

Retortenstadt auf der grünen Wiese

Der Kanton Zürich will den historischen Flugplatz von Dübendorf durch einen «Innovationspark» ersetzen. Mit dem Prestigeprojekt verbaut sich Zürich die aviatische Zukunft. Hinter dem Grössenwahn von «Abu Dübi» steht eine unheilige Allianz. *Von Alex Baur*



Einzig vernünftige Alternative zu Kloten: Flugfeld Dübendorf, einst Heimat der Swissair, 1946.

Überraschend kam die Kehrtwende nicht, die Baudirektor Markus Kägi (SVP) Anfang Juni bekanntgab: Die Zürcher Regierung will nun doch auf den Flugplatz Dübendorf verzichten, für dessen Erhalt sie bislang kämpfte. Zwar hat der Kantonsrat die fliegerische Nutzung des Geländes in der Richtplanung verankert. Doch hinter den Kulissen sind die Lobbys und Planungsbüros schon lange am Werkeln. Der 2,3 Quadratkilometer grosse grüne Flecken mitten im Siedlungsbrei der Agglomeration weckt die Begierde von Architekten und Politikern. Der grosse planerische Wurf ist nun in Reichweite gerückt. Voraussetzung ist, dass das Militär mitspielt. Das ist immer noch ungewiss.

Überraschend ist das unkritische Wohlwollen, mit dem fast alle Kommentatoren die Kehrtwende gefeiert haben. Gegen eine Überbauung des Flugplatzes sprechen nämlich viele Gründe, vorab auch militärische. Wenn

die Luftwaffe ihren Auftrag ernst nimmt, kann sie nicht auf ihr letztes Standbein im östlichen Landesteil verzichten. Gesichert scheint zurzeit lediglich der Erhalt von drei Plätzen: Meiringen (BE), Sitten (VS) und Payerne (VD). Wenn in den Alpen Schnee fällt und der Neuenburgersee im Nebel liegt, bleibt die Schweizer Luftwaffe am Boden, zumal zwingend immer ein Ausweichplatz zur Verfügung stehen muss.

Bei Nebel liegt die Luftwaffe am Boden

Die langen Anflugwege in den östlichen Landesteil sind für Hubschrauber, vor allem bei Katastrophen, wenn jede Sekunde zählt, ein gewaltiger Nachteil. Abgesehen davon, dass ein Instrumenten-Anflug in den Alpentälern grundsätzlich nur bedingt möglich ist, was die Verfügbarkeit der Plätze weiter beschränkt, wirken sich die Felswände auch schalltechnisch ungünstig aus.

Optimal wäre für die Luftwaffe, wenn der nach dem neusten Stand der Technik und internationalen Normen voll ausgebaute Airport Dübendorf zumindest als Ausweichplatz erhalten bliebe. Eine gemischte Nutzung drängt sich geradezu auf. Kleinflugzeuge machen heute rund fünfzehn Prozent der Bewegungen in Kloten aus – für einen Flughafen von dieser Grösse eine Kuriosität. Es ist eine Frage der Zeit, bis die private Fliegerei schon aus Gründen der Kapazität aus Kloten verbannt wird. Dübendorf bietet die einzige vernünftige Alternative. Freizeitflieger lassen sich getrost in ländlichere Gegenden verlegen. Für Flugtaxis, Business-Jets oder Sonderflüge ist die Nähe zu

Der Traum von der Retortenstadt auf der grünen Wiese beflügelt die Architekten seit Urzeiten.

den Zentren aber entscheidend und auch umwelttechnisch vernünftig.

Eine gemischte Nutzung des Flugplatzes Dübendorf würde nicht nur die Kasse des VBS entlasten, sondern auch der Region ein Entwicklungspotenzial bieten. Eine ganze Reihe sogenannt flugnaher Betriebe (Skyguide, Rega, Aerolite, Ju-Air, Solar Impulse, Naef Flugmotoren) haben sich bereits angesiedelt. Mit einer Öffnung des Flugplatzes würden neue hinzukommen. Jet Aviation etwa hat bereits Interesse an einer Zürcher Dépendance signalisiert. Neben der klassischen Flugzeugwartung ist der Um- und Ausbau von Spezialflugzeugen eine zukunftssträchtige Marktnische, in der Schweizer KMU bereits heute auf dem Weltmarkt mittun. Solche Arbeitsplätze bringen eine hohe Wertschöpfung bei geringen Emissionen.

Als grossen Vorteil einer Überbauung des Areals preist die Zürcher Regierung eine noch höhere Wertschöpfung. Tatsächlich trifft dies für jede Überbauung zu. Die Frage ist, ob man deshalb jeden grünen Flecken zubetonieren will. Und ob die Anrainergemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen, Volketswil und Schwerzenbach das staatlich gedopte Wachstum überhaupt brauchen. Trotz Fluglärm hat sich die Bevölkerung der vier Gemeinden in den letzten fünfzig Jahren verdreifacht.

Bauen kann man auch anderswo. Wird der Flugplatz Dübendorf aber geschlossen, verbetoniert sich der Grossraum Zürich die aviatische Option für immer und ewig. Eine realis-

tische Alternative in nützlicher Distanz zum Zentrum gibt es nicht. Die Überbauung des Flughafens Dübendorf ist denn auch in erster Linie eine Absage an die Fliegerei, auch wenn das nur linke Politiker offen sagen.

Profilierungsobjekt für Politiker

Federführend ist die FDP und namentlich deren Vizepräsident Ruedi Noser. Seit Jahren profiliert sich Noser mit dem Projekt «Innovationspark»: eine Forschungsstätte für Zukunftstechnologien, für die nach seiner Meinung nur Dübendorf «als einzige geeignete Fläche» in Frage kommt. Innovation klingt immer gut, damit eckt der geschmeidige Politiker nirgends an, auch wenn nebulös bleibt, was denn in diesem Park genau erfunden werden soll. Es hat irgendwie mit Nachhaltigkeit und globaler Ausstrahlung zu tun.

Konkreter äussert sich Swisscleantech, eine Lobby-Organisation der Öko-Branche mit exzellenten Verbindungen zur Politik und Forschung, die sich ins Vorhaben «Innovationspark» eingeklinkt hat. Nick Beglinger, Vorstand von Swisscleantech, schwärmt von einer vollständig neuen und CO₂-neutralen Designerstadt nach dem Vorbild von Masdar City in Abu Dhabi. Gemäss Beglinger habe Energieminister Moritz Leuenberger das Vorhaben bereits wohlwollend zur Kenntnis genommen.

Skeptiker mögen über den Grössenwahn von «Abu Dübi» spötteln, doch das Netzwerk, das hinter dem Innovationspark steht, ist nicht zu unterschätzen. Die Firma Ernst Basler + Partner, die bereits 2002 die Gemeinde Dübendorf beraten hat, entwarf auch die Machbarkeitsstudie für Nosers Projekt. Federführend bei Basler + Partner war damals Wilhelm Natrup, der heute als Kantonsplaner die Umsetzung des Innovationsparks weitertreibt.

Der Traum von der Retortenstadt auf der grünen Wiese beflügelt die Architekten und Planer seit Urzeiten. Einmal umgesetzt, präsentieren sich die grossartigen Monumente als geschichts- und gesichtslose Monster ohne Herz und Seele. Die Kapitale Brasilia, die kein normaler Mensch zum Vergnügen bereist, oder die trostlosen Satellitenstädte, wie sie in der Peripherie von fast jeder Metropole der Welt in den Himmel wachsen, sind die abschreckenden Resultate solcher Experimente.

Zwar plädiert Natrup für eine «Politik der kleinen Schritte», während Noser ein Loblied auf die gemächliche Gangart im VBS anstimmt. Damit weicht man einer Grundsatzdebatte aus. Möglich, dass man sich am Ende auf einen guteidgenössischen Kompromiss einigen würde, welcher der Natur auch noch etwas Raum liesse. Doch bei der grundsätzlichen Frage gibt es nur Ja oder Nein: Soll in Dübendorf weiter geflogen werden?

Gerade mal 380 000 Franken zahlte der Bund anno 1918 für das bloss zehn Strassen-

kilometer vom Zürcher Paradeplatz entfernte Gelände. Dübendorf ist die Wiege der militärischen und zivilen Fliegerei in der Schweiz. Hier fand 1910 das erste eidgenössische Luftfest statt, stürzte 1919 der legendäre Pionier Oskar Bider nach einer durchzechten Nacht in den Tod (6000 Trauernde begleiteten den Helden und dessen Schwester, die sich aus lauter Gram das Leben nahm, zur letzten Ruhestätte). In Dübendorf hob 1931 die erste Swissair-Maschine ab, fanden im Zweiten Weltkrieg zahlreiche havarierte Bomber der Alliierten Zuflucht, erzeugte 1953 ein Hawker Hunter den ersten Schweizer Überschallknall.



Traum für Planer: 2,3 Quadratkilometer Platz.

Hundert Jahre nach dem ersten Start in Dübendorf ist die Fliegerei zur Selbstverständlichkeit geworden. Doch die Faszination scheint ungebrochen. Kürzlich hat der Schweizer Souverän die Förderung der Fliegerei durch Treibstoffzölle mit grossem Mehr abgesegnet. Und selbst jene, die das Flugzeug als Klimaheizer geisseln, schätzen und nutzen das schnelle und sichere Verkehrsmittel. Nur den Lärm, auch in diesem Punkt herrscht ein breiter Konsens, den sollen bitte andere tragen.

Weniger Lärm, höhere Sensibilität

Gemäss Kurt Eggenschwiler, Fluglärmspezialist bei der Empa, ist der Lärmpegel trotz Mehrverkehr in den letzten Jahren bei der zivilen Fliegerei merklich gesunken. Gestiegen ist offenbar aber die Sensibilität der Menschen. Die Emissionen eines durchschnittlichen Verkehrsflugzeuges wurden seit 1975 etwa halbiert. Die EU hat sich eine weitere Halbierung bis zum Jahr 2020 zum Ziel gesetzt.

Gemäss einer Erhebung des Bundesamtes für Umwelt sind vom Strassenlärm zehnmal mehr Menschen betroffen als vom Bahn- oder Fluglärm. Und doch ist vor allem der Fluglärm ein Thema. Das hat damit zu tun, dass sich von Strasse und Schiene bloss einzelne, meist ohnehin minderprivilegierte Wohnlagen beeinträchtigt sehen, von der Fliegerei aber ganze Dörfer, die sich effizienter und frei nach dem Sankt-Florians-Prinzip zur Wehr setzen. Politiker und Medien, die das Thema aufgreifen, verfolgen allerdings auch mal ihre eigenen politischen Ziele. Dübendorf ist ein klassisches Beispiel dafür.

Als Ende der 1980er Jahre in Dübendorf die Bewegung «Bürgerinnen und Bürger gegen den Fluglärm» (BgF) geschaffen wurde, stand die Beschaffung der F/A-18-Kampfflieger auf dem Programm. Zu den Initianten, die in engem Kontakt mit der GSoA standen, gehörte der spätere SP-Kantonsrat Peter Anderegg. Als die Abstimmung über die Beschaffung vorbei war – der neue Flieger hatte in Dübendorf eine überdurchschnittlich hohe Zustimmung erhalten, obwohl er mehr Lärm bedeutete –, löste sich die BgF bald wieder auf. Geblieben ist jedoch das «Forum Flugplatz Dübendorf», das als Gegenbewegung gegründet wurde und in der Region gut verwurzelt ist.

Flugzeuglärm seit 1975 halbiert

Obwohl Dübendorf in Spitzenzeiten jährlich 16 000 ausgesprochen lärmige Starts und Landungen von Düsenjägern zu verzeichnen hatte, blühte die Region auf. Doch der Lärm kleiner Jets und Propellerflugzeuge ist gar nicht zu vergleichen mit jenem von Militärjets. Ein moderner Airbus 330 verursacht viermal weniger Lärm als eine F/A-18, ein kleiner Business-Jet gar achtmal weniger. Die Lärmbekämpfung ist nicht nur eine Frage der technischen Machbarkeit, sondern vor allem des politischen Willens, und sie gehört heute weltweit zu den Prioritäten der Luftfahrt.

Allein deshalb schon wäre es kurzsichtig, wenn Zürich heute ohne Not seinen zweiten Flugplatz verbaute. Propheten, die den Weltuntergang ankündigen und den Menschen Busse und Selbstkasteiung abverlangen, hat es immer gegeben und wird es immer geben. Der Öko-Hype, den wir zurzeit erleben, wird nicht ewig dauern. Das Bedürfnis nach Mobilität, aber auch nach Freiraum in der Betonwüste dagegen wird bleiben.

Falls der Innovationspark wirklich unverzichtbar sein sollte, gäbe es genügend Standorte im Umkreis der Stadt. Vielleicht wäre es auch viel vernünftiger, die bestehenden Forschungsinstitute, die heute schon vorzügliche Arbeit leisten, weiter zu fördern und bei Bedarf auszubauen. Statt Denkmäler für Politiker und Planer in die Landschaft zu stellen, von denen kein Mensch weiss, was sie konkret bringen. ○