

## Gedanken über die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf

Das Flugfeld Dübendorf wurde am 8. Oktober 1908 eröffnet und von 1932 bis 1948 als Flughafen Zürich für die zivile Luftfahrt verwendet. Die neu gegründete schweizerische Flugwaffe dislozierte 1914 von Bern nach Dübendorf und verwendet diesen Flugplatz seither als Trainings- und Lufttransportflugplatz. Während des zweiten Weltkriegs diente der Flugplatz unter anderem als Notlandeort für zahlreiche Luftfahrzeuge der Kriegführenden. In der Zeit des Kalten Kriegs war Dübendorf als Ausweichflugplatz bei der Zerstörung von Kriegsflugplätzen, nicht aber als Kriegsflugplatz vorgesehen.

Bei der Beurteilung der Zukunft des Flugplatzareals Dübendorf sind nicht militärische sondern staats- und sicherheitspolitische Aspekte massgebend. Eine langfristige Betrachtungsweise ist notwendig. Im «SIL-Prozess» müsste Dübendorf nicht mehr als Militärflugplatz sondern als Flugfeld im Besitz der Eidgenossenschaft behandelt werden, dessen Betrieb durchaus an die Luftwaffe delegiert werden könnte.

Die schweizerische Eidgenossenschaft hat das umfangreiche Gelände des Flugplatzes Dübendorf am 27. November 1918 zum Preis von 380'000 damaligen Franken erworben und seither stufenweise zu ausserordentlich günstigen Preisen auf eine Gesamtfläche von 265 Hektaren erweitert. Das Grundstück im Besitze des Bundes repräsentiert heute ein grosses Vermögen. Der Bund hat in die weitgehend vorhandene Infrastruktur des Flugplatzgeländes im Laufe der Jahrzehnte seit 1918 sehr grosse Beträge investiert. Der Bundesrat muss sich über den enormen Wert dieses Objekts im Immobilienportefeuille des Bundes bewusst sein. Es handelt sich um ein Vermögen des Volkes, mit dem verantwortungsbewusst umgegangen werden muss. Eine Desinvestition *unter* dem Verkehrswert zu Gunsten der Bundeskasse, wo der Erlös in kürzester Zeit verschwinden wird, wäre unmoralisch und nicht zulässig. Als privater Investor würde man diesen Goldschatz im Portefeuille mit Seidenhandschuhen behandeln.

Die Problematik der allfälligen weiteren aviatischen Verwendung des Flugplatzes Dübendorf ist nicht eine militärische, sondern eine sicherheitspolitisch-strategische Frage. Der *Flughafen Zürich* ist ein strategisch äusserst wichtiger Standort für die Wirtschaftsmetropole Zürich und für die Schweiz. Er ist als Aktiengesellschaft und Unternehmen des privaten Rechts ein fragiles Gebilde, dessen Lahmlegung relativ einfach ist. Eine Geiselnahme genügt. Gegen terroristische Absichten bietet der Flughafen viele Schwachstellen. Das Ausüben des Streikrechts zum falschen Zeitpunkt kann zu unabsehbaren Folgen führen.

Wenn Dübendorf unter diesem Aspekt betrachtet wird, erkennt man die wahre sicherheitspolitische Bedeutung dieses Standortes. Er ist viel weniger empfindlich als der Flughafen Zürich, kann Staatsluftfahrzeugen fast jederzeit Start und Landung garantieren und ist, zwei Flugminuten vom Flughafen Zürich entfernt, eine ideale Ausgangsbasis für eine allenfalls notwendige Intervention des Kantons Zürich oder des Bundes in Kloten. Kein anderer Standort ist in der Lage, diese wichtige strategische Rolle im Ballungsraum Zürich sicher zu stellen.

Es bestehen noch weitere Argumente für die Beibehaltung des Flugplatzes Dübendorf als strategisch-sicherheitspolitische Reserve der Eidgenossenschaft im Raum der Ostschweiz. Es wäre in einer langfristigen Betrachtungsweise ein sicherheitspolitischer Fehler, wenn der Flugplatz Dübendorf aufgegeben und verschertelt würde.

Der Flugplatz Dübendorf verursacht dem Bund keine Kapitalkosten. Die Aufrechterhaltung eines minimalen Flugbetriebs für Staatsluftfahrzeuge fällt sicher im Budget des Bundes kaum ins Gewicht.

Die Betriebskosten könnten durch die Ansiedlung von Aviatikunternehmungen auf dem Flugplatz in Miete oder im Baurecht kompensiert werden. Entsprechende Interessenten sind vorhanden. Der Betrieb von Dienstleistungsunternehmungen auf dem Gelände des Flughafens Zürichs wird durch die zunehmenden Sicherheitsvorkehrungen problematisch. Der Flugplatz Dübendorf bietet eine ideale Alternative zum Standort Flughafen Zürich. Diesen Firmen könnte die Pistenbenützung in einem zeitlich stark eingeschränkten Rahmen bewilligt werden. Die Anrainergemeinden dürften sich angesichts der Steuersubstrate der angesiedelten Unternehmungen kaum dagegen sträuben.

Auf die Verwendung des Flugplatzes Dübendorf für den Passagier-, Charter- und Frachtluftverkehr, für die General Aviation sowie für die Sportfliegerei muss aber explizite und endgültig verzichtet werden.

Als Zusammenfassung könnte die *Zielsetzung* für die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf wie folgt lauten:

«Das Gelände des Flugplatzes Dübendorf bleibt als strategische Reserve im Besitz der Eidgenossenschaft. Die Ansiedlung potenter Unternehmungen auf dem Flugplatzgelände in Miete oder im Baurecht wird ermöglicht. Der reguläre Flugbetrieb wird auf den Start und die Landung von Staatsluftfahrzeugen sowie auf Not- und Ausnahmefälle beschränkt. Aviatikunternehmungen, die auf dem Flugplatzgelände angesiedelt sind, können die Piste in definierten und mit den Anrainergemeinden vereinbarten Betriebszeiten mitbenützen.»

Walter Dürig