

# Machbares und Sinnvolles von Phantastereien trennen

Autor(en): **Bosshard, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **178 (2012)**

Heft 6

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-309599>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 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 kein Zubetonierungsprojekt mit der höchsten Rendite, sondern eine nachhaltige, politisch umsetzbare Lösung, mit hohem wirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Nutzen.**

Peter Bosshard

Die Meinungen über die Zukunft des Flugplatzes gehen weit auseinander, seit das Stationierungskonzept im Jahr 2005 die Schliessung von Dübendorf vorsah. Das Halleluja auf die flächendeckende Zubetonierung der wertvollsten Wiese der Schweiz, wie der Flugplatz oft despektierlich bezeichnet wird, steht im Widerspruch zur Bewahrung unserer ständig schrumpfenden Landreserven. Statt Denkmodelle zu entwickeln, wie die masslose Zuwanderung in geordnete Bahnen gelenkt werden könnte, um damit dem stetig steigenden Bedarf nach immer mehr Wohnraum Einhalt zu gebieten, wird dem lieben Geld 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 Katastrophenfall mit ihren Transportmitteln die Gebiete in der Nord- und Ostschweiz schnell und effizient zu versorgen hat.

## Bewahrung der letzten strategischen Landreserve

Man halte sich 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 Grundwassersee liegt, der die Einwohner der Stadt Dübendorf mit Wasser versorgt. Oder wie mögen wohl die Augen der gestressten Pendler leuchten, die schon heute das Brüttiseller Autobahnkreuz im Schrittempo durchqueren, wenn sich dereinst weitere zigtausend Menschen in



Das PC-7 Team über der Stadt Dübendorf

Bild: Hansjörg Egger

denselben Verkehrsstrom ergiessen. 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.

## Die Zerstörung der wertvollen aviatischen Infrastruktur wäre irreversibel

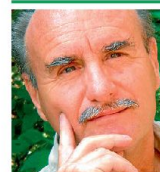
Aber auch das bevorzugte Projekt des Zürcher Regierungsrates mit 5000 Arbeitsplätzen stösst bereits an die Belastungsgrenze der regionalen Verkehrsinfrastruktur. Was also ist die sinnvolle Alternative, um die letzte «strategische Landreserve» in der Wirtschaftsmetropole Zürich gewinnbringend zu nutzen, ohne die grüne Lunge mit der wertvollen aviatischen Infrastruktur unwiederbringlich zu zerstören? Für einen Innovationspark gibt

es viele mögliche Standorte. Hingegen für einen Werkflugplatz, mit dem Potential für Hunderte von zusätzlichen Arbeits-, Ausbildungs- und Forschungsplätzen gibt es nur einen!

## Der Flugplatz ist von strategischer Bedeutung

Es sollte im Interesse der Departemente VBS und UVEK sein, den Flugplatz aus operationellen und strategischen Gründen ab 2014 in eine militärisch- und zivilaviatische Mischnutzung überzuleiten. Eine solche Lösung mit geringem zusätzlichem Werkflugverkehr (keine Freizeitaviatik) zu den bestehenden, restriktiven Betriebszeiten findet politische Akzeptanz. Der Nutzen wäre für alle Beteiligten hoch: das VBS spart Ausgaben durch hohe Kostenbeiträge von zivilen Betrieben; die Ostschweizer Kantone können bei Such-, Rettungs-, und Löscheinsätzen weiterhin auf schnelle Hilfe zählen, der Kanton Zürich erzielt eine hohe Wertschöpfung und die Anrainergemeinden entgehen einer drohenden infrastrukturellen Belastung durch andere Überbauungsprojekte.

Es wäre ein grosser Fehler den Flugplatz Dübendorf aufgrund des Spardruckes der Zubetonierung preiszugeben. Kommen den Generationen den Handlungsspielraum zu verbauen, darf nicht unsere Aufgabe sein! Wie sagt doch eine alte Bauernregel? Verkaufe nicht deine letzte Weide, nur um zwei Kühe zu erwerben. ■



Peter Bosshard  
Präsident Forum  
Flugplatz Dübendorf  
8600 Dübendorf