

# Der Flugplatz Dübendorf - Factsheet (Kurzfassung)

**Das VBS hat am 6. Dezember 2004 mit dem Stationierungskonzept der Luftwaffe bekannt gegeben, den Flugplatz Dübendorf auf Ende 2010, resp. 2014<sup>1</sup> zu schliessen. Den Kritikern dieser Absicht wurde die Anhörung verweigert.**

**Auch heute setzen sich Bürgerinnen und Bürger, diverse Milizorganisationen und Parlamentarier ein, diesen Entscheid rückgängig zu machen. Der Flugbetrieb<sup>2</sup> im aktuellen Umfang ist als «Tor zum Osten» für die Luftwaffe zwingend notwendig.**

## Ausgangslage

- Der Flugplatz Dübendorf (Fläche innerhalb der Umzäunung 167 Hektaren, Piste 2450m Länge 40m Breite) ist eine vollwertige Operationsbasis für den Flugbetrieb. In den letzten Jahren wurden hohe Millionenbeträge in Pisten, Rollwege, Flugsicherungseinrichtungen und in die bauliche Infrastruktur investiert. Die Anlagen für Versorgung und Entsorgung des Areals sind auf einem hohen Stand.
- Der Platz liegt in der Landwirtschaftszone, mit Trockenwiesen und -weiden. Am Rand, wo die Bauten und Standorte von REGA und Flieger- und Flab Museum sind, ist öffentliche Zone. Er wird aviatisch genutzt von der Luftwaffe mit Lufttransportmitteln (Heli, Flächenflugzeuge, Turboprop- und Jet-Transportflugzeuge), sowie zivil durch die REGA und JU-52.
- Auch nach 2014 wird Skyguide, der Einsatzstab Luftwaffe (Air Operation Center), die Armasuisse, die RUAG, der Lehrverband Führungsunterstützung, das Fliegerärztliche Institut, die REGA, das Airforce Center sowie ev. weitere Firmen die Infrastruktur des Flugplatzes nutzen. So werden mehr als 1'500 Arbeitsplätze auf dem Gelände angeboten.
- Zur Zeit sind folgende Unternehmen angesiedelt: Solarimpulse (Piccard), Aerolite Bucher, Drive-Z AG, Tele Comm Sportservice, AVEDIA audiovisuelle Medien & Events, Naef Flugmechanik. Weitere Interessenten sind vorhanden, insbesondere, wenn eine zivilaviatische Nutzung ermöglicht würde.

## Aktivitäten zur Nutzung des Flugplatzes

- Der 1910 gegründete, seit 1914 militärisch genutzte Flugplatz war bis 1947 Sitz der Swissair, bis 1995 Haupttrainingsstandort der Luftwaffe mit 20% des gesamten Flugbetriebes. Ende 2004 wurden die Tiger F-5E von Dübendorf abgezogen und am 16. Dezember 2005 verliessen die letzten F/A-18 der Staffel 11 den Flugplatz Richtung Meiringen. Der Flugbetrieb mit Kampfflugzeugen soll aus Kostengründen<sup>3</sup> auf Meiringen, Payerne und Sion konzentriert werden, während Alpnach, Dübendorf, Emmen, Locarno und Bern als Standorte für Lufttransporteinheiten genutzt werden sollen.
- 2004 empfiehlt die Wirtschaftsförderung des Kanton Zürichs: Die Fortführung einer zivilen Mitbenützung durch lokale Unternehmungen mit strengen Auflagen ist prüfenswert und würde dem Erhalt und dem Ausbau von Arbeitsplätzen dienen (Übernahme von Betriebspersonal). Ein Betrieb für Linien-, Charter- oder Frachtverkehr oder General Aviation steht nicht zur Diskussion. Ob eine niederschwellige zivile Nutzung zu primär technischen Zwecken (Rega, Swisstopo, RUAG, JU-AIR, sehr beschränkte Firmenflüge) langfristig tragfähig ist, wird die Erstellung eines Businessplans zeigen.
- 2008 wurde eine Studie von der Stiftung Forschung Schweiz für einen nationalen Forschungs- & Innovationspark auf dem Flugplatz Dübendorf präsentiert<sup>4</sup> (NR Ruedi Noser). Diese Studie basiert auf der Schliessung des Flugplatzes für die aviatische Nutzung.
- Im Rahmen des Executive MBA Studiums an der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Zürich erstellte ein Team die erfolgversprechende Studie «Flugplatz Dübendorf - Nachhaltige Entwicklung<sup>6</sup>» für eine zivil- / militärische Mischnutzung.

## Was hat sich verändert, was soll weiter berücksichtigt werden

- Die politische Situation (Akzeptanz des Lärms) in den Anliegergemeinden, insbesondere um Sion und Meiringen, aber auch in Payerne hat sich stark verändert<sup>5</sup>, das Stationierungskonzept der Luftwaffe stösst auf Widerstand.
- Während dem WEF wurde der erhöhte Flugbetrieb mit Helikoptern, Flächenflugzeugen als auch mit Businessjets im Raum Dübendorf akzeptiert.
- Mit dem Tiger Teilersatz (TTE) muss die Lärmverteilung auf weite Sicht hinaus neu beurteilt werden.
- Die Raumplanung des Kantons Zürich ist fortgeschritten, Richt- & Sachpläne sollen bis Ende 2009 erstellt, 2010 öffentlich aufgelegt und 2011 festgesetzt werden.
- 2009 soll der Sicherheitspolitische Bericht neu erstellt werden. Nach diesem muss das Armeeleitbild angepasst und Aufgaben-Mittel-Organisation der Armee festgelegt werden.

**Vor diesen Grundlagen darf keine wertvolle Infrastruktur veräussert werden.**

## Strategische Argumente

- Der Lufttransport der Luftwaffe erfüllt den Auftrag schweizweit, weshalb eine optimale Abdeckung mit Flugplätzen über das ganze Land zwingend ist.
- Bereitschaft für den Such- und Rettungsdienst rund um die Uhr, verstärkte Nutzung bei besonderen Anlässen, auch in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Zürich (Konferenzschutz, Business Jet-Parking, subsidiäre und öffentliche Grossanlässe).
- Anbindung des Air Operation Centers (AOC) an den militärischen Flugbetrieb bezgl. Erreichbarkeit mit Verbindungsflugzeugen der Luftwaffe.
- Der «Nachwuchs» von Führungskräften für den Einsatz im AOC / Einsatzzentrale (EZ) sollte durch lokal verankerte Personen sichergestellt werden können (Synergieeffekt zur militärischen Nutzung der Luftwaffe).
- Strategische Land- und Flugplatzreserve für unsere Landesverteidigung.
- Entlastungsstandort im Bereich Lufttransport für Jet- Flugplätze, insbesondere falls Emmen mit zusätzlichen Jet-Flugbetrieb belegt wird.
- Möglicher PC-21 Trainings- sowie Ausbildungsstandort mit tief liegenden Trainingsräumen in der Ostschweiz.
- In der gegenwärtigen Betriebsart ist der Flugplatz Dübendorf in der Bevölkerung gut verankert, keine Widerstände gegen die aktuelle Nutzung. Auch die rund 4000 Bewegungen mit F/A-18 vor Abzug der Kampfflugzeuge wurde von der Bevölkerung akzeptiert. Selbst linksgrüne Kreise hatten dagegen nichts einzuwenden.

## Operationelle Argumente

- Ab Dübendorf wird die Versorgung der Ostschweiz über kurze Anflugwege sichergestellt.
- Die geografische Lage erlaubt auch bei schwierigen Meteo-Bedingungen nach Sichtflugregeln zu operieren.
- Mit dem vorhandenen Instrumentenlandesystem und dem flachen Anflugwinkel ist der Flugplatz für sämtliche Flugzeugtypen auch unter Instrumentenbedingungen über das zivile Flugverkehrsnetz erschlossen.
- Dübendorf ist nicht Hochwasser gefährdet wie Alpnach, Emmen und Locarno.

## Was wurde bereits korrigiert

Seit «Inkrafttreten» des Stationierungskonzeptes wurden folgende, wesentlichen Änderungen vorgenommen:

- Der Flugplatz Alpnach wurde nicht wie geplant geschlossen sondern wird weiterhin betrieben.
- Die Fliegerstaffel 18 (Hornet) wurde nicht wie vorgesehen von Payerne nach Sion verlegt, sondern fliegt weiterhin ab Payerne.
- Das Lufttransportgeschwader (LT 3) sollte von Dübendorf nach Sion verlegt werden, ist aber heute in Alpnach stationiert.
- Die Lufttransporte Dienste des Bundes als auch die Swisstopo hätten ausgelagert werden sollen. Diese operieren heute teilweise wieder ab Dübendorf.
- Dübendorf wurde dem Kdo Emmen unterstellt, wurde aber inzwischen sinnvollerweise Alpnach übertragen.
- Einzig die Fliegerstaffel 11 (Hornet) musste Dübendorf Richtung Meiringen verlassen und wurde Mollis geschlossen.

## Fazit:

**Der Flugplatz ist für die Schweizerische Eidgenossenschaft von hohem materiellen und grossem ideellen Wert. Er darf nicht von kurzsichtigen und falschen finanziellen Überlegungen und ohne Not veräussert werden.**

**Das Stationierungskonzept ist anzupassen und eine zivil-militärische Nutzung einzuleiten. Damit können die Betriebskosten aufgeteilt und Dübendorf effizient aviatisch weitergenutzt werden. Zudem sichert die schnelle Realisierbarkeit für die umliegenden Gemeinden eine verzugsfreie Wertschöpfung und schafft zukünftigen Generationen Spielraum für eigene Ieden.**

Legende:

<sup>1</sup> Ursprünglich Ende 2012, mit Option 2014, diese wurde vom Kt Zürich genutzt

<sup>2</sup> Lufttransportdienst für Armee, Behörden; Katastrophenhilfe im In- & Ausland; Search & Rescue (SAR), Friedensunterstützende und humanitäre Transporte; Material- & Personaltransporte; Pilotenausbildung.

<sup>3</sup> Eine Kostenanalyse wurde nie präsentiert

<sup>4</sup> <http://www.stiftung-forschung-schweiz.ch/d/statement.php>

<sup>5</sup> trotz der Ablehnung der Initiative Weber

<sup>6</sup> <http://web.mac.com/matthias.loechel/flugplatzduebendorf.ch/Willkommen.html>