von Trockenwiesen und -weiden heute nicht mehr lohnt, sind immer mehr dieser Lebensräume durch industrielle Nutzungsaufgaben oder durch die Intensivierung der Landwirtschaft bedroht. So ist seit Ende des 19. Jahrhunderts der Bestand der Trockenwiesen und -weiden um rund 90 Prozent zurückgegangen. Parallel dazu gerieten die in diesen Lebensräumen heimischen Arten immer mehr unter Druck.

Aviatisch genutzter Flugplatz Dübendorf als prioritäres Zürcher Vorranggebiet

Im Hinblick auf die Umsetzung der Massnahmen zum Schutz von Trockenwiesen und -weiden kann der *Kanton Zürich* den, seiner ursprünglichen Bestimmung entsprechend genutzten *Flugplatz Dübendorf* als sogenanntes *Vorranggebiet* definieren. Dabei wäre dieses *Vorranggebiet* nicht nur ein Verbund einzelner Objekte, sondern würde die Erhaltung einer bedeutenden offenen Fläche sicherstellen, wie sie für die typischen Arten von Trockenwiesen und -weiden unverzichtbar ist. Die Schutzmassnahmen und die Auflagen für die Bewirtschaftung der unmittelbaren Freiflächen rund um den *Flugplatz Dübendorf* als *Vorranggebiet* müssten dazu als Ganzes festgelegt werden und hätten – im Gegensatz zu allen übrigen, als Alternativen ins Auge gefassten Nutzungsvorschlägen – überhaupt keinen Einfluss auf die weitere militärisch-/ zivilaviatische Mischnutzung des heutigen Areals; dieses läge zudem in symbiotischer Nachbarschaft zum bestehenden Schutzgebiet des *Greifensees* mit seinen Amphibienlaichgebieten und Brutvögelaunen.

Dübendorf ist vor knapp hundert Jahren als **Wiege der Militäraviatik** in unsere Geschichtsbücher eingegangen. *Dübendorf* hat in den 1930er Jahren als Austragungsort **legendärer Akrobatikkonkurrenzen** und **Flugmeetings** einen welweiten Bekanntheitsgrad erlangt. *Dübendorf* war während des 2. Weltkrieges Sammelplatz notgelandeter alliierter Kampfflugzeuge. Als „Home Base“ des *UeG* und Ausbildungsstandort für *Florida* wurde der *Flugplatz Dübendorf* im *Kalten Krieg* zum **Garanten unserer Lufthoheit**. Sorgen wir nun heute dafür, dass der *Flugplatz Dübendorf* für seinen wichtigen Beitrag zur Wahrung der Artenvielfalt in unserem Mittelland auch mit einem wohlverdienten **Öko-Label** ausgezeichnet werde!



Jürg Lindecker, Greifensee

17. Januar 2010