

Im Jahr 1990 gegründeter unabhängiger Verein, dessen Mitglieder sich zu einer glaubwürdigen Landesverteidigung und leistungsstarken Luftwaffe bekennen.

Postfach 1085, 8600 Dübendorf 1 / Postkonto: 80-47799-0 / www.forum-flugplatz.ch / info@forum-flugplatz.ch

Geschätzte Vereinsmitglieder und Interessenten/Innen

Überall dort, wo «Herzblut» mit dabei ist, sind «hüben wie drüben» Emotionen im Spiel. Diese sollten, nein - sie müssen bei derart weitreichenden Entscheidungen aber beiseite gelassen werden. Um was geht es wirklich?

Folgt man der Argumentation des Zürcher Regierungsrats, geht es um eine Nutzung mit grösstmöglicher Wertschöpfung aus der letzten strategischen Landreserve des Kantons Zürich. Vor dem Hintergrund der vergangenen Testplanungen und den Aktivitäten des Gebietsmanagements ist darunter nur eine Strategie der schleichen, aber unaufhaltsamen Zubetonierung zu verstehen.

Aus luftfahrtpolitischer Sicht ist der Flugplatz Dübendorf von ganz besonderer strategischer Bedeutung. Er ist für die verzugslose Versorgung der Ostschweiz im Katastrophen- und Krisenfall ein wichtiger, wenn nicht sogar unverzichtbarer Standort für die Luftwaffe.

Die Pläne einer sukzessiven und irreversiblen «Zubetonierung» stehen der Bewahrung der weiten Grünfläche mit einer aviatischen Nutzung diametral gegenüber. Mit Verlaub, eine sachliche Güterabwägung spricht für den Erhalt des Flugplatzes. Übergeordnete Interessen müssen Vorrang haben, regionale Überbauungspläne, die sich ebenso gut auch an anderen Orten realisieren lassen, sind nachrangig. Zudem käme die Zerstörung der bestehenden, mehrere hundert Millionen Franken teuren Infrastruktur einer gigantischen Vernichtung von Volksvermögen gleich.

UVEK und VBS

Es ist daher folgerichtig, wenn das UVEK, zusammen mit dem VBS eine Studie über eine militärisch-zivilaviatische Mischnutzung in Auftrag gegeben hat und das Resultat sinnvollerweise in das Stationierungskonzept einfließen lässt. Das Mass aller Dinge darf aber nicht allein durch Franken und Rappen bestimmt werden, sondern muss auch

die erwähnte strategische Bedeutung des Flugplatzes und dessen Nutzen für unser Land berücksichtigen. Somit ist die Frage des Weiterbetriebes des Militärflugplatzes nicht nur eine Frage des VBS sondern ebenso so sehr für das UVEK in seiner weitsichtigen Strategie.

Das Forum Flugplatz Dübendorf befasst sich seit über 12 Jahren mit der Zukunft des Militärflugplatzes. Bereits 2002 haben wir in einem Workshop der

Projekt der Krokodilarchitekten



Es geht nicht um die Frage, Flugplatz Dübendorf ja oder nein, sondern, ob wir die die letzte strategische Landreserve des Kantons Zürich sukzessive zubetonieren wollen!

Der alltägliche Verkehrskollaps:



Morgens Richtung Zürich...



...abends Richtung Winterthur

Stadt Dübendorf die Idee einer militär- / zivilaviatischen Mischnutzung eingebracht. Besonderes Gewicht wurde auf die Prämisse gelegt, die wirtschaftlichen Aspekte den ökologischen Auswirkungen gegenüberzustellen. Erst in Kenntnis dieser Fakten kann ein Entscheid gefällt werden, der auch politisch machbar ist. Die Analyse der Firma GC&M präferiert einen Mischnutzungsbetrieb, der genau diese Faktoren berücksichtigt.

Was wäre die Alternative?

Im Oktober 2007 präsentierte Nationalrat R. Noser dem damaligen Bundesrat Pascal Couchepin das Projekt eines Innovationsparkes. Sekundiert wurde er vom Dübendorfer Stadtpräsidenten L. Ziörjen, der bis Ende 2007 übrigens auch Mitglied des Forums war. Das vorgestellte Projekt beinhaltete eine gigantische Überbauung des Flugplatzes mit 25'000 Arbeitsplätzen, N.B. mehr als die Stadt Dübendorf heute Einwohner zählt! Dass das Volk in eine völlig andere Richtung denkt, offenbarte sich an der Abstimmung im November 2011. Die Stimmbürger/Innen von Dübendorf schickten eine projektierte Überbauung mit einem gigantischen Hochhaus von 114m Höhe an der Urne wuchtig bachab.

Was will die Bevölkerung?

Seit Gründung des Forums Flugplatz beobachten wir die politische Szene in unserer Region. Tatsächlich wird die zunehmende Verschmelzung von Gemeinden und das fortschreitende Verschwinden grosser Grünflächen immer weniger goutiert, nicht zuletzt auch in Anbetracht der Tatsache, dass die Schweizer Bevölkerung laut Statistik gar nicht wächst!

Wer sich in der Gemeinde umhört kann feststellen, dass ein Flugplatz mit geringem Flugverkehr einer schleichen Zubetonierung mit immenser Belastung der Infrastruktur eindeutig vorgezogen wird. Sicher ist, dass, ganz im Gegensatz zu jedem anderen Projekt, nur ein Flugplatz den Erhalt der weiten Grünfläche garantieren kann!

Ihr Peter Bosshard

Was bedeutet «militär- / zivilaviatische Mischnutzung»?

Beitrag von Markus Gisel, Vorstandsmitglied

Dazu muss man erst einmal wissen, dass der Flugplatz Dübendorf seit dem Wegzug der Swissair, 1948, praktisch ausschliesslich militärisch, von der Luftwaffe (früher Fliegertruppen) genutzt wurde. Erst seit kurzem findet man wieder einige wenige zivile Unternehmen auf dem Areal des Flugplatzes. Diese kann man aber an einer Hand abzählen, das Potential ist längst nicht ausgeschöpft!

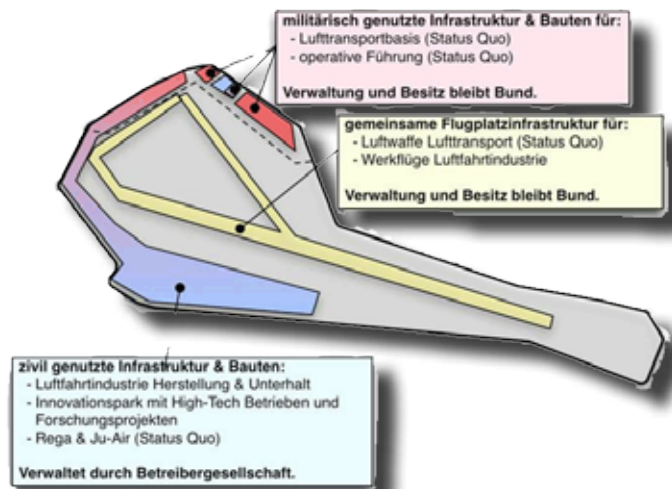
Mit dem Abzug der Kampffjets im Jahr 2005 wurde nicht nur der Flugbetrieb drastisch reduziert, als Folge blieben auch Hallen und Werkstätten leer. Diese sind nun zum Teil interimistisch fremdvermietet (die Verträge laufen 2014 ab), andere werden von militärischen Organisationen genutzt, welche nicht unbedingt auf die Infrastruktur eines Flugplatzes angewiesen sind. Wieder andere wurden bisher gratis und franco für ein Forschungsprojekt zur Verfügung gestellt. Es liegt auf der Hand, dass hier Spielraum vorhanden ist, welcher genutzt werden kann um es nicht nur beim Spargedanken bleiben zu lassen, sondern um aktiv Einnahmen zu generieren und damit die Bundeskasse zu entlasten. Es erstaunt deshalb nicht, dass das Forum Flugplatz Dübendorf bereits in einer frühen Phase anlässlich eines Ideenwettbewerbs Vorschläge zu einer „militär- / zivilaviatischen Mischnutzung“ einbrachte. Diese Idee wurde von der «Taskforce Flugplatz Dübendorf», welcher das Forum als Gründungsmitglied angehört, weiter verfolgt. Die Idee sieht vor, dass an einer Ansiedlung auf dem Flugplatz Dübendorf interessierte Unternehmen Lokalitäten der Luftwaffe, bzw. der armasuisse anmieten oder ihre eigenen Immobilien im Baurecht auf dem Gelände erstellen. Im Fokus stehen Wartungs- und Unterhalts- bis hin zu Fertigungsbetrieben, aber auch in der Forschungs- und Entwicklung tätige Unternehmen oder Institutionen.

Bereits vor einschlägigen Abklärungen durch eine Beraterfirma war bekannt, dass genügend Interessenten vorhanden sind. Dies deshalb, weil Dübendorf im Zentrum von Europa ideal gelegen ist und andererseits, weil heute am Flughafen Zürich-Kloten ansässige Firmen dort aus Platzmangel nicht mehr expandieren können, oder wegen der Tatsache, dass deren Betriebsabläufe wegen der naturgemäss auf internationalen Verkehrsflughäfen sehr aufwendigen Sicherheitsvorkehrungen suboptimal sind. Inzwischen wurden diese Annahmen durch Facts and Figures bekräftigt. Eine weitere Untersuchung zeigt auf, dass von zehn untersuchten Nutzungsvarianten diejenigen mit aviatischer Nutzung die Skala anführen. Ganz zuoberst, auf Rang 1, figuriert die hier beschriebene Variante „militär- / zivilaviatische Mischnutzung“ mit Werkverkehr. Dies wirft die Frage auf, wie sehen denn diese Nutzungen aus, welche Luftfahrzeuge sollen denn inskünftig in Dübendorf verkehren und welche nicht – und ganz wichtig, an welchen Tagen und zu welchen Zeiten?

Ausgangslage

Es ist davon auszugehen, dass gestützt auf Aussagen, sowohl von Bundesrat Ueli Maurer, als auch des Kommandanten Luftwaffe, Korpskommandant Markus Gygax, in Dübendorf keine Kampffjets mehr stationiert sein werden.

Daraus ergibt sich zum einen, dass der reduzierte Raumbedarf der Luftwaffe in DUB Bestand haben wird und mit grosser Wahrscheinlichkeit eine örtliche Aufteilung des Flugplatzes, gemäss oder ähnlich dem nachstehenden Schema gemacht werden kann.



Militärischer Flugbetrieb

Der militärische Flugbetrieb würde sich folglich, wie bereits heute, auf Operationen mit Helikoptern und Propellerflugzeugen, sowie Bundesrats-Jets beschränken.

Ziviler Flugbetrieb

Im zivilen Sektor würden inskünftig nebst der REGA und der JU-Air, Helikopter und Flugzeuge verkehren, welche hier überholt, gewartet, aus- oder umgerüstet und, im Idealfall, sogar hier gebaut oder montiert werden. In diesem Zusammenhang wird von sogenanntem Werkverkehr gesprochen. Dieser würde sich zu den bereits heute praktizierten, sehr restriktiven Betriebszeiten der Luftwaffe abspielen. In der Regel während der Woche, Montag – Freitag, von 08:00 bis 12:00 und 13:30 bis 17:00 Uhr. Eine Lockerung des Regimes bezüglich Starts und Landungen von Staatsluftfahrzeugen und Business-Jets hat sich über die Jahre hinweg während des WEF-Einsatzes bewährt.

Konsequenzen

Mit nur minimalem Aufwand und ohne grössere Kosten für die öffentliche Hand, könnte bei nur geringen zusätzlichen Immissionen ein Mehrwert für die Region von nationaler Bedeutung und grösstem volkswirtschaftlichen Nutzen geschaffen werden. Nebst den bereits bestehenden rund 1'500 Arbeits- und Ausbildungsplätzen würden innert kürzester Zeit bis zu 500 neue, grösstenteils hochwertige Arbeitsplätze geschaffen. Als Nebeneffekt bliebe ein wohl unersetzliches Naturreiservat erhalten. Ein Aspekt, welcher nicht unbeachtet bleiben sollte! Und last but not least, würde der Bund zu den Gewinnern gehören. Er könnte seinem Sparauftrag gerecht werden und trotzdem die für die Ostschweiz unverzichtbare Basis zu akzeptablen Betriebskosten weiter betreiben, nämlich zu nur 10 bis 15 Prozent der ursprünglichen Kosten! Den Rest würden die zivilen, sprich die privatwirtschaftlichen Marktteilnehmer bezahlen.

Rekapitulation / Schlussfolgerungen

Am **9. Mai 2008** teilte das VBS, damals noch unter Leitung von Bundesrat Samuel Schmid, mit, dass das Stationierungskonzept vom Juni 2005, neu überprüft werde. Am **13. Oktober 2008** liess das VBS vernehmen, dass lediglich noch der Flugplatz Dübendorf als möglicher zusätzlicher Standort in der weiteren Überprüfung verbleibe. Im näch-



sten Schritt würden verschiedene Stationierungsvarianten mit drei, vier und fünf Militärjetflugplätzen in der Schweiz vertieft geprüft. Dabei würden auch die wirtschaftlichen Aspekte einbezogen. Am **8. Mai 2009** gab das VBS, nun unter der Vorsteherschaft von Bundesrat Ueli Maurer, bekannt, dass die Luftwaffe grundsätzlich auf den damaligen

vier Jetflugplätzen Emmen, Meiringen, Payerne und Sion basieren würde. Dass aber geprüft werde, Dübendorf über das Jahr 2014 hinaus als Basis für Helikopter und Flächenflugzeuge zu behalten. Am **12. Mai 2011** teilten das VBS von Bundesrat Ueli Maurer und das UVEK von Bundesrätin Doris Leuthard in einer gemeinsamen Mitteilung mit, dass mit Blick auf die Luftfahrtpolitische Verantwortung des Bundes auch ein Weiterbetrieb des Flugplatzes nach 2014 unter verstärkter ziviler Mitbenutzung geprüft werde, weshalb die erwähnten Departemente die Erarbeitung einer Studie bis Ende 2011 zu den Möglichkeiten und Auswirkungen einer fliegerischen Mischnutzung in Auftrag gegeben hätten. Es bleibt nun abzuwarten, zu welchen Resultaten und Schlüssen die mit dieser Studie Beauftragten kommen. Es ist zu hoffen, dass sie, wenn nicht zu deckungsgleichen, dann doch zu ähnlichen Ergebnissen kommt, wie dies einerseits in der im August dieses Jahres publik gemachten Nutzwertanalyse der Task Force Flugplatz Dübendorf zum Ausdruck kommt und andererseits durch die ebenfalls im gleichen Monat publizierten Zahlen eines von der Aerosuisse in Auftrag gegebenen Business-Cases. Sollte dies der Fall sein, und davon gehe ich aus, so wäre es nicht nur unverständlich, sondern unüberlegt, ja sogar verantwortungslos, würde die hochwertige und letztlich in diesem Landesteil unwiederbringliche aviatische Infrastruktur zerstört und/oder umgenutzt! *MG*

Aviatische Innovation auf dem Flugplatz

Anfang Februar präsentierten drei Schülergruppen der Kantonsschule Glattal ihre Ideen zu einer Nutzung des Flugplatz Dübendorf nach 2014. Alle Projekte favorisieren einen Ort für Forschung und Bildung. Leider machten sie (oder wohl die leitenden Lehrpersonen) den gleichen Fehler wie der Zürcher Regierungsrat, sie vergassen schlicht das riesige zukunftsfruchtige Forschungspotential auf dem Gebiet der Aviatik.

Der auf dem Flugplatz tätige Andrea Lareida, dipl. Ing. HTL besuchte kürzlich die Cranfield University (England), die gleich neben dem ehemaligen Flugplatz der Royal Air Force domizilliert ist. «Die Cranfield Universität hat sich auf dem Gebiete der Aviatik, aber auch auf den Gebieten Safety, Hazard und Risk Management einen Namen gemacht. Eine nahezu ideale Konstellation für jegliche Art von höherer Fachausbildung in technischer Richtung, von der wir Schweizer Ingenieure in der Schweiz nur träumen können. Der Flugplatz Dübendorf ist ja nicht nur gut genug, das Forschungs- und Prestigeprojekt „Solarimpulse“ vorwärts zu bringen, sondern er stellt auch den idealen Standort zu Gunsten einer Symbiose – Eidg. Technische

Hochschule Zürich, ETHZ, (Physik, Aerodynamik) und der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Winterthur, ZHAW, (Aviatik) dar, als Entwicklungs- und Erprobungsstätte für aviatische Technologien» meint Lareida zu recht. Auch der bereits ortsansässige Eidg. Materialprüfungsanstalt (Empa) könnten sich damit ein breites Gebiet für neue Werkstoffe auf tun, die in der Aviatikbranche gefragt sind. Man denke nicht zuletzt auch an die Zusammenarbeit mit international tätigen Rüstungskonzernen oder an Unternehmen, die in der Beschaffung und Einführung des neuen Kampfflugzeuges involviert sein werden. Auch die Entwicklungen im Autorennsport (Sauber, Hinwil) und Windkraftwerken (Agile Wind Power, Dübendorf) sind interessante Fachgebiete mit sehr grossem Forschungspotential. *PB*

Nur ein Flugplatz garantiert, dass die letzte strategische Landreserve des Kantons Zürich auch eine solche bleibt!

Dübendorf – World Economic Forum 2012 / Landung Gulfstream V (N808JG)





10 Flugplatz–Nutzungsvarianten im Vergleich

Rudolf Kurth (Geneva Consulting & Management SA) im Interview mit Markus Gisel

Am 25. August 2011 haben sie anlässlich einer Pressekonzferenz im Vorgang zu dem anschliessenden Podiumsgespräch zur Zukunft des Flugplatzes Dübendorf Ihre Nutzwert-Analyse 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, sondern auch auf konkrete Art und Weise bei der Umsetzung des festgelegten Massnahmenplans aktiv mitzuwirken. Wir von GC&M nehmen uns dieser aktuellen unternehmerischen Anforderung an. GC&M SA wurde anfangs der 1990 Jahre gegründet und hat seinen Sitz in Genf. Zu unseren Kunden zählen Verwaltungsräte, Unternehmensführer, Investoren und Organe der öffentlichen Hand.“

Die Task Force Flugplatz Dübendorf hatte uns gebeten die Nutzwertanalyse durchzuführen“.

Als Hilfsmittel wurde die sogenannte decisionMaker®-Methodik angewendet. Können sie uns diese Methodik erklären?

„Komplexität und Zeitmangel der Entscheidungsprozesse verhindern es oft, alle Problemstellungen sauberen und klaren Entscheidungsprozessen zu unterziehen. In einer Vielzahl von Problemstellungen 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 Schauburg 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 richtig, 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 Gesamtleistungswert eines Systems zunächst aus einem Block mit „harten“, so genannten objektiven und aus einem Block mit „weichen“, so genannten subjektiven Kriterien besteht. Dieser Tatbestand ist von grundsätzlicher Bedeutung für auf der decisionMaker®-Methodik gestützten Untersuchungen.

Die Grundstruktur ist von der Methodik vorgegeben. Von hier an werden untersuchungsspezifisch alle Einflussgrössen auf die Gesamtleistung erfasst. Diese Kriterien sind somit die Grundlage des Bewertungsprozesses. Kriterien 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 mit Noten bewertet werden. Damit wird ausgedrückt, wie gut das zu untersuchende System das jeweilige Kriterium in Bezug auf den vorgegebenen Gesamtnutzen erfüllt.

Die Anwendungsgebiete von decisionMaker® sind vielfältig. Um nur einige zu nennen, beginne ich im Bereich der Politik:

- *Industriepolitik Analysen, Stadtmarketing, Wahlforschungsanalysen.* Natürlich dürfen die Anwendungen in der Unternehmensführung nicht fehlen.
- *Strategie-Entwicklungen, Benchmarking, Risiko-Analysen, Sicherheitsanalysen, Standortanalysen, Geschäftsfeldbewertungen, Projektmanagement Unterstützungen.*
- Zusammen mit dem Marketing: *Kundennutzenanalysen, Bestimmung von Markterfolgspotentialen, Wettbewerbsanalysen, Kundenzufriedenheitsanalysen*

Dann sind auch weitere Untersuchungen in den Bereichen Vertrieb, Beschaffung, Entwicklung, Controlling und Personalwesen (*Mitarbeiterzufriedenheit, Potenzialanalysen*) durchgeführt worden.

Können sie uns noch etwas mehr zur Kriterien Struktur 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 so genannte Eingabe-Kriterien sind. Bei der Festlegung der Kriterien Struktur 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 Blöcke im Fall der vorliegenden Untersuchung entspricht mehrheitlich der Sicht der Task Force 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 Kriterien Struktur, 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 potenziellen Nutzungsmöglichkeiten des Flugplatzes Dübendorf miteinander zu vergleichen – er ist sozusagen die „Zielfunktion“ des jeweils betrachteten Entwicklungsszenarios.

Der „Volkswirtschaftliche Nutzen“ setzt sich aus einem „wirtschaftlichen“ sowie einem „gesellschaftlichen Nutzen“ zusammen. Während der wirtschaftliche Nutzen in Richtung einer wertschöpfenden Verwendung der in Dübendorf bestehenden betrieblichen 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 Eingabe-Kriterien wurden mit Werten von 1 – 6 benotet. Können sie uns noch etwas dazu sagen, insbesondere, wer hat diese Bewertung vorgenommen?

Zur Beschreibung resp. Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens der vorliegenden Szenarien sind wie schon gesagt 107 Eingabekriterien definiert worden, die als solche qualitativ bewertet wurden. Grundsatz für die Bewertung der einzelnen Kriterien ist, wie gut das jeweilige Szenario die wirtschaftlichen bzw. gesellschaftlichen Nutzenerwartungen an das jeweilige Kriterium erfüllt. Die Nutzenerwartung wird jeweils in Noten - in der vorliegenden Untersuchung mit 1 bis 6 - ausgedrückt. Die Bewertung der 107 Eingabekriterien wurde durch eine Arbeitsgruppe von 7 Personen in 3 Workshops durchgeführt; jeder Teilnehmer ist in seinem Fachgebiet ein Spezialist; darunter waren auch Teilnehmer, die den Flugplatz Dübendorf sowie den Flugbetrieb so gut kennen wie ihren eigenen „Hosensack“.

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 10 Entwicklungsszenarien vornehmen zu können, von denen 6 eine aviatische Nutzungen voraussetzen, müssen entsprechende Kenntnisse im vollen Umfang vorliegen. Diese Voraussetzungen waren sicher erfüllt. 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 geht. Was die nicht-aviatischen Szenarien betrifft, sind sie nach dem gleichen Muster beurteilt und bewertet worden. Wir scheuen uns keinesfalls die Bewertung der 107 Eingabekriterien 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 Kampf-Jet-Betrieb gem. LBK 2002)
2. Status quo ante (militärische Nutzung ohne Kampf-Jet-Betrieb und eingeschränkte zivile Nutzung durch JU-Air, REGA, Aerolite, Solarimpuls, ev. KAPO)
3. Militärisch-/zivile Mischnutzung „light“ (Task Force-Konzept „Aviatic-Cluster“, - wie 2., plus zivile Nutzung für den Werkverkehr)
4. Militärisch-/zivile Mischnutzung („Zurich City Airport“, - wie 3., plus Geschäftsfliegerei)
5. Militärisch-/zivile Mischnutzung („General Aviation“, - wie 4., plus Kleinaviatik)
6. Nur zivile Nutzung, falls der Bundesrat auf eine weitere militärische Nutzung verzichtet
7. Konventionelle Überbauung mit Wohn- und Industrie-Zonen.
8. Nationaler Innovationspark (Vorschlag von Nationalrat 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 für die Mitglieder der Arbeitsgruppe etwas überraschend, dass die militärisch-/zivilaviatische Mischnutzung mit Werkverkehr den grössten Nutzen erbringt, knapp gefolgt vom „Status quo“, dem heutigen Zustand (siehe Tabelle unten).

Ihre Firma hat im Auftrag der Aerosuisse, des Dachverbandes der Schweizerischen Luftfahrt, einen Business-Case für eine militärisch- / zivilaviatischen 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 Un-

tersuchung zeigt, dass eine Ansiedlung von Aviatik- und aviatiknahen Unternehmen einen Deckungsbeitrag von 50% bis 100% 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 80'000 Bewegungen, welche für einen rentablen Betrieb nötig wären. Auf wie vielen Bewegungen basiert ihr Business-Case?

Gemäss den Angaben der an einer Ansiedlung interessier-

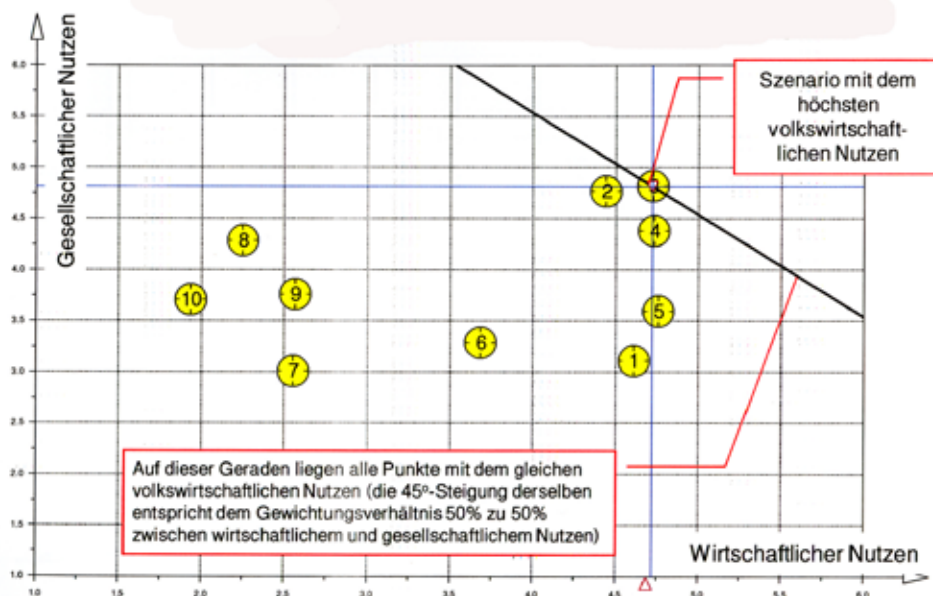
ten Firmen auf dem Flugplatz Dübendorf ist mit 3'200 – 4'000 zusätzlichen Flugbewegungen pro Jahr zu rechnen.

Erlauben sie mir zum Schluss noch 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 wurde bereits vor wie nach dem 25. August 2011 dem Kommandanten der Luftwaffe sowie dem Direktor des BAZL dargelegt. MG

Beurteilte Szenarien:

1. Frühere Zweckbestimmung (militärische Nutzung mit K-Jet-Betrieb gem. LBK 2002)
2. Status quo ante (militärische Nutzung ohne K-Jet-Betrieb und eingeschränkte zivile Nutzung durch JU-Air, REGA, Aerolite, Solaimpuls, ev KAPO.)
3. Militärisch-/zivile Mischnutzung "light" (Task Force-Konzept "Aviatik-Cluster"; wie 2., plus zivile Nutzung für den Werkverkehr)
4. Militärisch-/zivile Mischnutzung "Zurich City Airport" (wie 3., plus Geschäftsfliegerei)
5. Militärisch-/zivile 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 Industrie-Zonen
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 Vollzugs-Verordnung TWW)



WEF 2012 - Dübendorf als «Alternate»?

Der Flugplatz Sion ist Basis für Kampfflugzeuge während des WEF-Einsatzes, Ausweichflugplatz ist Payerne. Am 26. Januar zog dichter Nebel über Payerne hinweg – an eine Landung war also nicht zu denken. Meiringen kämpfte mit der enormen Schneepacht und einer vereisten Piste und in Emmen befindet sich kein entsprechendes Militärpersonal. Von drei Kriegsflugplätzen ist noch einer operationell – zu wenig um einen normalen Flugbetrieb sicherstellen zu können, denn vor dem Start eines Kampfflugzeuges muss zwingend ein zweiter Flugplatz als Alternate bereitstehen. Als «Notnagel» aber bot sich einmal mehr der wetterfeste Flugplatz Dübendorf an. Leider hat man diesem damals aus «politischen Gründen» voreilig das Placet «Ausweichflugplatz» entzogen – zum Nachteil unserer Luftwaffe.

Zürich-Kloten bietet sich nicht an. Mit Munition und Lenk- waffen ausgerüstete Kampfflugzeuge auf einem vielfre- quentierten zivilen Flugplatz landen zu lassen muss aus militärischer Sicht «ultimo ratio» bleiben. Zurecht müssen die Planer bei der Luftwaffe Kampfflugzeuge in jedem Fall auf Militärflugplätze umleiten können. PB

Stadtpräsident im luftleeren Raum?

Der Dübendorfer Stadtpräsident und Nationalrat L. Ziör- jen pflegt an Anlässen jeweils im Namen der Stadt aufzu- treten so, als spreche er für eine Mehrheit im Parlament. Bezeichnenderweise auch dann, wenn sich Gelegenheit

bietet, gegen den Flugplatz Stellung zu beziehen.

Nachdem sich aber die lokalen Parteipräsidenten der CVP, EDU, FDP und SVP klar für den Erhalt des Flugplatzes ausgesprochen haben, wird die Luft allmählich dünn für den Repräsentanten unserer Garnisonsstadt. Wir meinen, es ist höchste Zeit sich wieder auf die Seite der Flugplatz- befürworter zu schlagen. Das Forum Flugplatz Dübendorf reicht dem Stadtpräsidenten gerne die Hand und lädt ihn ein, für die Region und seine Bewohner die politisch-; wirt- schaftlich- und militärische Bedeutung des Flugplatzes mitzutragen und mitzugestalten. PB



Postfach 1085, CH- 8600 Dübendorf 1
info@forum-flugplatz.ch / www.forum-flugplatz.ch

Vorstand



Peter Bosshard (PB), Präsident, parteilos



Robert Steiner (RS), Vizepräsident, parteilos



Mike Chatton (MC), parteilos



Markus Gisel (MG), parteilos



Frank Stoller (FS), parteilos



Patrick Walder (PW), SVP

Replik auf den Artikel *Avenir Suisse* in der letzten Ausgabe der «Zürcher Wirtschaft».

Machbares und Sinnvolles von Phantastereien trennen

Peter Bosshard, Präsident Forum Flugplatz Dübendorf

Weder eine neue Stadt auf dem Flugplatz Dübendorf noch ein phantasieloses Zubetonierungsprojekt mit der höchsten Rendite ist gesucht, sondern eine nachhaltige Lösung mit dem höchsten wirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Nutzen für die Bevölkerung. Der scheinbare 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.

Es mag ja zu den Aufgaben eines Think-Tank gehören, mit provokativen, manchmal auch völlig realitätsfernen Ideen zum Nachdenken anzuregen. Eines aber ist gewiss, am nötigen Rückhalt in der Bevölkerung kommt niemand vorbei. Das Halleluja auf die flächendeckende Zubetonierung der wertvollsten Wiese der Schweiz, wie sie Patrik Schellenbauer von *Avenir Suisse* bezeichnet, steht im Widerspruch zum allgegenwärtigen Trend nach Bewahrung unserer bedrohlich schrumpfenden Landesreserven. Statt Denkmodelle zu entwickeln, wie die masslose Zuwanderung in geordnete Bahnen gelenkt werden könnte, allenfalls unter Inkaufnahme verlangsamten Wachstums, wird dem Mammon 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.

Man halte sich für einmal die von *Avenir Suisse* propagierte Idee einer gigantischen «Betonwüste» von 15 000 Wohnungen für rund 30 000 Menschen auf der aktuellen Magerwiese vor Augen, unter deren Oberfläche in nur 6 m Tiefe ein immenser Grundwassersee liegt. Dieser versorgt übrigens zu 49% die 24 000 Einwohner der Stadt Dübendorf. Oder wie wohl die Augen der gestressten Pendler leuchten, die heute zwei Mal täglich im Schrittempo das Brüttli-seller Autobahnkreuz durchqueren, wenn sich dereinst weitere zigtausend Menschen in denselben Verkehrsstrom ergiessen werden? Zweifellos wird man abermals das «Heil» im Ausbau der Verkehrsinfrastruktur suchen, um danach



Gesamtansicht des Flugplatzareals Dübendorf

feststellen zu müssen, nur hilflose und teure Symptombekämpfung betrieben zu haben. Es schleckt keine Geiss weg, dass die negativen Aspekte der Zuwanderung u.a. in derartigen Ideen münden, die meilenweit vom Puls des Bürgers entfernt liegen.

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

Avenir Suisse schreibt zum Thema «Schweiz im internationalen Standortwettbewerb» u.a. folgendes: «Zahlreiche Rankings belegen die erfolgreiche Positionierung der Schweiz im globalen Standortwettbewerb. Zur Standortgunst tragen auch Faktoren wie Mehrsprachigkeit, die zentrale Lage in Europa sowie die landschaftliche Schönheit bei.» Hierzu folgende Bemerkungen: Weshalb erkennt der Think-Tank nicht die einzigartige Chance einer intakten aviatischen Infrastruktur von Zürich-Kloten und Dübendorf in der grössten Schweizer Wirtschaftsmetropole und die Tatsache, wonach die Luftfahrt weltweit zu dem am stärksten wachsenden Wirtschaftszweig gehört?

Und weshalb will sie diesen infrastrukturellen Vorteil sogar noch beseitigen? Für architektonische Würfe gibt es viele mögliche Standorte, für einen prosperierenden Werkflugplatz mit Ansiedlung von wertschöpfenden Unterhaltsbetrieben mit ca. 500 Hightech-Arbeits-, Ausbildungs- und Forschungsplätzen hingegen nur noch einen! Zudem hat uns ja der Kanton vor nicht allzu langer Zeit bestätigt, dass zurzeit kein zusätzlicher Siedlungsraum zwingend benötigt wird!

Analyse von zehn verschiedenen Nutzungsvarianten

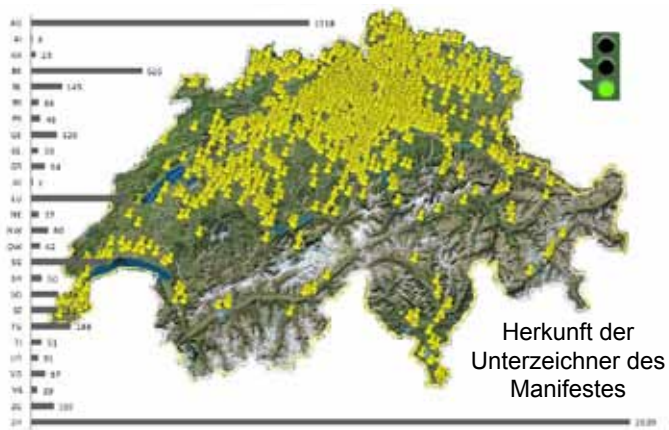
Im Zusammenhang mit der Zukunft des Flugplatzes nach 2014 wurden bisher diverse Nutzungsmöglichkeiten propagiert, die vom «nationalen Innovationspark» über «Abu Dübi» bis zum «Naturpark» als grüne Oase reichen. Jede dieser Ideen wurde immer wieder als die bestmögliche Nutzung der über 100-jährigen Wiege der Schweizer Luftfahrt herausgestellt. Aber es wurde nie ein transparenter, für jedermann nachvollziehbarer Vergleich zwischen den verschiedenen möglichen Nutzungsvarianten durchgeführt.

Die Task-Force Flugplatz Dübendorf hat deshalb in Zusammenarbeit mit der Firma Geneva Consulting & Management SA zehn verschiedene Nutzungsvarianten (sechs aviatische und vier nichtaviatische) einander gegenübergestellt und analysiert. Ziel dieser Nutzwertanalyse ist, anhand von wirtschaftlich rationalen und politisch nachvollziehbaren Beurteilungskriterien diejenige(n) Gestaltungsalternative(n) auszuweisen, welche in der Lage sein würden, den höchsten und nachhaltigsten volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen zu generieren. Die Analyse kommt dabei zu sehr interessanten Ergebnissen, die am 25. August 2011 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Doch eines sei den Leserinnen und Lesern der «Zürcher Wirtschaft» schon heute verraten, die zivil-/militärische Mischnutzung mit Werkflugbetrieb berücksichtigt sicherheitspolitische Aspekte, generiert den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen (wirtschafts- und gesellschaftspolitisch betrachtet) bei geringsten oekologischen Auswirkungen und lässt künftigen Generationen auch noch Handlungsspielraum für eigene Ideen. ■

7000 Unterschriften für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf!

«Als es im 2004 um die Aufhebung des Flugplatzes ging, wurden innert kürzester Zeit 2150 Unterschriften für den Erhalt der Alpnacher Helibasis gesammelt» schreibt Michael Siegrist, Gemeindepräsident von Alpnach im neuen Magazin des «patrouille suisse fan clubs». Leider fand diese positive Haltung bei unserem damaligen Forummitglied und Dübendorfer Stadtpräsident Lothar Ziörjen keine Nachahmung. Dafür sammelte die Vereinigung «PRO Flugplatz Dübendorf» (gegründet von unserem Vorstandsmitglied Markus Gisel innert kurzer Zeit 7000 Unterschriften für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf, die im Mai 2011 Bundesrat Ueli Maurer zugeschickt wurden! PB

Die Unterschriften kamen aus der ganzen Schweiz



Dübendorf – World Economic Forum 2012



Werden Sie Mitglied vom Forum Flugplatz Dübendorf

Unter diesem Namen wurde Anfang November 1990 in Dübendorf ein unabhängiger Verein im Sinne von Art. 60/ ZGB gegründet mit dem Zweck, die immer wiederkehrende Frage des Militärfluglärms auf einer sachlichen Basis zu diskutieren. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit einer glaubwürdigen Landesverteidigung, welche auch eine effiziente Luftwaffe beinhaltet.

Unser Engagement gilt damit auch dem Erhalt des Militärflugplatzes inkl. Betrieb von Flugzeugen und Helikoptern der Schweizer Luftwaffe.

Der Flugplatz Dübendorf ist die Wiege der schweizerischen Luftfahrt und seit vielen Jahren in der Bevölkerung der Anrainergemeinden gut verankert.

Er ist für die Luftwaffe das einzige und nächste «Tor zur Ostschweiz» und darf nicht des Geldes wegen ohne Not

geopfert werden. Der Flugplatz ist ein wichtiger Teil der Luftwaffe, die ihren verfassungsmässigen Auftrag zum Wohle des Volkes zu erfüllen hat. Die Verteilung des Fluglärms auf mehrere Flugplätze ist ein Beitrag der Armee, das Einvernehmen zwischen der Bevölkerung auf eine nachhaltige und gute Basis zu stellen.

Wir sind kein Verein mit regelmässigen Anlässen und Zusammenkünften der Mitglieder. Als einer der grössten Vereine in Dübendorf verstehen wir uns als Faktor im politischen Umfeld der Gemeinden um den Flugplatz Dübendorf. Wir stehen aber nicht in Konkurrenz zu Parteien. Wir können aber mit unserer Arbeit politische Parteien und Personen, die zu einer glaubwürdigen Armee stehen, unterstützen oder ergänzen.

Beitrittserklärung

Anmeldung:

Hiermit beantrage ich, dem Verein Forum Flugplatz Dübendorf beizutreten und bestätige gleichzeitig, nicht Mitglied der GSoA oder einer ähnlichen, gegen unsere Luftwaffe oder Landesverteidigung gerichteten Organisation zu sein. Bitte senden Sie diese Anmeldung an nachstehende Adresse (mit gleichzeitiger Einzahlung des Mitglieder-Jahresbeitrages von Fr. 25.-- auf unser Postkonto).

Adresse:

Name: Vorname:
 Strasse: PLZ / Ort:
 Telefon P: Telefon G:
 Unterschrift: Datum: Mail:

Postfach 1085, 8600 Dübendorf 1, Postkonto: 80-47799-0