



Stiftung

■ LILIENBERG ■

Unternehmerforum

Flugplatz Dübendorf: ja – aber wie?

Eine aviatische Zukunft für die Wiege der Schweizer Luftfahrt



INHALT

-
- | | | | | | |
|----|--|----|---|----|---|
| 3 | John R. Hüssy: Ein Fehlentscheid hätte irreversible Folgen! | 18 | Jürg Lindecker: Umweltschutz versus Flugplatz Dübendorf – These oder Antithese? | 26 | Manfred Hildebrand: Vom Fliegermuseum zum Flieger-Flab-Museum |
| 4 | KKdt Markus Gyax: Die Luftwaffe zählt auch in Zukunft auf den Standort Dübendorf | 20 | Markus Gisel: Eine Basis für die fliegenden Lebensretter | 28 | Task Force Flugplatz Dübendorf – wer sind wir? |
| 6 | Walter Dürig: Der Flugplatz Dübendorf heute und in Zukunft | 22 | Dieter Neupert: Businessplan bestätigt Nutzwertanalyse | 30 | Patrick Richter: Das sinnvolle Szenario: militär-/ zivilaviatische Mischnutzung |
| 8 | Markus Gisel: Zehn Flugplatz-Nutzungsvarianten im Vergleich | 23 | Stellungnahme der CVP Dübendorf: Dübendorf als Innovationsplatz mit Profil | 31 | Fakten zum Flugplatz Dübendorf |
| 14 | Hans-Peter Hulliger: Es gibt nur eine Zukunft für den Flugplatz Dübendorf – eine aviatische! | 24 | Stellungnahme der FDP Dübendorf: Wertvolle Infrastruktur des Militärflugplatzes soll erhalten beliben | 31 | Mitglieder der Task Force Flugplatz Dübendorf |
| 16 | Peter Bosshard: Machbares und Sinnvolles von Phantastereien trennen | 25 | Stellungnahme der SVP Dübendorf: Die Sicherheit unseres Landes hat Priorität | | |
-

Herausgeberin

Lilienberg Unternehmertum
Industriestrasse 1
CH-8340 Hinwil
Telefon +41 44 938 70 00
info@lilienberg.ch
www.lilienberg.ch

Eine Dokumentation der Task Force Flugplatz Dübendorf

Mai 2012 – © Lilienberg Unternehmertum, Hinwil

Redaktion

Task Force Flugplatz Dübendorf

Koordination

Stefan Bachofen

Layout und Druck

Schellenberg Druck AG, Pfäffikon ZH



John R. Hüssy

Von John R. Hüssy*

Ein Fehlentscheid hätte irreversible Folgen!

Die Luftwaffenbasis Dübendorf mit ihrer einzigartigen aviatischen Infrastruktur soll künftig nicht nur für die Zivilluftfahrt geöffnet werden, sondern auch kommenden Generationen als strategische Landreserve erhalten bleiben.

Dass die Luftwaffe auch in Zukunft auf diesen Ausbildungs- und Trainingsflugplatz angewiesen sein wird, steht für die Verantwortlichen dieser Truppengattung fest! Zudem ist es von existenzieller Bedeutung für die Bevölkerung des Grossraums Zürich sowie der Nordost- und Ostschweiz, über einen mit modernsten luftfahrttechnischen Einrichtungen ausgerüsteten Flugplatz zu verfügen. Ist doch Dübendorf der einzige operationelle Flugplatz östlich der Reuss, von wo aus im Bedarfsfall Such- und Rettungsflüge oder Einsätze im Rahmen der Katastrophenhilfe bei Tag und bei Nacht, sowie bei praktisch jeder Wetterlage mit «matchentscheidendem» minimalem Zeitaufwand durchgeführt werden können!

Der Plan für eine allfällige Schliessung wurzelt in den seitens unseres Parlamentes initiierten Sparvorgaben, welche in

einer Überarbeitung des sogenannten «Stationierungskonzeptes» unserer Luftwaffe gipfelt. Weil auch wir dieser volkswirtschaftlichen Auflage Rechnung tragen wollen, haben wir nach Mitteln und Wegen gesucht, die dem Bund einerseits eine signifikante Kostenentlastung bringen, andererseits diesem aber künftig trotzdem erlauben soll, den Flugplatz zweckdienlich zu betreiben – dies zu minimalen, vertretbaren Betriebskosten! Dabei war es uns ein Anliegen, eine Lösung anzupeilen, welche die Anwohner keinen unzumutbaren zusätzlichen Immissionen aussetzt. Diese Lösung heisst «Militär-/zivilaviatische Mischnutzung mit Werkverkehr»! Bestandteil der vorliegenden Schrift des «Unternehmerforums Lilienberg» ist auch ein Interview mit Rudolf Kurth, Partner von Geneva Consulting & Management S.A., welcher zehn mögliche Flugplatz-Nutzungsvarianten miteinander verglichen hat. In der zur Diskussion stehenden Analyse werden nebst dem aktuellen Nutzwert auch die mittelfristige Bedeutung des Flugplatzes Dübendorf für den Wirtschaftsstandort Zürich und dessen langfristige

Entwicklungsperspektiven im Kontext der schweizerischen Luftfahrt gebührend berücksichtigt!

Im Sinne einer nachhaltigen Politik gilt es, unwiderrufliche und irreversible Fehlentscheide zu vermeiden. Wir schenken deshalb allen «facts & figures» betreffend den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flugplatzes Dübendorf die nötige Aufmerksamkeit – diese Dokumentation ist weder als ökonomische Propagandaschrift noch als politisches Pamphlet gedacht, sie soll einzig und allein der fach- und sachgerechten Meinungsbildung aufgrund nichtwiderlegbarer Tatsachen dienen!

** John R. Hüssy, Leiter der Task Force Flugplatz Dübendorf, von 1967 bis 2001 Berufspilot, 1968 bis 1972 Mitglied des UeG (heute Berufspiloten-Korps), als Milizpilot Kdt Fl St 21 (Hunter), danach Gschw Kdt (Flpl Mollis und Ambri), C Fl der FDiv 5 und des FAK 2, Flugkapitän bei Swissair (MD-11), Vizepräsident des Morgarten-Schützenverbandes*



KKdt Markus Gygax

Von KKdt Markus Gygax*

Die Luftwaffe zählt auch in Zukunft auf den Standort Dübendorf

Die Fliegerstaffel 11 ist Ende 2005 mit ihren F/A-18 Hornet nach Meiringen ausgeflogen. Seither gibt es in Dübendorf keine Kampjets mehr zu sehen. Dadurch hat zwar der Flugbetrieb auf dem östlichsten Militärflugplatz der Schweiz abgenommen, nicht aber dessen Bedeu-

tung für die Luftwaffe. Dies zeigt sich alleine schon darin, dass sich die Operationszentrale der Luftwaffe auf dem Flugplatzgelände befindet – im Flugsicherungsgebäude in Wangen bei Dübendorf. Die Luftwaffe ist auch in Zukunft auf den Standort Dübendorf angewiesen: Das

Lufttransport-Geschwader 3 operiert mit seinen Helikoptern und Flächenflugzeugen ab Dübendorf und stellt so sicher, dass selbst bei ungünstiger Witterung im Osten der Schweiz Lufttransporte sichergestellt sind. Ferner sind Teile des Lufttransportdienstes des Bundes (LTDB) in Dübendorf

Eurocopter EC-635 startet vor der Halle 10 zu einem Einsatz



dorf stationiert. An diesem Luftwaffen-Bedarf wird sich mittelfristig – auch nach 2014 – nichts ändern.

Andererseits müssen wir den Tatsachen ins Auge blicken: Die Infrastruktur des Flugplatzes ist, gemessen an den gegenwärtigen militärischen Aktivitäten, überdimensioniert. Deshalb wird der Flugplatz schon seit Jahren sowohl zivil als auch militärisch genutzt. Diverse Firmen aus dem Aviatikbereich haben sich auf dem Gelände niedergelassen. Als Beispiel sei Aerolite genannt. Dies ist ein europaweit führender Ausrüster von Flugzeugen und Helikoptern für Ambulanz-einsätze. Damit wird eine hohe Wertschöpfung generiert, während nur geringe Emissionen entstehen. Oder Piccards Solar Impulse. Wer weiss, vielleicht geht der Militärflugplatz Dübendorf dank diesem Projekt, dem ich das Beste wünsche, weiter in die Geschichte ein. Solche aviatisch ausgerichteten Unternehmen sind ideale Partner, die zusammen mit der



Foto: © Schweizer Luftwaffe

Anflug Richtung Flugplatz Dübendorf aus dem Cockpit einer Pilatus PC-7

Luftwaffe einen langfristigen Betrieb des Flugplatzes Dübendorf – samt Arbeitsplätzen – sichern können. Die Wachstumsbranche Aviatik, die beachtliche sechs Prozent zum schweizerischen Bruttoinlandprodukt beisteuert, bietet also dem Standortkanton Zürich interessante wirtschaftliche Perspektiven. Diesen innovativen und zukunftsgerichteten Weg für eine Nutzung des Flugplatzes gilt es weiterhin konsequent zu beschreiten. Man täte gut daran, den Militärflugplatz

Dübendorf mit seiner «Mischnutzung» als Pluspunkt des Wirtschaftsstandorts Zürich zu sehen. Die ersten Schritte in die richtige Richtung sind getan.

Dieser Artikel ist erschienen in der Gazette des Fliegermuseums 2010

**Markus Gygax, Korpskommandant, seit 2008 Kommandant der Schweizer Luftwaffe*

Von Walter Dürig*

Der Flugplatz Dübendorf heute und in Zukunft

Der Flugplatz Dübendorf ist seit Dezember 1914 ein eidgenössischer Militärflugplatz. Am 27. November 1918 erwarb die Schweizerische Eidgenossenschaft das Flugplatzareal zum Preis von 380 000 Franken. Dieses umfasst heute eine Fläche von rund 170 Hektaren auf dem Gebiet der Gemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttsellen und Volketswil. 15 Prozent des Geländes gehören zur Zone für öffentliche Gebäude und 85 Prozent zur Landwirtschaftszone.

Im Jahr 2005 hat das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS den Verzicht auf den Flugbetrieb mit Kampfflugzeugen bekannt gegeben und die Schliessung des Militärflugplatzes auf Ende des Jahres 2014 in Aussicht gestellt. Das letzte Kampfflugzeug verliess Dübendorf im Dezember 2005. Der definitive Entscheid über die künftige Nutzung wird im Laufe des Jahres 2012 erwartet.

Die Absichtserklärung der Schweizerischen Eidgenossenschaft zum Verzicht auf den Flugplatz Dübendorf hatte verschiedene Auswirkungen. Die Zürcher

Regierung gab eine sogenannte Testplanung in Auftrag. Am 19. Mai 2010 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich aufgrund dieser Planung beschlossen, beim Bund «zum Verzicht der Aviatik» auf dem Flugplatz Dübendorf hinzuwirken. Ein «Verein Machbarkeit Stiftung Forschung Schweiz» will auf dem Flugplatzareal einen Innovationspark realisieren. Der Verein wirbt in politischen Kreisen, insbesondere auf eidgenössischer Ebene, für die Verwirklichung dieser Idee. Das «Forum Flugplatz Dübendorf» und die «Task Force Flugplatz Dübendorf» setzen sich für die Weiterführung des militärischen Flugbetriebs mit einer begrenzten Zulassung ziviler Flugbewegungen ein.

Zurzeit laufen auf dem Flugplatzareal die folgenden wesentlichen Aktivitäten:

Die Schweizer Luftwaffe ist nach wie vor Hauptnutzerin des Flugplatzes. Im Skyguide-/Luftwaffengebäude auf der Wangener Seite des Geländes erfolgt die Führung aller Luftwaffenoperationen. Das Lufttransportgeschwader 3 der Luftwaffe betreibt Helikopter, Propellerflug-



Walter Dürig

zeuge sowie Vermessungs- und Transportflugzeuge und produziert rund 11 500 Flugbewegungen pro Jahr. Der Bereich Verteidigung des Departements VBS beschäftigt auf dem Flugplatz Dübendorf rund 575 Mitarbeitende.

Zwei Drittel des Skyguide-/Luftwaffengebäudes werden von der schweizerischen Flugsicherungsgesellschaft skyguide swiss air navigation services ltd. mit rund 850 Arbeitsplätzen genutzt.

Ruag Defence besitzt auf dem Flugplatz Dübendorf eine Fachstelle für Führungssysteme mit 90 Arbeitsplätzen und zwölf Lehrstellen für Elektroniker. Die schweizerische Rettungsflugwacht Rega betreibt eine Basis mit einem Helikopter in Dauerbereitschaft. Neun Mitarbeitende stellen pro Jahr gegen 1000 Einsätze sicher. Der Prototyp des Solarflugzeugs HB-SIB von Bertrand Piccard und André Borschberg wird durch das Unternehmen Solar Impulse – wie schon das Versuchsmodell HB-SIA – auf dem Flugplatz Dübendorf entwickelt.

Die «Stiftung Museum und historisches Material Luftwaffe» ist Baurechtneh-

merin des Bundes für die Hallen 1 und 2 des Flieger Flab Museums und für die Halle 9 als Basis der JU-AIR. Der Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe VFL ist der Trägerverein des Flieger-Flab-Museums und der JU-AIR. Das Air Force Center nimmt die operative Führung und die betrieblichen Belange der Stiftung und des Vereins wahr. Mehrere Unternehmungen des privaten Rechts sind im Raum des Air Force Centers mit einer ansehnlichen Anzahl Mitarbeitenden angesiedelt.

Am 25. August 2011 hat die Task Force Flugplatz Dübendorf im Air Force Center eine Podiumsveranstaltung über die Zukunft des Flugplatzes durchgeführt. Der VBS-Chef Bundesrat Ueli Maurer deutete bei dieser Gelegenheit seine persönliche Abneigung gegen die Veräusserung der wertvollen Landreserve der Schweizerische Eidgenossenschaft in Dübendorf an. Ein Rückkommen auf den Verzicht der Stationierung von Kampfflugzeugen in Dübendorf komme jedoch nicht infrage. Im Rückblick war die Absichtserklärung des Departements VBS von 2005 zur Schliessung des Flugplatzes Dübendorf kein kluger Entscheid. Aus strategischen und realpolitischen Gründen ist es notwendig, den Flugplatz Dübendorf im heutigen

Rahmen für die folgenden Zwecke weit über das Jahr 2014 hinaus zu benützen:

- Lufttransportbasis der Luftwaffe für Helikopter und Flächenflugzeuge als Tor zum Osten.
- Ausweichflugplatz für Kampfflugzeuge der Schweizer Luftwaffe in Notfällen sowie Ersatzpiste für den Flughafen Zürich, insbesondere für Staatsluftfahrzeuge.
- Standort für die Förderung der Aviatikberufe im Grossraum Zürich und in der Ostschweiz.

Zusätzlich ist auf dem Flugplatzareal durch den Kanton Zürich eine raumplanerische Zone für gewerbliche Bauten auszuscheiden, die von der Eidgenossenschaft im Baurecht zur Verfügung gestellt wird. Aviatiknahe Unternehmungen sind dabei zu bevorzugen.

** Walter Dürig, Korpskommandant aD, 1987–1989 Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF Trp)*

Pilatus Porter PC-6 im Anflug auf den Flugplatz



Markus Gisel* im Gespräch mit Rudolf Kurth

Zehn Flugplatz-Nutzungsvarianten im Vergleich

Rudolf Kurth ist Partner von Geneva Consulting & Management SA. Er hat die verschiedenen Nutzungsvarianten des Flugplatzes miteinander verglichen.

Am 25. August 2011 haben Sie anlässlich einer Pressekonferenz im Vorgang zu dem anschliessenden Podiumsgespräch zur Zukunft des Flugplatzes Dübendorf Ihre Nutzwertanalyse öffentlich vorgestellt. Wer ist der Auftraggeber und was war die Zielsetzung? Aber vielleicht möchten Sie noch vorher ein Wort zum Tätigkeitsgebiet Ihrer Firma verlieren?

Jedes Unternehmen kennt Phasen, in denen es auf wirksame Unterstützung seitens externer Fachleute angewiesen ist, die sich durch ein hohes Mass an Entscheidungsvermögen auszeichnen, das auf der Freiheit des Geistes und langjähriger Berufserfahrung beruht. Es gilt dabei nicht nur, eine Situationsanalyse durchzuführen und daraus geeignete Vorgehensvorschläge abzuleiten, son-

dern auch auf konkrete Art und Weise bei der Umsetzung des festgelegten Massnahmenplans auch aktiv mitzuwirken. Wir von GC&M nehmen uns dieser aktuellen unternehmerischen Anforderung an. GC&M SA wurde Anfang der 1990er-Jahre gegründet und hat ihren Sitz in Genf. Zu unseren Kunden zählen Verwaltungsräte, Unternehmensführer, Investoren und Organe der öffentlichen Hand.

Die Task Force Flugplatz Dübendorf hatte uns gebeten, für die möglichen Entwicklungsszenarien auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf eine Nutzwertanalyse durchzuführen.

Sie sagen, als Hilfsmittel sei die sogenannte decisionMaker-Methodik angewendet worden. Können Sie uns diese Methodik in kurzen Worten erklären?

Komplexität und Zeitmangel der Entscheidungsprozesse verhindern es oft, alle Problemstellungen sauber und klar zu analysieren. In einer Vielzahl von Pro-



Markus Gisel

Rudolf Kurth (im roten Pullover)



Fotos: Peter Bosshard

blemstellungen wird mehr oder minder «mit dem Bauch» entschieden. Die Belastbarkeit einer Entscheidung ist dann vielfach Glückssache und hängt von der Intuition der Entscheidungsträger ab. Oft sind Fehlentscheidungen die Folge. Und

die sind teuer. Dazu kommt, dass die Durchführung derartiger Entscheidungsprozesse ohne methodische Unterstützung ineffizient ist. Mit zunehmender Zahl der Einflussgrößen ist es ratsam, methodisch vorzugehen.

Diese Erfahrungen hatten unseren Partner Dr. Jochen Schauenburg bewogen, die decisionMaker-Methodik zu entwickeln. Er gibt schon seit längerer Zeit an der Universität St. Gallen Vorlesungen zum Thema Kundennutzenanalyse, in deren Mittelpunkt die von ihm entwickelte Methodik steht. Prof. Dr. Christian Belz (Professor für Marketing an der Universität St. Gallen und Autor des Werkes «Customer Value») sagt zur Methodik Folgendes: «Der Ansatz ist wichtig, ausgereift und ich habe bisher nichts Besseres angetroffen.»

Gemäss dem Grundaxiom der Systemtheorie lässt sich ein Gesamtsystem durch dessen Teilsysteme umschreiben, was aber auch bedeutet, dass der «Gesamtnutzen» sich aus mehreren «Teilnutzen» zusammensetzt.

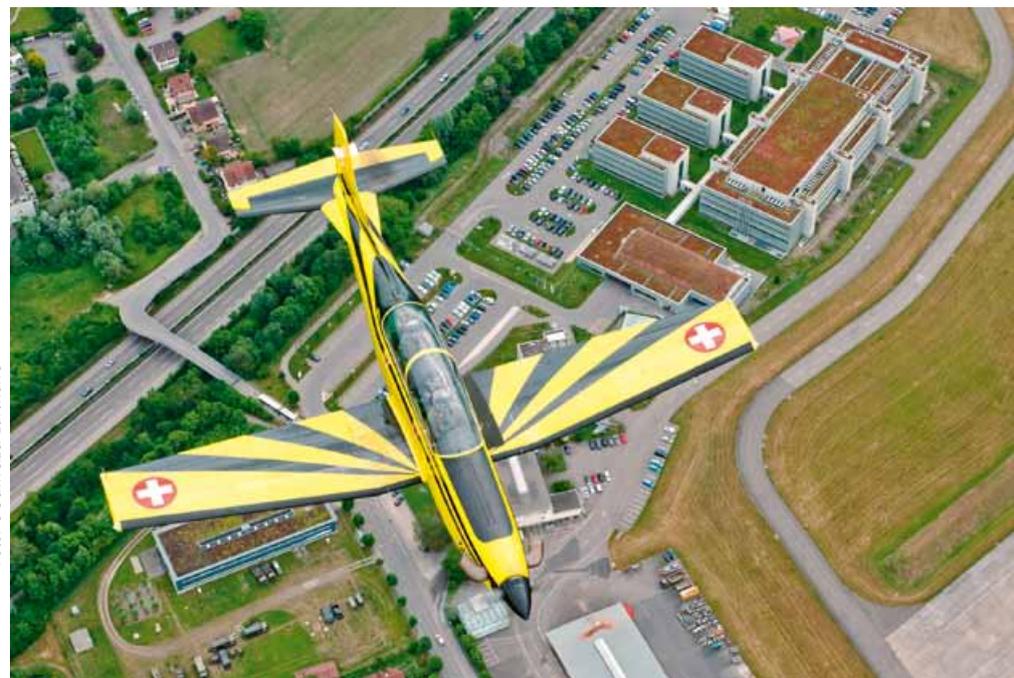
Die decisionMaker-Methodik gibt vor, dass der Gesamt-Leistungswert eines Systems zunächst aus einem Block mit «harten», sogenannten objektiven und aus einem Block mit «weichen», sogenannten subjektiven Kriterien besteht.

Dieser Tatbestand ist für diese Methodik von grundsätzlicher Bedeutung.

Die Grundstruktur ist von der Methodik vorgegeben. Von ihr aus werden untersuchungsspezifisch alle Einflussgrößen respektive Kriterien auf die Gesamtleistung erfasst. Sie sind somit die Grundlage des Bewertungsprozesses, beschreiben demzufolge Leistungsmerkmale und können in beliebig vielen Hierarchieebenen

formuliert werden. Ein weiterer wesentlicher Punkt der Methodik ist, dass jedes Kriterium gewichtet werden muss, um dessen Wichtigkeit innerhalb des «Systems» zu beschreiben, und die Eingabekriterien müssen bewertet werden. Damit wird ausgedrückt, wie gut das zu untersuchende System das jeweilige Kriterium in Bezug auf den vorgegebenen Gesamtnutzen erfüllt.

Pilatus PC-9 über den Gebäuden der Skyguide (Flugsicherung für Zivil- und Militär-Luftverkehr sowie militärische Einsatzleitung)



Die Anwendungsgebiete von decision-Maker sind vielfältig, und die Methodik hat sich in vielen Teilbereichen der Betriebs- und Volkswirtschaft bewährt.

Können Sie uns noch etwas mehr zur Kriterienstruktur sagen, insbesondere wie diese in diesem speziellen Fall aufgebaut wurde?

Für die Bewertung der Entwicklungsszenarien rund um den Flugplatz Dübendorf

haben wir insgesamt 143 Kriterien gewählt, von denen 107 sogenannte Eingabekriterien sind. Bei der Festlegung der Kriterienstruktur galt die Prämisse, dass jedes Szenario gleichwertig und ohne jede Einschränkung abgebildet werden kann. Mit dieser Anzahl Kriterien ist auch klar, dass der Einfluss eines einzigen Kriteriums sich nur in beschränktem Masse auf das Ergebnis auswirken kann. Jedes der 143 Kriterien wurde gewichtet. Die Gewichtung der einzelnen Kriterien im Fall der vorliegenden Untersuchung ent-

spricht der Sicht der Task Force Flugplatz Dübendorf.

Um auch andere, mehr oder weniger politisch gefärbte, von der «Couleur» des betreffenden Begutachters abhängigen Betrachtungsweisen zum Zuge kommen zu lassen, wurden für die im Rahmen dieser Untersuchung spezifizierte Kriterienstruktur, und gemäss der Logik des Verfahrens, verschiedene Gewichtungsvarianten durchgerechnet, um deren Einfluss auf den ausgewiesenen «volkswirtschaftlichen Nutzen» zu überprüfen. Dabei wurde der jeweiligen Nutzenbetrachtung eine einseitige, prädominante Gewichtung im Sinne einer Sensitivitätsanalyse zugrunde gelegt.

Sie sprechen vom «volkswirtschaftlichen Nutzwert». Was muss man sich darunter vorstellen?

Der «volkswirtschaftliche Nutzen» dient als zentrale Bezugsgrösse, um alle Entwicklungsszenarien des Flugplatzes Dübendorf miteinander zu vergleichen – er ist sozusagen die «Zielfunktion» des jeweils betrachteten Szenarios.

Der «volkswirtschaftliche Nutzen» setzt sich aus einem «wirtschaftlichen» sowie einem «gesellschaftlichen Nutzen» zu-

Bombardier CL-600 im Maintenance-Hangar



sammen. Während der wirtschaftliche Nutzen in Richtung einer wertschöpfenden Verwendung der in Dübendorf bestehenden oder neu zu erstellenden Infrastruktur zielt, bezweckt der gesellschaftliche Nutzen einen hohen gesellschaftlichen und politischen Stellenwert sowie eine nachhaltige Akzeptanz innerhalb der betroffenen Region und darüber hinaus zu schaffen.

Die Eingabekriterien wurden benotet. Können Sie uns noch etwas dazu sagen, insbesondere, wer diese Bewertung vorgenommen hat?

Zur Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens der in Frage stehenden Szenarien sind, wie schon gesagt, 107 Eingabekriterien definiert worden, die qualitativ bewertet wurden. Grundsatz für die Bewertung der einzelnen Kriterien war, wie gut das jeweilige Szenario entweder die wirtschaftliche oder die gesellschaftliche Nutzenerwartung an das jeweilige Kriterium erfüllt. Die Nutzenerwartung jedes Eingabekriteriums wurde in einer Note ausgedrückt.

Die Benotung wurde durch eine Arbeitsgruppe, in der jeder Teilnehmer Spezialist

in einem Fachgebiet ist, durchgeführt. Darunter waren solche, die den Flugplatz Dübendorf sowie den Flugbetrieb durch ihre tägliche Arbeit bestens kennen.

So wie ich Sie verstehe, handelt es sich bei den von Ihnen genannten Personen ausschliesslich um solche, welche daran interessiert sind, dass der Flugplatz auch weiterhin betrieben wird. Wie können Sie einen allfälligen Vorwurf, das Resultat Ihrer Analyse sei «gezinkt», entkräften?

Um eine realistische Bewertung der zehn Entwicklungsszenarien vornehmen zu können, von denen sechs eine aviatische Nutzungen voraussetzen, müssen entsprechende Kenntnisse in vollem Umfang vorliegen. Diese Voraussetzungen waren sichergestellt. Zudem ist von neutraler Stelle zu allen Eingabekriterien ein Fragenkatalog aufgestellt worden, damit die Sicht auf den volkswirtschaftlichen Nutzen, der ja im Zentrum der Untersuchung steht, nicht verloren ging. Was die nicht-aviatischen Szenarien betrifft, sind sie nach dem gleichen Muster beurteilt und bewertet worden. Wir scheuen uns keinesfalls, die Bewertung der 107 Eingabe-

kriterien anders interessierten Personen vorzulegen, denn die Notengebung ist völlig transparent und für jedermann nachvollziehbar durchgeführt worden.

Welche Szenarien wurden untersucht?

Es wurden folgende Entwicklungsszenarien diskutiert und bewertet:

1. Frühere Zweckbestimmung (militärische Nutzung mit Kampfjet-Betrieb gemäss LBK 2002)
2. Status quo ante (militärische Nutzung ohne Kampfjet-Betrieb und eingeschränkte zivile Nutzung durch JU-AIR, Rega, Aerolite, Solar Impulse, eventuell KAPO)
3. Militär-/zivilaviatische Mischnutzung «light» (Task-Force-Konzept «Aviatic-Cluster» – wie 2., plus zivile Nutzung für den Werkverkehr)
4. Militär-/zivilaviatische Mischnutzung («Zurich City Airport» – wie 3., plus Geschäftsfliegerei)
5. Militär-/zivilaviatische Mischnutzung («General Aviation» – wie 4., plus Kleinaviatik)
6. Nur zivile Nutzung, falls der BR auf eine weitere militärische Nutzung verzichtet

7. Konventionelle Überbauung mit Wohn- und Industriezonen.
8. Nationaler Innovationspark (Vorschlag von NR Ruedi Noser, FDP)
9. Ökologische Musterstadt (Vision von Nick Beglinger, CEO «FFGS» und Präsident «swisscleantech»)
10. Naturpark (Rückbau zu einem Trockenwiesenreservat gemäss Vollzugsverordnung TWW (Trockenwiesen und -weiden)

Und welches Szenario hat denn gestützt auf Ihre Analyse das Rennen gemacht?

Bis zum Schluss des dritten Workshops war nicht eindeutig ersichtlich, welches Entwicklungsszenario den besseren volkswirtschaftlichen Nutzen aufweist. Es war darum für die Mitglieder der Arbeitsgruppe überraschend, dass die militär-/zivilaviatische Mischnutzung mit Werkverkehr den grössten Nutzen aufweist. Was sich aber auch bei den prädominant veränderten Gewichtungen der Kriterien bestätigte.

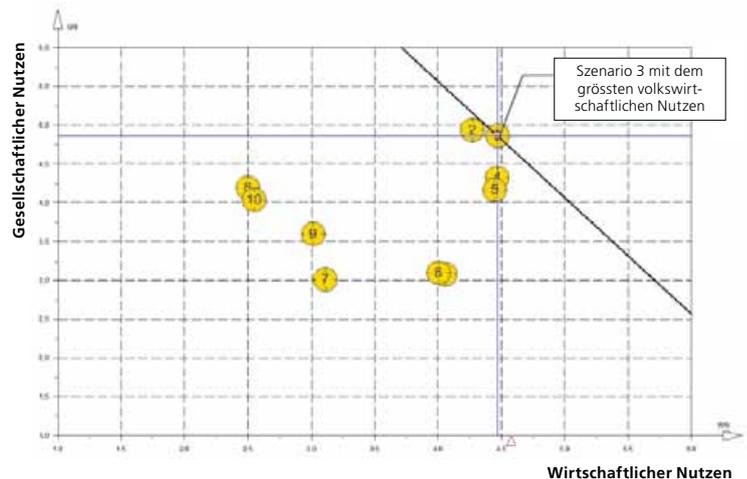
Herr Kurth, Ihre Firma hat im Auftrag der Aerosuisse, des Dachverbandes der Schweizer

rischen Luftfahrt, einen Business-Case für eine militär-/zivilaviatische Mischnutzung von Dübendorf erstellt. Können oder besser dürfen Sie uns darüber etwas sagen?

Bei diesem Auftrag ging es darum, anhand eines klar formulierten Bedürfniskataloges der an einer Ansiedlung auf dem Flugplatz Dübendorf interessierten Firmen, den möglichen Deckungsbeitrag an die Betriebskosten des Flugplatzes Dübendorf zu ermitteln. Das Ergebnis unserer Untersuchung zeigt, dass eine

Beurteilte Szenarien

- 1 Frühere Zweckbestimmungen (militärische Nutzung mit K-Jet-Betrieb gemäss LBK 2002)
- 2 Status quo ante (militärische Nutzung ohne K-Jet-Betrieb und eingeschränkte zivile Nutzung durch JU-AIR, Rega, Aerolite, Solar Impulse, evtl. KAPO)
- 3 Militär-/zivilaviatische Mischnutzung «light» (Task-Force-Konzept «Aviatic-Cluster», wie 2., plus zivile Nutzung für den Werkverkehr)
- 4 Militär-/zivilaviatische Mischnutzung «Zurich City Airport» (wie 3., plus Geschäftsfliegerei)
- 5 Militär-/zivilaviatische Mischnutzung «General Aviation» (wie 4., plus Kleinaviatik)
- 6 Nur zivile Nutzung, falls der BR auf eine weitere militärische Nutzung verzichtet
- 7 Konventionelle Überbauung mit Wohn- und Industriezonen
- 8 Nationaler Innovationspark (Vorschlag von NR Ruedi Noser, FDP)
- 9 Ökologische Musterstadt (Vision von Nick Beglinger, Präsident «swisscleantech» / CEO «FFGS»)
- 10 Naturpark (Rückbau zu einem Trockenwiesenreservat gemäss Vollzugsverordnung TWW)



Ansiedlung von Aviatik- und aviatiknahen Unternehmen einen Deckungsbeitrag von 50 bis 100 Prozent der heutigen Kosten für den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf erbringt.

In der Vergangenheit gab es in der öffentlichen Diskussion Differenzen bezüglich der zu erwartenden Bewegungen. Der Stadtpräsident von Dübendorf und der Zürcher Baudirektor sprachen immer wieder von 80000 Bewegungen, welche für einen rentablen Betrieb nötig wären. Auf wie vielen Bewegungen basiert ihr Business-Case?

Gemäss den Angaben der an einer Ansiedlung interessierten Firmen auf dem Flugplatz Dübendorf ist mit 3200 bis 4000 zusätzlichen Flugbewegungen pro Jahr zu rechnen.

Erlauben Sie mir zum Schluss folgende Frage: Wie anfangs erwähnt, haben Sie das Resultat Ihrer Untersuchung am 25. August 2011 der Öffentlichkeit vorgestellt. Wurden die Erkenntnisse aus dieser Analyse bereits vor- oder nachher

am Entscheidungsprozess beteiligten Personen zur Kenntnis gebracht?

Die Erkenntnisse aus unserer Analyse wurden bereits vor wie nach dem 25. August 2011 dem Kommandanten der Luftwaffe sowie dem Direktor des BAZL dargelegt.

** Markus Gisel, Kindhausen ZH, pensionierter Kadermitarbeiter Credit Suisse, vormals Airport-Supervisor Trans World Airlines Inc., TWA, Vorstandsmitglied Verein Forum Flugplatz Dübendorf*

Super Puma mit FLIR-Wärmebildkamera für Such- und Rettungsflüge vor einem Nachteinsatz



Foto: © Schweizer Luftwaffe



Hans-Peter Hulliger

Von Hans-Peter Hulliger*

Es gibt nur eine Zukunft für den Flugplatz Dübendorf – eine aviatische!

Mit der seinerzeitigen Verlautbarung der zuständigen Behörden, dass der Flugplatz Dübendorf nach 2014 nicht mehr als Luftwaffenbasis benötigt würde (Stationierungskonzept), wurde eine Lawine losgetreten. Begehrlichkeiten wurden geweckt, Visionen, Illusionen, aber auch ernst zu nehmende Projekte entwickelt oder angedacht. Der Bogen wurde weit gespannt. Die Ideen reichen von einem nationalen Forschungs- und Innovationspark auf dem heutigen Flugplatzgelände über das Projekt «Glattalstadt» des Architektenteams «Krokodil» bis hin zum fantasievollen Projekt «Düland», einem eigenständigen, von der Schweiz unabhängigen Land, wo der einst fast 10 000 Menschen wohnen sollen. So jedenfalls die Vision der Gewinner des dritten Preises des vom privaten Demokratieprojekt «Denk-Allmend» initiierten Wettbewerbs zur Zukunft des Flugplatzes Dübendorf.

Flugplatz mit hohem Wert

Seit der Grundsteinlegung zu solch zum Teil ausufernden Fantasien hat sich Grundsätzliches geändert. So glaube ich

sagen zu dürfen, dass man vielerorts erkannt hat, dass sowohl der praktische als auch der strategische Nutzen des Flugplatzes von höchstem Wert ist. So kann zum Beispiel die Versorgung der Ost- und Nordostschweizer Bevölkerung im Not- oder Katastrophenfall auch unter schlechten meteorologischen Bedingungen mit erheblichem, letztlich über Erfolg oder Nichterfolg entscheidendem Zeitvorsprung gewährleistet werden. Dasselbe gilt für Such- und Rettungsflüge mit Helikoptern und Leichtflugzeugen. Wurde man offensichtlich bei der Festlegung des Sachplans Militär und des Stationierungskonzeptes weitgehend von dem durch das Parlament auferlegten Spardruck geleitet und hat dabei in erster Linie auf die Schliessung von Anlagen und Desinvestition gesetzt, so scheint man sich nun richtigerweise auch darüber Gedanken zu machen, wie die Kosten durch Mehr- oder Zusatzeinnahmen der entsprechenden Bundesbetriebe gesenkt werden könnten, ohne auf wertvolle, zum Teil unersetzliche Infrastrukturen verzichten zu müssen. So im Falle des nach wie vor

voll operationellen Luftwaffenstützpunktes Dübendorf. Neuesten Berichten zufolge sieht man diesen endlich als Teil des Gesamtsystems Schweizer Luftfahrt. VBS und UVEK haben im Mai 2011 zwei externe Firmen damit beauftragt, zu prüfen, ob der Militärflugplatz künftig sowohl militärisch als auch zivilaviatisch genutzt werden könnte.

Erfolg versprechende Mischnutzung

Auf das Resultat darf man insofern gespannt sein, als bereits früher die aus Angehörigen diverser Milizorganisationen bestehende Task Force Flugplatz Dübendorf ihr Erfolg versprechendes Konzept einer militär-/zivilaviatischen Mischnutzung propagiert und auch Regierungsstellen vorgestellt hat.

Im August vergangenen Jahres hat dieselbe Gruppierung der Öffentlichkeit eine Nutzwertanalyse präsentiert, welche diese in Zusammenarbeit mit einer Unternehmensberatungsfirma erarbeitet hat. Verglichen wurde der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen von zehn möglichen Zukunftsszenarien für den Flugplatz Dü-

bendorf. Die ersten Ränge belegen, auch bei äusserst kritischer Gewichtung durch Nichtaviatiker, die Szenarien mit einer aviatischen Nutzung. An vorderster Stelle die von der Task Force vorgeschlagene militär-/zivilaviatische Mischnutzung mit Werkverkehr.

Gemäss bisher vorliegenden Resultaten und Umfragen in Kreisen, die an einer Ansiedlung ihrer zivilen aviatischen und aviaticnahen Betriebe oder Institutionen auf dem Flugplatz Dübendorf interessiert sind, könnte der Bund mit einer solchen

Massnahme mit einem Kostenbeitrag von ca. 7 Millionen Franken pro Jahr rechnen, und es würden innert kürzester Zeit rund 500 neue Arbeits- und Ausbildungsplätze geschaffen. Wohlverstanden zusätzlich zu den bereits bestehenden rund 1500. Zudem wären die privaten Investoren bereit, kurzfristig bis zu 60 Millionen Franken zu investieren.

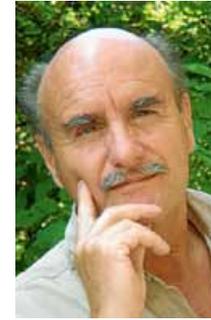
Vor diesem Hintergrund, die Bundeskasse würde um knapp 90 Prozent (!) entlastet, muss eine Desinvestition und/oder Umnutzung des Flugplatzes nicht nur

ernsthaft infrage gestellt, sondern definitiv verneint werden. Auf die Frage «Welche Zukunft für den Flugplatz Dübendorf?» gibt es daher nur eine Antwort: «Eine aviatische.»

** Hans-Peter Hulliger, Bäretswil, dipl. Ing. ETHZ, Gemeindepräsident von Bäretswil ZH, Präsident des Verbandes der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich, Oberst der Luftwaffe aD, Werkpilot, Chef der militärischen Flugsicherung und Projektoberleiter FLORAKO*

Die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf ist ungewiss. Die Ideen sind vielfältig, viele davon gehören allerdings in die Kategorie Utopie. Am sinnvollsten und erfolgversprechendsten erscheint das Konzept einer militär-/zivilaviatischen Mischnutzung mit Werkverkehr





Peter Bosshard

Von Peter Bosshard*

Machbares und Sinnvolles von Phantastereien trennen

Der Zielkonflikt zwischen einer aviatischen Nutzung, der Wohn- und Lebensqualität und der wirtschaftlichen Prosperität der Region kann mit einem massvollen aviatischen zivil-militärischen Mischbetrieb gelöst werden. Gefragt ist weder die Errichtung einer neuen Stadt auf dem Flugplatz Dübendorf noch ein phantasieloses Zubetonierungsprojekt mit der höchsten Rendite, sondern eine nachhaltige, politisch umsetzbare Lösung, mit einem hohen wirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Nutzen für die Bevölkerung. Bei einer Freigabe des Geländes für Umnutzungen wäre diese Chance unwiderruflich vertan!

Die Meinungen über die Zukunft des Flugplatzes gehen weit auseinander seit das mit einer Vielzahl von fast nicht mehr korrigierbaren Fehlern behaftete Stationierungskonzept vom Jahr 2005 die Schliessung von Dübendorf vorsieht. Seither mag es zu den Aufgaben gewisser Kreise gehören, provokative, manchmal auch völlig realitätsferne Nutzungsvarianten aufzutischen. Auch das Halleluja auf die flächen-

deckende Zubetonierung der wertvollsten Wiese der Schweiz, wie der Flugplatz oft despektierlich bezeichnet wird, steht im Widerspruch zum Ruf nach Bewahrung unserer ständig schrumpfenden Landreserven. Statt Denkmodelle zu entwickeln, wie die Zuwanderung in geordnete Bahnen gelenkt werden könnte, um damit dem stetig steigenden Bedarf nach immer mehr Wohnraum und Infrastrukturbauten Einhalt zu gebieten, wird dem Profit zuliebe das Gegenteil gepredigt, koste es, was es wolle. Oder sei es, wie im Falle des Flugplatzes Dübendorf, um den Preis der letzten strategischen Landreserve des Kantons Zürich und des letzten östlich der Reuss gelegenen Stützpunktes unserer Luftwaffe. Immerhin ist sie es, die im Katastrophen- und Krisenfall mit ihren Transportmitteln die bevölkerungsreichsten Gebiete in der Nord- und Ostschweiz schnell und effizient zu versorgen hat.

Bewahrung der letzten strategischen Landreserve

Man halte sich für einmal die von Avenir Suisse propagierte Idee einer gigantischen

«Betonwüste» mit 15 000 Wohnungen für rund 30 000 Menschen auf der aktuellen Magerwiese vor Augen, unter deren Oberfläche in nur sechs Meter Tiefe ein immenser Grundwassersee liegt, der die Stadt Dübendorf mit Wasser versorgt. Oder wie mögen wohl die Augen der gestressten Pendler leuchten, die heute zwei Mal täglich im Schrittempo das Brüttiseller Autobahnkreuz durchqueren, wenn sich der einst weitere zigtausend Menschen in denselben Verkehrsstrom ergiessen werden? Zweifellos wird man dann abermals das «Heil» im Ausbau der Verkehrsinfrastruktur suchen, um danach feststellen zu müssen, nur hilflose und teure Symptombekämpfung betrieben zu haben. Es mag niemanden verwundern, dass die negativen Aspekte der Zuwanderung unter anderem in derartigen Ideen münden, die meilenweit vom Puls des Bürgers entfernt liegen. Nur ein Flugplatz kann die letzte Landreserve des Kanton Zürichs nachhaltig vor einer Zubetonierung schützen.

Irreversible Zerstörung der aviatischen Infrastruktur

Aber auch das bevorzugte Projekt des Zürcher Regierungsrates mit 5000 Arbeitsplätzen stösst bereits an die Belastungsgrenze der regionalen Verkehrsinfrastruktur. Was also ist die sinnvolle Alternative, um die letzte «strategische Landreserve» in der Wirtschaftsmetropole Zürich gewinnbringend zu nutzen, ohne die grüne Lunge mit der wertvollen aviatischen Infrastruktur unwiederbringlich zerstören zu müssen? Für einen Innovationspark gibt es viele mögliche Standorte in den Kantonen Aargau, Bern, Waadt und Wallis. Hingegen, für einen prosperierenden Werkflugplatz mit Ansiedlung von aviatischen Unterhaltsbetrieben mit Hunderten von Arbeits-, Ausbildungs- und Forschungsplätzen gibt es nur einen.

Der Flugplatz ist von strategischer Bedeutung

Es sollte im Interesse des Departementes VBS, aber auch des UVEKs sein, den Flugplatz aus operationellen und strategischen Gründen ab 2014 in eine militär-/zivilaviatische Mischnutzung überzuleiten. Eine solche Lösung mit minimalem zusätzlichem Werkflugverkehr (keine

Foto: Forum Flugplatz / Hansjörg Egger



Das PC-7-Team über der Stadt Dübendorf

Freizeitaviatik) zu den heute schon bestehenden, sehr restriktiven Betriebszeiten ist politisch akzeptabel. Der Nutzen wäre für alle Beteiligten hoch: Das VBS spart Ausgaben durch hohe Kostenbeiträge von zivilaviatischen Betrieben; die Ostschweizer Kantone können bei Such-, Rettungs-, und Löscheinsätzen sowie im Katastrophenfall weiterhin auf schnelle Hilfe zählen; der Kanton Zürich erzielt mit der Ansiedlung von mehreren hundert Arbeitsplätzen hohe Wertschöpfung, und die Anrainergemeinden entgehen einer infrastrukturellen Belastung durch Überbauungsprojekte.

Fazit

In der Diskussion geht vergessen, dass die Luftwaffe immer noch einen verfassungsmässigen Auftrag zu erfüllen hat. Ein Abbau in Dübendorf hätte zwingend einen teuren Aufbau an einem anderen Standort zur Folge. Die Frage nach dem

Spareffekt ist daher richtig gestellt. Es wäre ein grosser Fehler, den Flugplatz Dübendorf aufgrund des allgegenwärtigen Spardrucks und Gewinnstrebens der Zubetonierung preiszugeben. Kommen den Generationen den Handlungsspielraum zu verbauen, darf nicht unsere Aufgabe sein! Helfen Sie mit Ihrem Beitritt zum Verein Forum Flugplatz, dies zu verhindern. Wie sagt doch eine alte Bauernregel? Verkaufe nicht deine letzte Weide, nur um zwei Kühe zu erwerben.

** Peter Bosshard, Dübendorf, Inhaber einer KMU für Ortungs- und Vermessungssysteme, Sintrade AG, Dübendorf, Präsident Verein Forum Flugplatz Dübendorf*



Jürg Lindecker

Von Jürg Lindecker*

Umweltschutz versus Flugplatz Dübendorf – These oder Antithese?

Trockenwiesen und -weiden verdanken ihre Entstehung weitgehend der Landwirtschaft: Sie sind das Ergebnis einer jahrhundertelangen extensiven Bewirtschaftung und einer traditionellen, regionspezifischen Nutzung. Die Palette der Trockenwiesen und -weiden reicht von ungedüngten Bergwiesen über Allmend- und Wald-beziehungsweise Wytweiden über Wildheufelder bis zu den Pisten- und Rollwegrändern von Flugplätzen! 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.

Naturschutz – keine zusätzlichen Kosten für den Bund

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: Heute sind knapp 40 Prozent aller Pflanzenarten und 50 Prozent aller Tierarten, die auf trockene Standorte angewiesen sind, in den nationalen Roten Listen der gefährdeten Arten aufgeführt. Das vom



Foto: Markus Gisel

Trockenwiese auf dem Flugplatz

UVEK ausgearbeitete Inventar zählt noch rund 3000 Objekte, die gesamthaft einem Anteil von 0,5 Prozent der Landesfläche

entsprechen. Mit der am 13. Januar 2010 durch den Bundesrat verabschiedeten Verordnung wurden die Grundlagen für den Schutz und die Erhaltung der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung geschaffen, wodurch die bestehenden Bundesinventare ergänzt wurden: Konzentrierte sich die Schweiz bei ihrer Politik zum Schutz von natürlichen Lebensräumen früher hauptsächlich auf die Erhaltung der letzten verbleibenden Feuchtgebiete wie Moore, Amphibienlaichgebiete und Auen, kam nun mit der jüngsten Verordnung auch ein Inventar der Trockenwiesen und -weiden hinzu.

Für den Vollzug der Schutzmassnahmen sind die Kantone zuständig. Sie haben auch die Möglichkeit, Vorranggebiete zu definieren. Die Umsetzung des Inventars im Feld wird durch Naturschutz und Landwirtschaft gemeinsam finanziert. Die regelmässig anfallenden Unterhaltskosten für in der landwirtschaftlichen Nutzfläche liegende inventarisierte Objekte werden im Rahmen der Öko-Qualitätsverordnung (ÖQV) abgegolten. Die Pflege der übrigen Flächen sowie spezifische

Massnahmen (unter anderem im Bereich des Artenschutzes) und die Unterstützung der Kantone im Hinblick auf die Unterschutzstellung werden aus dem Kredit des Bundes für Natur- und Landschaftsschutz gedeckt.

Aviatisch genutzter Flugplatz als 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. Dieses Vorranggebiet wäre 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 des Flugplatzes Dübendorf als Vorranggebiet können als Ganzes festgelegt werden und hätten – im Gegensatz zu allen übrigen, als Alternativen ins Auge gefassten Nutzungsvorschlägen – überhaupt keinen Einfluss auf die weitere militär-/zivilaviatische Mischnutzung des heutigen Areals.

Reptilien, Brutvögel und Tagfalter am Rande von Piste und Rollwegen

Die Trockenwiesen rund um Pisten 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 meist im Schutz von Altgras und Steinen bewegt. Vorzügliche Lebensräume bilden Säume im Übergangsbereich von Trockenwiesen und -weiden zu Piste und Rollwegen. Hier findet die ungiftige Schlange ihre Beute, vor allem Eidechsen und Blindschleichen. Mit dem Schutz der Trockenwiese und -weide auf dem Flugplatz Dübendorf wird der letzte Lebensraum dieser stark bedrohten Reptilienart in der Ostschweiz gesichert.

Ähnlich ergeht es anderen Reptilien und vielen Brutvögeln, zum Beispiel der Feldlerche. 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, Niederwälder, Mittelwälder, Wytweiden – zum Verschwinden gebracht. Vor allem im Mittelland geht dies mit einer starken Abnahme der Artenvielfalt einher!

Pflege der Flugplatzumgebung zur Bewahrung natürlicher Ökosysteme

Das Tagfalterprojekt auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf soll hier Abhilfe schaffen: Durch Entbuschung von eingewachsenem Grünland sowie die massiven Aufrichtungen des Geländes haben hier viele Schmetterlinge noch eine Überle-



Foto: Silvio Kurmann

Kiebitz, ein regelmässiger Gast auf dem Flugplatz

benschance, zum Beispiel der Baumweissling und der Brombeerpflanzfalter. Ersterer besiedelte in der Schweiz halb offenes Kulturland mit blütenreichen Wiesen, Hecken und lockerem Baumbestand in trockenwarmen Gebieten, Letzterer Buschlandschaften am Rand von Trockenwiesen oder an Waldrändern. Beide sind ausserhalb der Alpen sehr selten geworden.

Die an Piste und Rollwege angrenzenden Trockenweidfragmente sind für die Offenland-Arthropodenfauna segensreich – ähnliche Ergebnisse sind bei Pflanzen zu beobachten: 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 Mähwiesen (Blumenwiesen) setzt allerdings eine geordnete Bewirtschaftungsform der Flugplatzumgebung voraus, damit ungenutzte Flächen nicht verbrachen, was aus ökologischer Sicht den Beginn eines anthropogen bedingten, sekundären Floren- und Faunensterbens zur Folge hätte.

** Jürg Lindecker, Greifensee, Dr. sc. techn./dipl. El.-Ing. ETH/SIA, Unternehmer, Partner Geneva Consulting & Management S.A., Hauptmann aD, vormals Kommandant einer Flab Lwf Btrr (BL-64)*



Markus Gisel

Von Markus Gisel*

Eine Basis für die fliegenden Lebensretter

Seit bekannt wurde, dass der Flugplatz Dübendorf allenfalls von der Luftwaffe nicht mehr gebraucht würde, gehen die Wogen hoch. Es wurde und wird immer noch heftig um dessen zukünftige Nutzung spekuliert. Diverse Interessengruppen haben ihre Wünsche und Visionen publik gemacht. Vor dem Hintergrund der enormen Menschenströme, die Jahr für Jahr in unser kleines Land einwandern, wundert es nicht, dass Planer und Architekten nichts anderes im Sinn haben, als die letzten grün geliebten Flächen in der Agglomeration von Zürich zu verbauen. Was hingegen erstaunt, ist, dass bei all dem vermeintlich vorausschauenden Denken der Faktor Luftfahrt mit all seinen Facetten schlicht übergangen wird, offensichtlich nicht existent ist!

Schon heute sind die Strassen von morgens früh bis weit in die Nachtstunden hinein verstopft. Ambulanz-, Feuerwehr- und Polizeifahrer müssen sich durch die vielfach stehenden Kolonnen kämpfen. Von Notfallärzten kann man hören, dass sie hätten Leben retten können, hätten sie den oder die Verunfallten etwas früher auf

dem Operationstisch gehabt. Es braucht nicht viel Phantasie, um sich vorstellen zu können, wie es bereits in wenigen Jahren aussehen wird, sollte diese Entwicklung so fortschreiten oder sogar noch beschleunigt werden, was ja durchaus zu befürchten ist, glaubt man den prognostizierten Zahlen der Demografen.

Nicht nur der Ruf nach verdichtetem Bauen ist zu hören, nein, man will auch an immer mehr Orten immer höher bauen! Bereits stehen in der Stadt Zürich mehrere Hochhäuser, die im Brandfall nicht mehr über Feuerwehrleitern evakuiert werden können. Auch Hubretter, die Stadt Zürich verfügt über einen mit einem Teleskoparm von 53 Meter Länge, können da nicht mehr genügen. Zwar sind solche auf dem Markt, welche über eine Länge von sage und schreibe 110 Meter (!) verfügen. Doch ob sich diese in der harten Praxis bewähren beziehungsweise wie effizient diese eingesetzt werden können, ist deshalb fraglich, weil diese infolge ihrer Spannweite grossen Schwankungen ausgesetzt sind und daher nicht sehr präzise geführt werden können. Daraus folgt,

dass nicht nur bei Verkehrsunfällen, sondern auch bei Brand- und andern Katastrophen die Rettung aus der Luft immer mehr gefragt sein wird. Schon heute werden Schwerverletzte immer öfter mit Helikoptern der Rega geborgen und ins nächste Spital geflogen. In den USA hat man schon vor Jahrzehnten erkannt, dass die oftmals alles entscheidende Schockbehandlung schwer verletzter Patienten möglichst zeitverzugslos erfolgen muss. Dort werden daher Rettungshelikopter bei Unfällen und Verbrechen mit Schwerverletzten schon lange routinemässig eingesetzt. Auch bei uns ist dieser Trend eindeutig zunehmend. Doch niemand scheint sich darüber Gedanken zu machen, wie lange die heutigen Ressourcen noch ausreichen und von welcher geeigneten Basis die Helfer aus der Luft in Zukunft ihre lebensrettenden Einsätze fliegen sollen. Dabei ist es nur logisch, dass eine solche Basis nicht nur möglichst wettersicher, sondern auch zentral, möglichst nahe am Einsatzgebiet gelegen und über eine zeitgemässe Infrastruktur verfügen sollte.

*Eurocopter EC-635 im
Rettungseinsatz mit der Seilwinde*

Foto: Peter Bosshard



*Heli EC 145
über dem
Rega-Center
Dübendorf*



Foto: Rega

Natürlich haben wir uns all das nicht einfach aus den Fingern gezogen. Wir haben seinerzeit die Mühe nicht gescheut, uns ausführlich über diese Themen mit dem Mann zu unterhalten, der seit der Gründung, 2001, bis 2011 die Dienstabteilung «Schutz & Rettung (SRZ)» der Stadt Zürich als Kommandant geführt und sehr erfolgreich auf- und ausgebaut hat, Oberst Ruedi Krauer. Dieser stand der grössten zivilen schweizerischen Rettungsorganisation vor, unter deren Dach sich Feuerwehr, Rettungsdienst, Zivilschutz, Einsatzleitzentralen und Feuerpolizei eingliedern. «Schutz & Rettung» ist eine Dienstabteilung des Polizeidepartements der Stadt Zürich und in die Notfall- und Katastrophenorganisation von Stadt Zürich, Kanton Zürich und Bund eingegliedert. Seit dem 1. Januar 2008 sind auch die Rettungsdienste des Flughafens Zürich mit ihren Einsatzgebieten und Dienstleistungen in «Schutz & Rettung» integriert. Wie wichtig diese Institution ist, braucht wohl nicht speziell hervorgehoben zu werden. Die Zahlen im untenstehenden Kasten sprechen Bände.

Durchschnittliche Einsätze «Schutz & Rettung» pro Jahr

Rettungsdienst: 32 000

Feuerwehr: 4300

Zivilschutz: 16 000 Einsatztage

Die beiden Einsatzzentralen (Flughafen und Stadt Zürich) nehmen die Notrufe 118 (Kanton Zürich) und 144 (Kantone Zürich, Schwyz und Schaffhausen) entgegen. Sie betreuen ein Einzugsgebiet mit rund 1,5 Millionen Einwohnern!

Dübendorf leistet wichtigen Beitrag

Nach Meinung des seinerzeitigen Kommandanten leistet Dübendorf als Basis der Rega schon heute einen wesentlichen Beitrag im System «Schutz & Rettung». Der an der Peripherie Zürichs gelegene Flugplatz mit einem hohen technischen Standard könnte aber tatsächlich eine noch umfassendere Rolle spielen. Man denke nur an die fragilen, zum Teil lebensrettenden Organtransporte oder an die Möglichkeit, Repatriierungsflüge mit Ambulanzflugzeugen ebenfalls in Dübendorf starten und landen zu lassen. Nicht zu vergessen die ständig wachsende Klientel wohlhabender ausländischer Patienten, welche sich in einer der im Ausland hoch geschätzten Schweizer Kliniken operieren lassen möchten.

Aber auch für Grossanlässe an Wochenenden, wenn in Dübendorf nicht geflogen wird, findet er aus sicherheitsrelevanten Überlegungen Dübendorf als idealen Standort, wie sich das in der Vergangenheit bei Anlässen wie dem Rolling-Stones-Konzert im August 2006 und der Madonna-Show im August 2008 gezeigt hat. Auch der schon zur Tradition gewordene «Love-Ride», eine Benefiz-Veranstaltung der schweizerischen Harley-Davidson-Szene mit bis zu 19 000 Besuchern und 10 000 Motorrädern, hat mit Dübendorf eine ideale und nur schwer zu ersetzende Basis. Es wäre wohl naiv zu glauben, dass all

diese zusätzlich notwendigen und immer umfangreicher werdenden Dienstleistungen ab dem heute schon an seine Kapazitätsgrenzen stossenden internationalen Flughafen Zürich-Kloten abgewickelt werden können. Es ist deshalb unverständlich, dass bei der regierungsrätlichen Zukunftsplanung der Fokus bezüglich Luftverkehr im Kanton Zürich ausschliesslich auf eben diesen gelegt wird und ein für die Schweiz wichtiger Wirtschaftszweig (5,9 Prozent BIP 2004) mit grosstem Potenzial seiner Wachstumsmöglichkeit beraubt wird! Dübendorf bietet sich aufgrund seiner Lage, seiner Infrastruktur und der nebst der Luftwaffe bereits hier ansässigen, zum Teil hochspezialisierten und innovativen Luftfahrtbetrieben an, den zusätzlichen Bedarf abzufedern, ohne dass die Bevölkerung übermässigen zusätzlichen Immissionen ausgesetzt würde.

** Markus Gisel, Kindhausen ZH, pensionierter Kadermitarbeiter Credit Suisse, vormals Airport-Supervisor Trans World Airlines Inc., TWA, Vorstandsmitglied Verein Forum Flugplatz Dübendorf*



Dieter Neupert

Von Dieter Neupert*

Businessplan bestätigt Nutzwertanalyse

Gemeinsames Ziel aller interessierten Kreise – militärischer und ziviler Nutzer – ist, dass die Air Base Dübendorf weiterhin aviatisch genutzt werden kann. Zurzeit verzeichnet Dübendorf 14 000 Flugbewegungen pro Jahr, wovon 11 000 auf die Luftwaffe und 3000 auf zivile Nutzer entfallen. Das Standortkonzept des VBS, das im Laufe dieses Jahres in die Vernehmlassung gehen soll, wird die weitere militärische Nutzung sämtlicher Flugplätze nach 2014 definieren. Nach dem Parlamentsbeschluss vom September 2011 soll die künftige Armee mit einem Budget von 5 Milliarden Franken auskommen und einen Personalbestand von 100 000 Angehörigen ausweisen – das VBS hat nun Vorschläge auszuarbeiten, wie die Ressourcen-Allokation für Diensttage, Bewaffnung und Standorte aussehen könnte. Sicher scheint aber schon heute, dass eine weitere aviatische Nutzung von Dübendorf nur mit einem Beitrag ziviler Mitnutzer möglich sein dürfte. Gestützt auf Vorarbeiten der Task Force sowie des Forums Flugplatz Dübendorf wurden zehn mögliche Szenarien ausge-

wertet, wobei Szenarien einer militär-/zivilaviatischen Mischnutzung ganz klar den grössten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzen ausweisen.

Eine Arbeitsgruppe aus Industriekreisen (vornehmlich Mitglieder der Aerosuisse) hat im Sinne eines Public-Private-Partnerships einen Businessplan erarbeitet, der durch die zivile Mitbenutzung des Flugplatzes eine Win-win-Situation generiert, indem das VBS durch einen substanziellen Deckungsbeitrag der zivilen Seite entlastet wird, ohne dass aber die sicherheitspolitisch relevante militäraviatische Nutzung eingeschränkt wird.

Um im Rahmen der aktuellen Flugbewegungen bleiben zu können – allenfalls unter Verlagerung eines Teils der militärischen Bewegungen auf den zivilen Sektor –, haben wir uns auf das Modell eines Werkflugplatzes konzentriert, das heisst, die interessierten Firmen würden vor allem Einrichtungen, Instrumentierungen und Unterhalt für Businessjets anbieten. Durch diese Firmen würden kurzfristige Investitionen von rund 60 Millionen Franken getätigt und gegen 500 neue Ar-

beitsplätze (davon 400 im Hightechbereich) geschaffen, und ein Deckungsbeitrag von über 6 Millionen Franken pro Jahr generiert.

Der künftige Betrieb würde auf der folgenden Rechtsgrundlage basieren:

Zivilrechtlich würden die interessierten Firmen in Dübendorf aufgrund von Bauverträgen mit der Armasuisse angesiedelt.

Luftrechtlich würde aufgrund von Artikel 30 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt eine Benutzungsvereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und dem zivilen Flugplatzhalter abgeschlossen. Dieser erstellt ein Flugplatzbetriebsreglement, das die Organisation des Flugplatzes, die An- und Abflugverfahren, die Betriebszeiten sowie beispielsweise die Gesamtlärmbelastung regelt und vom BAZL zu genehmigen ist.

**Dieter Neupert, Dr. iur., Vizepräsident Aerosuisse, Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt*



Dominic Müller
Präsident CVP Dübendorf

Dübendorf als Innovationsplatz mit Profil

Die Dübendorfer Tradition der Fliegerei und die bestehende Infrastruktur, kombiniert mit dem wirtschaftlichen Potenzial der Aviatik, bieten die Chance, auf Bestehendem aufzubauen und dem Werkplatz Dübendorf ein einzigartiges Profil zu geben. Zusätzliche innovative Randnutzungen unterstützen die notwendige Öffnung des Geländes für einen breiteren Kreis der Bevölkerung, während das wertvolle Stück Land im Pistenbereich vor der Zersiedelung verschont bleibt. Als aviatische Nutzungen kommen nur solche infrage mit höchstmöglicher Wertschöpfung pro Flugbewegung beziehungsweise pro Lärmeinheit und mit hohem Innovationspotenzial. Es darf nicht geschehen, dass Dübendorf als Überlaufbecken für Klotten missbraucht

wird oder wieder in die Zeiten des militärischen Kampfjet-Betriebs zurückfällt. Privat- und Geschäftsfliegerei mit vielen Flugbewegungen und wenig Wertschöpfung, aber auch ein militärischer Kampfjet-Betrieb mit seiner extremen Lärmbelastung haben hier keinen Platz. Die Möglichkeit aviatischer Nutzung muss auf jeden Fall ernsthaft und unvoreingenommen geprüft werden, bevor im Zweifelsfall – nicht unüberlegt, sondern nach sorgfältiger Abwägung – andere Szenarien in den Vordergrund gerückt würden.





Rudolf Herter
Präsident FDP Dübendorf

Wertvolle Infrastruktur des Militärflugplatzes soll erhalten bleiben

Als Präsident der FDP Die Liberalen Dübendorf angesprochen auf die Meinung der FDP zur Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf, stehe ich vor der schwierigen Aufgabe, das Meinungsspektrum unserer Mitglieder, das vom Erhalt des Militärflugplatzes bis zum Bau eines Innovationspark führt, zu vertreten.

Hier die Meinung der Teilnehmer einer parteiinternen Arbeitsgruppe zum Thema Flugverkehr: Auf grösstmöglichen Nutzen für Dübendorf bedacht, möchten wir den Luftraum über Dübendorf vom zivilen Flugverkehr freihalten, die wertvolle Infrastruktur des Militärflugplatzes erhalten und nach Möglichkeit neue, zukunftsgerichtete Arbeitsplätze schaffen. Wir befürworten deshalb die Weiterführung des Flugbetriebs im heutigen Um-

fang und die Ansiedelung von geeigneten, dem Flugbetrieb nahestehenden Unternehmungen. Aufgrund der Erfahrungen mit der Stationierung von Geschäftsflugzeugen während des WEF können wir uns auch gut einen Unterhaltsbetrieb für Geschäftsflugzeuge vorstellen. Auf keinen Fall wünschen wir uns aber einen allgemeinen Privatflugbetrieb. Weitere Optionen zur Ansiedelung von Betrieben/Institutionen, verbunden mit einer peripheren Überbauung des Geländes, möchten wir uns oder auch einer späteren Generation offen halten.

FDP
Die Liberalen



Orlando Wyss
Präsident SVP Dübendorf

Die Sicherheit unseres Landes hat Priorität

Wenn man unsere Bundesverfassung ernst nimmt und glaubhaft hinter unserer Armee steht, so gehört unsere Luftwaffe zwangsläufig auch dazu. Ihr muss man nicht nur das nötige Material zur Verfügung stellen, sondern auch die dazugehörige Infrastruktur. Der Militärflugplatz Dübendorf als Versorgungsstützpunkt des nordöstlichen Landesteils ist nicht nur für die militärische, sondern auch die zivile Sicherheit äusserst wichtig. Als Stützpunkt in Katastrophenfällen nimmt Dübendorf eine herausragende Stellung ein. Da die Finanzierung in Zukunft nicht mehr alleine durch die Armee gewährleistet ist, muss die militär-/zivilaviatische Mischnutzung vorangetrieben werden. Das Gelände eignet sich hervorragend für die Ansiedlung aviatischer Hightech-Unternehmungen,

aviatikhnen Betrieben, Unterhaltsfirmen sowie Forschungsprojekten, welche eine hohe Wertschöpfung generieren. So kann man das Gelände für die nächsten Jahrzehnte auch als Reservefläche sichern, sollten für künftige Generationen einmal andere Nutzungsszenarien im Vordergrund stehen. Doch zum jetzigen Zeitpunkt hat die Sicherheit unseres Landes Priorität, welche mit der Mischnutzung von Militär und dem Betrieb eines aviatischen Kompetenzzentrums am besten gewährleistet ist.





Manfred Hildebrand

Von Manfred Hildebrand*

Vom Fliegermuseum zum Flieger-Flab-Museum

Obwohl sich der Name und das Umfeld des Fliegermuseums Dübendorf der Zeit angepasst haben, sind der Auftrag und die Zweckbestimmung geblieben: die Förderung des öffentlichen Interesses an Geschichte, Gegenwart und Zukunft der schweizerischen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Dieser Auftrag gewinnt in unserer schnelllebigen Zeit von Individualisten immer mehr an Bedeutung, ist es doch eine Lebensweisheit: «Wer heute die Zukunft planen will, muss die Geschichte verstehen und bewältigt haben.» Die 100-jährige Geschichte der Flugapparate, der Motoren und Ausrüstungen, die Entwicklung von Waffen, Elektronik, Führungs-, Radar- und Übermittlungseinrichtungen können auf 6400 m² Ausstellungsfläche in zwei Hallen auf eindrucksvolle Art nachvollzogen werden. Eine Geschichte nicht ohne Turbulenzen, doch Fliegerei ohne diese existiert nicht, wir müssen sie meistern und Lehren daraus ziehen.

Turbulent war schon die Pionierzeit, im Archiv des Fliegermuseums kann alles detailliert nachgelesen werden, und es liegt

am geneigten Leser, die entsprechenden Lehren abzuleiten. Man schrieb 1909, als der französische Aviatiker R. Jaboulin die Ebene zwischen Wangen und Dübendorf «entdeckte». Damals noch urtümliches Riedland mit schilfbestandenen Tümpeln, ein schützenswertes Biotop? Jaboulin war auf der Suche nach einem geeigneten Startplatz für Flüge mit einer «Flugmaschine». Bei der Realisierung seiner Idee standen ihm vor allem die Präsidenten der Gemeinden Dübendorf und Wangen, H. Gossweiler und A. Weber, zur Seite sowie – und das vor allem als uneigentlicher Finanzmann – der deutsche Hotelier G. Schnetzer. Es waren initiative und mutige ausländische Pioniere, die zusammen mit politischen Behörden den Grundstein für den Flugplatz legten.

Rasch erkannte man, dass sich der Betrieb eines Flugplatzes nicht allein durch Eintrittsgelder bei Schauflügen und Flugwochen, durch den Unterhalt von Reparatur- und Konstruktionswerkstätten oder durch Vermietung von Hangars finanzieren lässt. So wurden 1911 mit verschiedenen Pächtern Verträge für die landwirt-

schaftliche Nutzung des Flugplatzbodens abgeschlossen. Vorerst wurde nur Hafer gepflanzt. Nachdem aber um 1912/13 zirka 100 ha in Kulturland umgewandelt worden waren, konnten Sommer- und Winterweizen, Gerste, Roggen, Kartoffeln, Runkeln und Kohlrüben mit Erfolg angepflanzt werden. Die Landwirtschaft war damit das einzige rentierende Geschäft, das auf dem Flugplatz Dübendorf gemacht werden konnte.

Wiederholt, aber ohne Erfolg wurde der Platz der Eidgenossenschaft zum Kauf angeboten. Erst kurz vor dem 1. Weltkrieg wurde das Flugfeld für den Bund interessant, als man aus dem Nichts die Fliegertruppe aus der Taufe heben musste. Ende 1914 wurde Dübendorf dadurch für viele Jahre zur ersten und einzigen Heimstätte unserer Fliegertruppe. Der Flugplatz ist heute das einzige «Objekt», das die Pionierzeit der schweizerischen Aviatik überlebte. Dübendorf ist Wiege der Schweizer Luftfahrt sowohl in zivilaviatischer als auch in militärischer Hinsicht. Während Teile der schweizerischen Fliegertruppe (heute «Luftwaffe») seit

1914 bis heute auf diesem Platz aktiv sind, waren die Swissair von 1932 bis 1948 und ihre Vorgängerin Ad Astra Aero ab 1919 in Dübendorf beheimatet.

Es folgt die Zeit um den 2. Weltkrieg: «Früher hatten die Menschen Angst vor der Zukunft. Heute muss die Zukunft Angst vor den Menschen haben.» Im Krieg bekommt Dübendorf eine neue Bedeutung, Jagdflugzeuge steigen Tag und Nacht auf, um den Neutralitätsschutz sicherzustellen, über 100 ausländische Flugzeuge und Bomber werden interniert. Der Name Dübendorf wird in der

Eingang zum Flieger-Flab-Museum



Foto: Manfred Hildebrand

ganzen Schweiz mit Begriff Fliegerei assoziiert. Der Flugplatz, d Flügi, hat spätestens seit dem 2. Weltkrieg grosse nationale Bedeutung und internationale Beachtung als Internierungsflugplatz erlangt.

Turbulent war auch die Anfangszeit des Fliegermuseums oder der Start des Zivilbetriebes mit den drei ausgemusterten Junkers JU-52. Von 1972 bis 1978 erfolg-

te der eigentliche Aufbau der Sammlung durch das Eidgenössische Amt für Militärflugplätze. 1978 wurde die Ausstellung für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Sammlung wuchs beständig weiter, 1979, initiiert durch H. Giger, den Direktor der AMF, wurde der Verein der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen (VFMF) als Träger-schaft gegründet. Seit 1983 führt die im Verein angesiedelte JU-AIR mit ihren legendären Junkers-JU-52-Oldtimer-Flugzeugen Rund- und Charterflüge durch. Zwei Attraktionen in und für Dübendorf, die zur Fliegerstadt gehören.

1985 wurde eine Stiftung gegründet, um die zu kleinen Räumlichkeiten mit Hallen zu erweitern. Während der Präsidentschaft von alt Bundesrat R. Friedrich baute die Stiftung 1985 bis 1988 eine neue Ausstellungshalle mithilfe von Spendengeldern. Dieser Erweiterungsbau, ein architektonisch imposantes Beton-Schalentragwerk des Ingenieurs H. Isler, wurde im Jahre 1988 von alt Bundesrat A. Koller eingeweiht. 1992 wurde die neue JU-52-Halle erstellt, 1997 schlossen sich der VFMF und der Verein der Freunde der Flab zum Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe VFL zusammen. Im Jahre 2002 wurde eine weitere neue Museumshalle eröffnet und die Fliegerabwehr in die Ausstellung integriert, drei Flugsimulatoren ergänzen die attraktive Ausstellung. Seit 2009 hat der Bund mit der Zentralstelle Historisches Armeematerial eine verantwortliche Instanz, welche das ausser Betrieb gesetzte

Armeematerial als wertvolles Kulturgut betreut, als Ausführungsinstanz zeichnet die umbenannte Stiftung Museum und Historisches Material der Luftwaffe «MHMLW» verantwortlich.

Das erfolgreiche Betriebskonzept der heute im Air Force Center zusammengefassten Bereiche Museum, JU-AIR, Restaurant, Event-Center und weiterer kleiner Betriebe basiert auf einem zwölfköpfigen Profiteam und über 200 freiwilligen Helfern, Piloten, Hostessen, Mechanikern, Museumsführern, Aufsichts- und Pflegepersonal. Mit einem Budget von über 4 Millionen Franken schreibt das Air Force Center seit Jahren schwarze Zahlen und ist ein volkswirtschaftlicher Faktor. Die Geschäftsleitung sorgt mit Initiative und faszinierenden Projekten weiterhin dafür, dass auch in Zukunft Turbulenzen zu meistern sind. Die Existenz des Fliegermuseums ist sicher nicht der Hauptgrund, um den Flugplatz weiter zu betreiben.

Der Flugplatz und seine Geschichte sind der Grund, warum dieses weltweit bekannte Museum in Dübendorf steht.

** Manfred Hildebrand, Wallisellen, Masch.-Ing. ETHZ, Oberst i Gst aD, Stabschef und Kommandant-Stellvertreter der Flugplatzbrigade 32, Direktor des Bundesamtes für Betriebe der Luftwaffe BABLW/BLW, Vizepräsident der Stiftung Museum und historisches Material der Luftwaffe MHMLW*

Task Force Flugplatz Dübendorf – wer sind wir?

Unter dem gemeinsamen Dach der Task Force Flugplatz Dübendorf finden sich Vertreter der folgenden Organisationen

AVIA



Die AVIA als Verein bezweckt unter anderem die Förderung einer effizienten Luftwaffe, namentlich bezüglich personellen Bestandes, Organisation, Ausrüstung, Ausbildung und Führung. Die AVIA besteht aus Sektionen, die juristisch selbstständige Vereine sind. Mitglieder der AVIA sind Offiziere der Luftwaffe der einzelnen Sektionen. Die Sektion Zürich stellt mit über der Hälfte aller AVIA-Offiziere die grösste Sektion dar

und setzt sich gemäss dem Vereinszweck gezielt für die Interessen der gesamten Luftwaffe und der damit verbundenen Infrastruktur in der Region Zürich ein. Unter diesen Gesichtspunkt engagiert sich die Sektion Zürich der AVIA für die militär-/zivilaviatische Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf.

www.avia-zh.ch

VEREIN FREUNDE DER SCHWEIZERISCHEN LUFTWAFFE VFL



Gegründet am 8. Juni 1979 als Verein der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen VFMF in der Absicht, für das Fliegermuseum eine Trägerschaft zu finden, welche durch Sammeln und Restaurieren von technisch und historisch bedeutsamem Flugmaterial das Museum unterstützt. 1982 wird der Zivilbetrieb mit JU-52-Flugzeugen ermöglicht, gleichzeitig eine kleine Geschäftsleitung geschaffen, welche die Geschäfte professionell führt und weiterentwickelt. 1985 wird eine Stif-

tung ins Leben gerufen, die auf dem Flugplatz Dübendorf neben den Hangars aus den Zwanzigerjahren einen Museumsbau errichtet. Nach der Fusion mit dem Verein Freunde der Flab entsteht der Verein Freunde der Luftwaffe VFL. Das betriebliche Erfolgsrezept basiert auf den über 200 freiwilligen Helfern mit über 10000 Arbeitsstunden/Jahr. Heute hat der VFL 3150 Mitglieder.

www.airforcecenter.ch

FORUM FLUGPLATZ DÜBENDORF



Das Forum Flugplatz Dübendorf ist ein im Jahr 1990 gegründeter unabhängiger Verein, dessen Mitglieder sich zu einer glaubwürdigen Landesverteidigung und effizienten Luftwaffe bekennen.

Als ortskundiger Verein und Gründungsmitglied der Task Force engagieren wir uns für nachfolgende Ziele:

- Erhalt des Flugplatzes Dübendorf und seiner wertvollen Infrastruktur.
- Sicherung der Existenz des Flugplatzes als wichtigen Stützpunkt für die Schweizer Luftwaffe und unsere Landesverteidigung.
- Gewährleistung einer effizienten und verzugslosen Versorgung der Ostschweizer Bevölkerung im Katastrophen- und Krisenfall durch Lufttransporteinheiten der Luftwaffe.
- Offen halten von Handlungsspielraum für unsere Armee.
- Erhalt der letzten strategische Landreserve des Kantons Zürich.
- Die Lufttransporteinheiten erfüllen ihren Auftrag schweizweit. Eine gleichmässige Verteilung der Flugplätze über das ganze Land ist für eine effiziente Auftragserfüllung zwingend.
- Hohe Verfügbarkeit des Such- und Rettungsdienstes ab Dübendorf während 24 Stunden im Tag.
- Der Flugplatz Dübendorf ist mit den aktuellen Betriebszeiten in der Bevölkerung gut verankert und seit Jahrzehnten als wichtiger Stützpunkt der Luftwaffe akzeptiert.

www.forum-flugplatz.ch

AEROSUISSE



Die 1968 gegründete Aerosuisse nimmt als Dachverband die Interessen der schweizerischen zivilen Luft- und Raumfahrt wahr und sichert deren langfristige Existenzgrundlage.

Sie vertritt alle an der Förderung und Erhaltung der schweizerischen Luft- und Raumfahrt ideell und wirtschaftlich interessierten Kreise und koordiniert deren Bestrebungen.

Die Aerosuisse nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt und pflegt aktiv den Kontakt mit Regierung, Parlament, den beteiligten Behörden und

Organisationen der Wirtschaft sowie den Medien.

Der Aerosuisse gehören heute über 130 Firmen und Organisationen an, namentlich Linien- und Charterfluggesellschaften, die Landesflughäfen und Regionalflugplätze, Abfertigungsgesellschaften, die Flugsicherung, Unterhaltsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, diverse Firmen der Raumfahrtindustrie, Flugschulen, luftfahrtorientierte Dienstleistungsunternehmen und alle massgebenden Verbände der Schweizer Luftfahrt.

www.aerosuisse.ch



Patrick Richter

Von Patrick Richter*

Das sinnvolle Szenario: militär-/zivilaviatische Mischnutzung

Das Konzept der militär-/zivilaviatischen Mischnutzung ist das sinnvolle zukünftige Nutzungskonzept mit dem grössten volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen für den Flugplatz Dübendorf und die angrenzende Region. Dieser Meinung ist die AVIA Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe, welche, vertreten durch die Sektion Zürich, intensiv an der Konzeption mitgearbeitet hat und für deren Realisierung kämpft. Von allen in Frage kommenden Konzepten ist das Mischnutzungskonzept das einzige Nutzungsszenario, bei welchem die rund 1500 bestehenden, hoch qualifizierten Arbeitsplätze am Flugplatz erhalten bleiben und ohne grössere Bautätigkeit und im Rahmen des heutigen Betriebsreglements innert kürzester Zeit bis zu 500 neue Arbeits- und Lehrstellen geschaffen werden. Durch die Ansiedelung von Luftfahrtfertigungs- und Unterhaltsbetrieben, aviatischen Hightech-Betrieben und Forschungsprojekten entstehen Mieteinnahmen und Landegebühren, die die jährlichen Betriebskosten senken und so die Bundesfinanzen entlasten. Gleichzeitig behält die Luftwaffe durch die Nutzung des Flugplat-

zes als Lufttransportbasis die notwendige Handlungsfreiheit für ihre Operationen. Die operationelle Bedeutung des Flugplatzes Dübendorf für die Schweizerische Luftwaffe ist unbestritten, weshalb er auch nach 2014 genutzt werden soll. Das Mischnutzungskonzept ist das realistische Szenario für deren Umsetzung. Es ist in allen Bereichen für die Region die gewinnbringendste Alternative. Das Konzept stiess in der Öffentlichkeit auf breite Akzeptanz und Anerkennung. Die AVIA Offiziere der Sektion Zürich sind der festen Überzeugung, dass nicht auf den vielschichtigen Handlungsspielraum, der durch den bestehenden Flugplatz gegeben ist, verzichtet werden darf. In absehbarer Zeit wird in der Schweiz kaum wieder ein Flugplatz gebaut werden. Regionale Bedürfnisse nach hoher Standortqualität sind sehr wichtig. Ganz besonders zu unterstützen ist die Schaffung attraktiver und zukunftsgerichteter Arbeitsplätze. Die überregionalen Interessen, insbesondere sicherheitspolitische, dürfen dadurch aber nicht gänzlich zurückgedrängt werden.

Als Milizoffiziere, Unternehmer und Angestellte aus der Region vertritt die AVIA Sektion Zürich einerseits lokale, wirtschaftliche und als Luftwaffenoffiziere gesamtschweizerische, sicherheitspolitische Interessen.

Aufgrund der aktuellen politischen Gegebenheiten beabsichtigt die Sektion Zürich der AVIA Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe, alle Ressourcen bis zum definitiven Entscheid des VBS dort einzusetzen, wo sie die Rahmenbedingungen zum Erhalt des Militärflugplatzes positiv beeinflussen kann.

Die AVIA und deren Offiziere verfolgen das Ziel, den Flugplatz Dübendorf für die Operationen der Luftwaffe zu erhalten. Der beste Weg hierfür ist das Konzept der militär-/zivilaviatischen Mischnutzung, welches die Realisierung dieses Ziels positiv begünstigt.

**Patrick Richter, Zürich, eidg. dipl. Wirtschaftsinformatiker, Unternehmer, CEO Agile Wind Power AG, Präsident der AVIA Sektion Zürich, Oberstleutnant der Luftwaffe*

FAKTEN ZUM FLUGPLATZ DÜBENDORF

Gelände:	Rund 170 ha, davon 120 ha Landwirtschaftsland. Zusammen mit dem Waffenplatz sind 2,56 km ² Land in Bundesbesitz.
Partnerorganisationen und deren Personalbestände:	Luftwaffe: 70 / RUAG: 90 / LBA: 60 / Armasuisse: 20. LVb FU30: 80 / Air Force Center: 100 / Skyguide: 800 / FUB: 35. Total zirka 1350 MitarbeiterInnen im aviatischen Umfeld.
Flugbetrieb:	Bis Ende 2005 mit modernsten Kampfflugzeugen (F/A-18) bei Spitzenwerten von 46 000 Flugbewegungen im Jahr 1985. Heute ca. 10 000 Flugbewegungen durch den Flugbetrieb der Luftwaffe, Landestopografie, Rega, JU-AIR und Skyguide.
Operationen der Luftwaffe:	Lufttransportflüge mit Flugzeugen und Helikoptern. Lufttransportdienst des Bundes (LTDB). Such- und Rettungsdienst des Bundes (SAR). Standort des Lufttransport-Geschwaders 3. Standort der Einsatzzentrale der Luftwaffe. Trainingsstandort der Fallschirmaufklärer (KSK).
Helikopter- und Flugzeugtypen:	Cougar, Super Puma, EC-635, Allouette III, Pilatus PC-6 Porter, Pilatus PC-7, Pilatus PC-9, Super King Air, Beech 1900, Twin Otter usw. sowie gelegentlich Falcon 50 und Cessna Citation. (LBA: Logistikbetriebe der Armee, LVb FU30: Lehrverband Führungsunterstützung 30, FUB: Führungsunterstützungs-Basis, KSK: Kdo Spezialkräfte).

MITGLIEDER DER TASK FORCE FLUGPLATZ DÜBENDORF

Binder Max, Illnau-Effretikon, dipl. Landwirt, Stadtrat und Nationalrat SVP, Mitglied Geschäftsprüfungskommission NR, Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR, Präsident NEAT-Aufsichtsdelegation

Bosshard Peter, Dübendorf, Inhaber einer KMU für Ortungs- und Vermessungssysteme, Sintrade AG, Dübendorf, Präsident Verein Forum Flugplatz Dübendorf

Flüeli Adolf, Winterthur, dipl. Masch.-Ing. HTL/NDS Wirtschaftsingenieur, FH, Unternehmer, Geschäftsführer ADF Innovation Consulting, Winterthur

Gisel Markus, Kindhausen ZH, pens. Kadermitarbeiter Credit Suisse, vormals Airport-Supervisor Trans World Airlines Inc., TWA, Vorstandsmitglied Verein Forum Flugplatz Dübendorf

Hauser Philippe, Wädenswil, Geschäftsführer AOPA Switzerland, Vorstandsmitglied Aero Suisse, Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt

Hildebrand Manfred, Wallisellen, Masch.-Ing. ETHZ, Oberst i GSt aD, Stabschef und Kommandant-Stellvertreter der Flugplatzbrigade 32, Direktor des Bundesamtes für Betriebe der Luft-

waffe BABLW/BLW, Vizepräsident der Stiftung Museum und historisches Material der Luftwaffe MHMLW

Hulliger Hans-Peter, Bäretswil, dipl. Ing. ETHZ, Gemeindepräsident von Bäretswil, Präsident des Verbandes der Gemeindepräsidenten des Kantons Zürich, Oberst der Luftwaffe aD, Werkpilot, Chef der militärischen Flugsicherung und Projektoberleiter FLORAKO

Hüssy John R., Leiter der Task Force, von 1967 bis 2001 Berufspilot, 1968 bis 1972 Mitglied des UeG (heute Berufspiloten-Korps), als Milizpilot Kdt Fl St 21 (Hunter), danach Gschw Kdt (Flpl Mollis und Ambri), C Fl der FDiv 5 und des FAK 2, Flugkapitän bei Swissair (MD-11), Vizepräsident des Morgarten-Schützenverbandes

Kurth Rudolf, Zürich, dipl. El.-Ing. ETHZ, MBA, Unternehmer, Partner Geneva Consulting & Management S.A., Major aD der Artillerie

Lautenbach Boris, Zürich, Dr. iur., Unternehmensberater, Inhaber Nimbus Management AG Zürich, Gründungspartner exsider.com Zürich

Lindecker Jürg, Greifensee, Dr. sc. techn. / dipl. El.-Ing. ETH/SIA, Unternehmer, Partner Geneva

Consulting & Management S.A., Hauptman aD, vormals Kommandant einer Flab Lwf Btrr (BL-64)

Loher Urs, Wallisellen, Dr. sc. techn. ETHZ, Oberst i GSt, Leiter Business Dev. & Prozess/Qual.-Management, Rheinmetall Air Defence AG, Präsident Verein Freunde der schweizerischen Luftwaffe VFL

Morf Thomas, Dürnten, Unternehmer, Präsident der Motorfluggruppe Zürich MFGZ, Oberstleutnant aD ACSD

Richter Patrick, Zürich, eidg. dipl. Wirtschaftsinformatiker, Unternehmer, CEO Agile Wind Power AG, Präsident der AVIA Sektion Zürich, Oberstleutnant der Luftwaffe

Völker Mathias, Opfikon, Dr. iur., Rechtsanwalt, LL.M, Mediator, CEO und Inhaber Anwaltskanzlei Voelkerlaw (Völker Rechtsanwälte AG), Zug, Zürich und San Diego, Past-Präsident der AVIA Sektion Zürich, Oberst der Luftwaffe

Walder Patrick, Dübendorf, Treuhänder, Junior-Partner Timeconsult AG, Vizepräsident SVP Dübendorf, Gemeinderat, Mitglied Vorstand SVP Kt. Zürich, Vizepräsident JSVP Kt. Zürich, Vorstandsmitglied Verein Forum Flugplatz Dübendorf

FLUGPLATZ MUSS BLEIBEN – EIN AKT DER VERNUNFT!

- Die Luftwaffe ist auch in Zukunft auf den Standort Dübendorf angewiesen.
- Dübendorf ist Garant für schnelle Hilfe aus der Luft für den Raum Zürich und die Ostschweiz.
- Der Erhalt des Flugplatzes birgt grosses Potenzial und ist von überregionaler Bedeutung.
- Mit einer militär-/zivilaviatischen Mischnutzung können die Betriebskosten auf ein erträgliches Mass gesenkt werden.
- Der Flugplatz Dübendorf ist die letzte grosse strategische Landreserve im Kanton Zürich und darf nicht zubetoniert werden.

