

Widerstand gegen Bundesbasis der Armee

In Dübendorf können die Standortgemeinden ihre Idee eines Werkflugplatzes jedoch vorantreiben

STEFAN HOTZ

Die Schweizer Luftwaffe will den Militärflugplatz Dübendorf in Zukunft nur noch mitbenutzen. Das Konzept sieht eine sogenannte Bundesbasis vor, die vor allem aus einem Helikopterstützpunkt besteht. Im Übrigen soll die aviatische Infrastruktur als Forschungs- und Werkflugplatz genutzt werden. Profitieren wird insbesondere der Innovationspark. In den Hangars arbeiten bereits Hochschulen, später sind auf dem westlichen Teil des Flugfeldes Neubauten vorgesehen.

Obwohl sie den Militärflugplatz nicht mehr voll beansprucht, will die Armee auf dem Areal investieren. Im März publizierte die Immobiliensparte von Armasuisse unter dem Titel «Neubau Bundesbasis» ein Baugesuch. Um die militärischen Tätigkeiten im Norden des Areals auf dem Gebiet von Wangen-Brüttisellen zu konzentrieren, sind ein Ersatzbau für die Halle 10, eine Gesamtanierung der bestehenden Hallen 11 und 12 sowie der Bau einer neuen Halle 13 vorgesehen. Um in der Bauphase über genügend Abstellplätze zu verfügen, wird sogar ein «mobiler Feldhangar» ausgestellt.

Armasuisse machte die Rechnung ohne Cla Semadeni. Der Dübendorfer legte im Mai Einsprache beim Departement VBS ein. Formal verlangt er, dass das Verfahren zu sistieren sei, bis die laufenden Planungen des Kantons und der Stadt Dübendorf abgeschlossen sind. Es war Semadeni, der mit seinem Rekurs erreichte, dass das Zürcher Verwaltungsgericht im Juli 2020 den kantonalen Gestaltungsplan für den Innovationspark aufhob. Dieser Fall ist vor Bundesgericht pendend.

In seiner Einsprache gegen die Bundesbasis rügt Semadeni mehrere Verfahrensmängel und Verstösse gegen den Heimat- und Naturschutz. Der Bauherrschafft unterstellt er Korruption sowie kriminelles und mafioses Verhalten. Auf solche Vorwürfe stösst man wiederholt in Semadenis Schriften. Sie sollten nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich der ehemalige Leiter des kantonalen Amtes für Raumentwicklung von Graubünden im Bau- und Planungsrecht sehr genau auskennt.

Investor beteiligt

Um die 230 Hektaren grosse Landreserve im Glatttal wird aber nicht nur gestritten, im Gegenteil. Vor einem Monat stellte der Kanton den Synthesebericht vor, der eine gute Grundlage für einen Neustart bildet. Zwischen Kanton und Bund besteht nun Einigkeit darin, den Flugplatz künftig als Testgelände für den Innovationspark und als Werkflugplatz zu nutzen. Zuvor war der Bund mit seiner Absicht gescheitert, den Flugplatz Dübendorf für die Geschäftsfliegerei zu öffnen. Der Kanton war durch die Aufhebung seiner Planung für den Innovationspark auf Feld eins zurückgefallen.

Ungeachtet all der Turbulenzen trieben die drei Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil ihren gemeinsamen Vorschlag für einen «historischen Flugplatz mit Werkflügen» voran. Sie wurden dafür oft belächelt und sahen sich dem Vorwurf ausgesetzt, es gehe ihnen nur darum, den Business-Airport zu verhindern. Das spielte zweifellos mit, aber sie genossen Unterstützung. Im November 2017 sagten die Stimmberechtigten in allen drei Gemeinden deutlich Ja zum Konzept Werkflugplatz.

Der Begriff «historisch» indes wird vermutlich kleingeschrieben bleiben. Zwar hat die Ju-Air noch ihren Sitz in Dübendorf, aber die alten Junkers-Flugzeuge wurden seit dem Absturz einer Maschine am Segnes-Pass im Sommer 2018 nach Altendorf transferiert. Der ins Auge gefasste Werkflugplatz ist jedoch weitgehend kompatibel mit dem «flightplan», wie der Synthesebericht auch heisst. 2018 gründeten die drei Anliegergemeinden mit Partnern aus der Luftfahrt die Werkflugplatz Dübendorf AG.

Ihr Hauptinvestor Heinz Köhli ist seit 40 Jahren in der Luftfahrtbranche aktiv,



Ein Kleinflugzeug der Schweizer Luftwaffe befindet sich im Anflug auf die Piste in Dübendorf.

CHRISTIAN BEUTLER/KEYSTONE

einst als CEO der Jet Aviation, heute unter anderem als Mitgründer und Verwaltungsrat der Nomad Technics AG. Das Unternehmen mit Sitz in Kloten bezweckt den Unterhalt von Fluggeräten aller Art. Köhli bestätigt auf Anfrage schriftlich, dass das Interesse der Nomad Technics an einem Werkflugplatz in Dübendorf ungebrochen sei. Da mit dem Synthesebericht alle direkt Beteiligten nun in die gleiche Richtung arbeiteten, stünden die Chancen gut, dass das Projekt realisiert werde.

Köhli plant in Dübendorf einen Wartungsbetrieb für Geschäftsflugzeuge und für die Inneneinrichtung von Business-Jets. Er rechnet mit der Ansiedlung von 250 bis 300 Arbeitsplätzen. Das Unternehmen möchte dafür einmal einen neuen Hangar bauen. Vorerst könne man sich auch eine Zwischennutzung in einer bestehenden Halle vorstellen, schreibt Köhli und gibt einen Wink mit dem Zaunpfahl: Eine solche Lösung sei wichtig, weil die Nomad Technics sich für einen definitiven Standort entscheiden werde, entweder in Dübendorf oder am Euro-Airport in Basel, wo sie schon heute tätig ist.

Das Engagement der Firma zeigt, dass die Standortgemeinden des Flugplatzes der Aviatik keineswegs ablehnend gegenüberstehen. Die Vertreter der drei Kommunen hätten ihn sehr früh als Investor angefragt, schreibt Köhli. Der Unterschied zu den geplanten Plänen für die Geschäftsfliegerei ist, dass diese, um rentabel zu sein, auf eine möglichst hohe Anzahl Flugbewegungen angewiesen ist. Bei einem Werkflugplatz gehe es darum, so Köhli, mit «wenig Flugbewegungen eine grosse Wertschöpfung zu erzielen».

Ob sich auf diese Weise der Unterhalt der aviatischen Infrastruktur auf Dauer finanzieren lässt, bleibt ungewiss. Doch anders als Bund und Kanton mussten die Gemeinden ihre Position nicht anpassen. Ihr Konzept eines Werkflugplatzes geht von maximal 20 000 Flugbewegungen im Jahr aus. Gleich viele sieht der Synthesebericht vor. Dübendorfs Stadtpräsident André Ingold bestätigt auf Anfrage, dass konkrete Vorstellungen bestehen, wie ein Übergangsbetrieb aussehen könnte: Entsprechende Gespräche liefen, aber es sei noch zu früh, um etwas darüber zu sagen.

Wichtig ist den Anwohnern auch, dass ein möglichst grosser Teil des Flugfeldes (Bereich D in der Grafik) als Grünraum erhalten bleibt. Die drei Gemeinden haben im September zusammen mit den Umweltverbänden WWF, Pro Natura und Birdlife ein Natur- und Erholungskonzept für den Flugplatz

Wichtig ist den Anwohnern, dass ein möglichst grosser Teil des Flugfeldes als Grünraum erhalten bleibt.

Dübendorf vorgelegt. Ziel ist es, die Lebensräume der Tiere und Pflanzen, die Luftqualität, die Weite der Fläche und die Artenvielfalt zu erhalten. Der Flugplatz Dübendorf ist eine der grössten zusammenhängenden pestizid- und düngerefreien Flächen der Schweiz mit Wildblumen und Trockenwiesen.

Die Stadt Dübendorf hat sich auch vor Gericht durchgesetzt. 2017 sagten ihre Stimmberechtigten Ja zur Umzonung des Flugplatzrandes in eine Industrie- und Gewerbezone. Die dortigen Hangars lagen bis anhin in der Zone für öffentliche Bauten. Deshalb konnte der Innovationspark nur Hochschulen einquartieren und keine Privatunternehmen.

Im Juli nun wies das Zürcher Verwaltungsgericht eine Beschwerde gegen den Volksentscheid ab, der in diesen Tagen rechtskräftig wird, da Cla Semadeni auf den Weiterzug verzichtet. Es handelt sich um ein wichtiges Urteil, das dem Innovationspark Rechtssicherheit verschafft. Politisch hatte die Dübendorfer SVP die Umzonung in der Abstimmung bekämpft. Ihr Präsident Patrick Walder räumte damals die Niederlage ohne Wenn und Aber ein und meinte, das sei der «Startschuss für den Innovationspark».

In Dübendorf gibt es jedoch grundsätzliche Gegner des Innovationsparks. Allerdings haben sie sich jüngst gespalten. Widerstand leistet einerseits das «Forum Flugplatz Dübendorf», das seit den 1990er Jahren für eine glaubwürdige Landesverteidigung, eine leistungs-

starke Luftwaffe und für die integrale Erhaltung des Militärflugplatzes eintritt.

Der Co-Präsident Peter Bosshard holte vor wenigen Jahren Cla Semadeni in den Vorstand, vor allem wegen dessen Kenntnis in Planungsfragen. Er verkannte allerdings dessen Radikalität und legte ihm später nahe, wieder auszutreten. «Die Chemie stimmte nicht, das ist nicht unser Stil», sagt Bosshard heute. Das Forum setzte sich mit Behörden und Politikern für die Militärfliegerei ein und gehe nicht auf Konfrontation.

Das Forum goutiert selbstverständlich nicht, dass Semadeni nun auch der Armee rechtlich Steine in den Weg legt. Das führte zum Zerwürfnis, aber der streitbare Raumplaner gehört bis zur Generalversammlung im nächsten Jahr formell weiter dem Vorstand an. Doch Semadeni gründete einen eigenen Verein mit dem Namen «Idea Flugplatz Dübendorf». Dadurch sei eine Konkurrenzsituation entstanden, sagt Bosshard. Es könnten ja auch nicht zwei Fussballklubs mit dem gleichen Coach um einen Pokal kämpfen.

Die Stossrichtung von Idea ist unmissverständlich. Zweck ist gemäss Statuten die Verhinderung des Innovationsparks, wie vom Kanton vorgesehen, und von jeglicher Verbauung auf dem gesamten Areal, die nicht der Aviatik diene oder durch Volksabstimmungen der Anrainergemeinden legitimiert sei. Das explizit unter «Ausschöpfung aller zur Verfügung stehenden Rechtsmittel».

Cla Semadeni veranstaltet zusammen mit seinem Mitstreiter Walter Mundt regelmässig «Feierabendgespräche» in der Art eines Seminars. Vergangene Woche referierte er im Saal eines Restaurants in Dübendorf über die Frage, wem der Flugplatz gehöre. Semadeni stellt ziemlich alles infrage, was sich auf dem Areal bis anhin verändert hat. Dazu gehören auch der Bau eines Pavillons für den Innovationspark oder die Umnutzung des Feuerwehrgebäudes im Auftrag der Kantonalbank.

Es wird zu viel gebaut

Der 73-jährige Semadeni ist ein ruhiger, freundlicher Mann mit Bündner Dialekt. Das steht in scharfem Kontrast zu den nicht belegten Anschuldigungen, ja Ausfälligkeiten in seinen Schriften. In seiner Einsprache an das VBS zur Bundesbasis bezeichnet er die geplante Transformation des Flugplatzes nach den Vorstellungen von Bund und Kanton als «organisierte, orchestrierte und dirigierte Kriminalität». Gegenüber dem Zürcher Baudirektor Martin Neukom beschrieb er dessen Amtsstellen in einer Aufzeichnung als «Fälscherwerkstatt».

Schadet er damit nicht selber seinem Anliegen? Der harte Ton könne kontraproduktiv sein, räumt Semadeni ein: «Es gehen Türen zu.» Aber es gebe halt Behörden, da sei es nötig, so aufzutreten, um Aufmerksamkeit zu erhalten, sagt der ehemalige Chefbeamte.

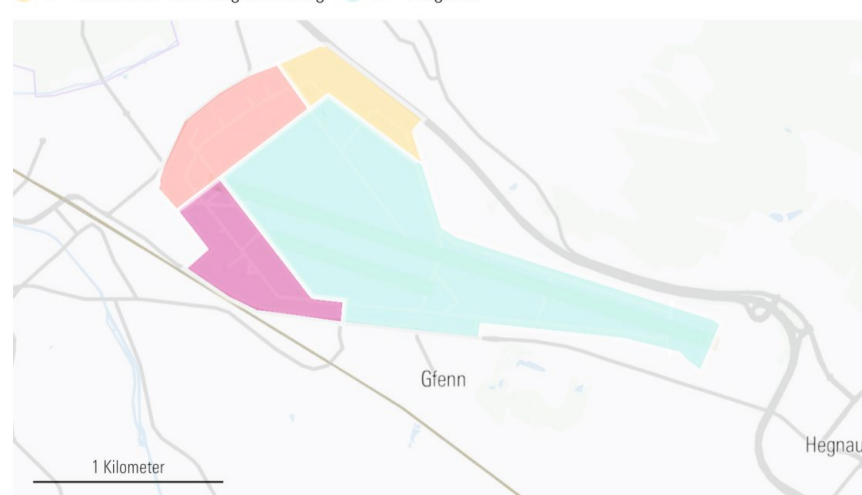
Prominent ist in seiner Argumentation der Natur- und Heimatschutz. Eine wichtige Rolle spielt darin ein Gutachten, das die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege 2015 verfasste. Sie bezeichnet den Militärflugplatz als herausragendes Zeugnis der schweizerischen Aviatik mit sehr hoher Schutzwürdigkeit von mindestens nationaler Bedeutung. Den damaligen Gestaltungsplanentwurf für den Innovationspark erachtete sie nicht als bewilligungsfähig. Allerdings sind die damaligen Pläne Makulatur, der Innovationspark arbeitet mit der Denkmalpflege zusammen.

Doch die Frage der Schutzwürdigkeit berührt einen empfindlichen Punkt. Im Feierabendgespräch von Idea ertönt viel Unmut über die starke Bautätigkeit in Dübendorf, in dessen Quartier Hochbord bald die nächsten Wolkenkratzer in die Höhe wachsen. Und jetzt soll noch der Flugplatz zur Baustelle werden? Auch die Variante «Tempelhof», den Flugplatz also nach Berliner Vorbild einfach der Bevölkerung zu überlassen, wird als Vision erwähnt. Es dürfe doch nicht alles zugebaut werden, sagt eine ältere Dübendorferin.

Am Flugplatz Dübendorf sind neu vier Teilgebiete vorgesehen

Teilbereiche, die laut Synthesebericht 2021 etabliert werden sollen

- A – Innovationspark
- B – Innovationspark / Forschungs- und Werkflugplatz
- C – Luftwaffe und Flugsicherung
- D – Flugfeld



In dieser Darstellung sind die Teilgebiete schematisch eingezeichnet.

QUELLE: FLUGPLATZ DÜBENDORF

NZZ / adi