

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 23 (2010)

Heft: 4

Artikel: Landschaft für alle auf dem Flugplatz Dübendorf

Autor: Maurer, Phillip

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-154384>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

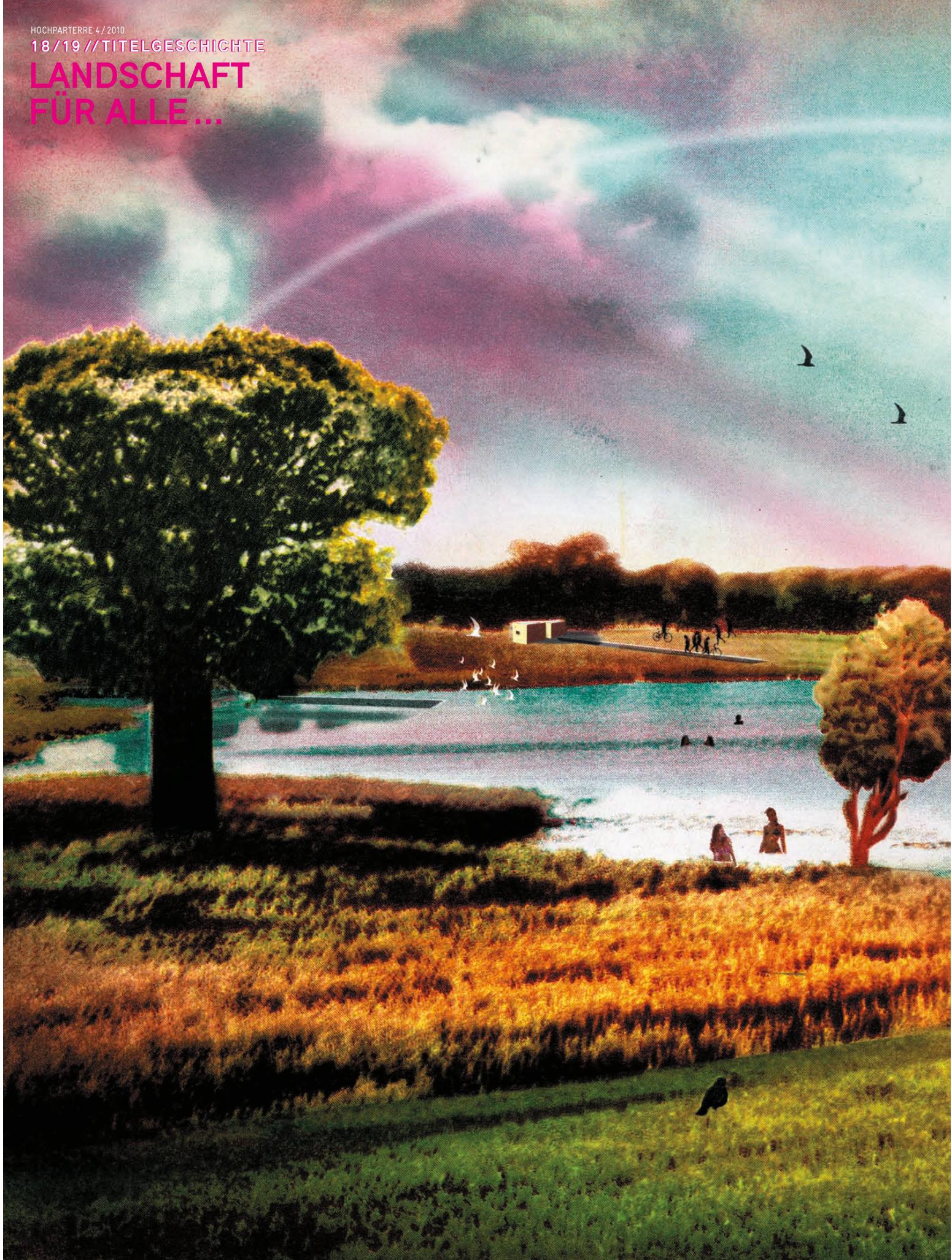
Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

HOCHPARTERRE 4 / 2010

18/19 // TITELGESCHICHTE

LANDSCHAFT FÜR ALLE ...





... AUF DEM FLUGPLATZ DÜBENDORF

Flugplatz Dübendorf. Das Gelände soll nicht kurzsichtig überbaut werden, sondern Raum für alle bieten. Fünf Landschaftsideen.

Text: Philipp Maurer, Illustrationen: Luca Schenardi

Die Hitze senkt sich und golden leuchtet die Sonne über Wiesen und Wäldchen an diesem Abend im August 2019. Badende gleiten in den ruhiger werdenden See hinaus. Grillduft schwelt würzig über Hügel und Hecken. Da und dort nisten sich Familien und Gruppen von Jugendlichen für eine laue Nacht unter offenem Himmel ein. Platz ist für alle: Das Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf umfasst 2,56 Quadratkilometer, das entspricht 400 Fussballfeldern oder zwei Dritteln des New Yorker Central Parks. 2014 verließ die Armee den Flugplatz.

Das Kunststück gelang: Statt das gewaltige Flächenreservat im begehrten Wirtschaftsraum halbgaren Ideen und kurzfristigem Profit zu opfern, belegte es der Bund als Eigentümer mit einem Bann. Künftige Generationen sollten den Schatz heben und ihn für ihre Bedürfnisse nutzen können. Bis dahin schenkte sich die Bevölkerung den grössten Landschaftspark Europas: Den «Parc des Loisirs».

WER ÜBER DIE ZUKUNFT DES FLUGPLATZES ENTSCHEIDEN SOLL Parc des Loisirs? Das ist eine von fünf Ideen, die Hochparterre für den Flugplatz Dübendorf entfaltet. Ob Park oder Bauernhof, Rückeroberung oder Feriendorf: Die fünf Zukünfte benötigen wenige und vor allem nur reversible Eingriffe in der Art von Zwischenutzungen. Damit bleibt das unschätzbar wertvolle Landreservat frei für die nächsten Jahrzehnte – frei von kurzsichtiger Gier, frei für kommende Wünsche und Pflichten. Diese Geschichte stellt die fünf Zukünfte in Bild und Wort dar.

Zurück in die Gegenwart: Tatsächlich deutet vieles darauf hin, dass die Armee den Militärflugplatz Dübendorf 2014 verlassen wird. Noch 2010 soll der Entscheid fallen. Seit Jahren weckt die frei werdende Fläche die Machtgefühle der Politiker, die Gelüste der Planerinnen und die Begierde der Projektentwickler. Der Flugplatz ist fast unbebaut. Neben der Armee nutzen ihn die Rega und die Skyguide, die längerfristige Baurechtsverträge haben. Als Bauland hätten die 256 Hektaren einen Wert von über zwei Milliarden Franken – ein kolossales Filetstück in der Agglomeration Zürich.

DAS ARE HÄLT SICH ZURÜCK Gemäss Grundbuch aber gehört der Militärflugplatz Dübendorf der Schweizerischen Eidgenossenschaft, das heisst: uns allen. Dieser Umstand erst macht das Gebiet einzigartig: Es hat nur einen Eigentümer, den Bund, und dieser hat die Freiheit, dass er nicht möglichst viel damit verdienen muss. Dieser nationaler Bedeutung des Areals soll die künftige Nutzung gerecht werden. Es braucht einen offenen Blick und Ideen, die weit über die Region Glattal hinausragen. Aber wer hat das Sagen? Wo bleibt der Eigentümer, der Bund? Überlässt er das Feld bedingungslos dem Kanton Zürich? Oder dem Meistbietenden – zur Sanierung seiner Kasse, wozu Industriebetriebe mit ihren Brachen häufig gezwungen sind? Was der Bund mit dem Gelände vorhat, ist nicht bekannt. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hält sich zurück, weil das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS noch nicht entschieden hat, ob es den Militärflugplatz aufhebt. Solange sagt das ARE zur nach eigenen Angaben «grössten strategischen Landreserve im Kanton Zürich» einzig: «Das ARE ist der Ansicht, es sollten Vorstellungen über die Entwicklung des Gebiets im Zusammenhang mit der anzustrebenden Metropolitanentwicklung erarbeitet werden.»

weiter Seite 22 >

2014 verlässt das Militär wohl den Flugplatz Dübendorf. Das Gelände soll nicht kurzsichtig überbaut werden, sondern Raum für alle bieten. Fünf Landschaftsideen.

Vorschlag 1 (Seite 18-19) **IM PARC DES LOISIRS**

Ein grosser Tummelplatz kommt wie gelegen! Denn der Metropolitanraum Zürich boomt und booms, die Agglomeration wird dichter und dichter. Die Einwohnerzahlen steigen und mit ihnen die Zahl und Vielfalt der Freizeittaten. Beliebte Areale im Raum Zürich – das Seebeken, der Irchelpark, der Uetliberg, der Greifensee – sind übernutzt.

Der alte Flugplatz wird zum «Parc des Loisirs» für den Metropolitanraum Zürich. Er bietet Liegewiesen, Alleen und Wälder, Grill- und Spielplätze und sogar einen Badesee. Die intensiv genutzten Flächen grenzen brachenartige Ruhezonen voneinander ab. Die durchdachte Infrastruktur macht den Parkbesuch zum Erfolg: Ein Migrolino am Eingang, ein paar Kioske lose verteilt und viele Feuerstellen – aber keine Parkplätze: Wer kommen will, nimmt den Zug, den Bus oder das Velo. An den Rändern ist genügend Platz für grosse Bühnen: Ob für das eidgenössische Schwingfest, für U2 oder die Berliner Philharmoniker.

Rainer Zulauf, Landschaftsarchitekt, Zürich: «Dem Stadtirrgarten entronnen treffen wir uns zum Ruhen und zum Spiel auf den gehölzgesäumten Wiesen nahe unserer Wohnungen. Elysion! Mutig nennen wir heute, im Jahr 2030, die damaligen Akteure, die diese Landschaftsinsel auf den Weg gebracht haben. Sie entzogen sie dem ritualisierten Zwang der unmittelbaren Verwertung. Sie reichten das Erbe weiter und mit ihm den Raum, um über den künftigen Zweck nachzudenken. Den grössten Gewinn stellt die Zeit selbst dar: Mit Bedacht wird zugefügt, verändert, weggeschnitten und neu gepflanzt. Die Langsamkeit dieser Veränderung ist die Metapher der neuen Stadt.»



Vorschlag 2 **DIE RÜCKERÖBERUNG**

Wie lange dauert es, bis aus der Piste Bäume spriessen? Bis sich Fledermäuse in einem unterirdischen Hangar einnisteten? Welche Käfer, Samen und Viecher kommen zuerst? Welche seltenen Arten finden Zuschlupf? Das Flugplatzareal wird sich selbst überlassen. Es gibt keinen Rückbau, nur ein Aufräumen. Das Gelände vernetzt dank seiner Grösse die natürlichen Lebensräume von Flora und Fauna in der Agglomeration. Eine breite Artenvielfalt entwickelt sich, ein Exempel für Biodiversität. Diese Rückeroberung können alle miterleben: Das Areal wird zum «Naturerlebnispark». Die Öffentlichkeit darf und soll die Vorgänge beobachten und dabei lernen. Rund um das Parkzentrum in der ehemaligen Swissair-Abflughalle gibt es Erkundungspfade und Beobachtungsposten. Der Park ist ein Beispiel für Geduld und langfristiges Denken – Eigenschaften, die uns weitgehend abhanden gekommen sind.

Franz Hohler, Schriftsteller und Kabarettist: «Was für ein schönes Projekt! Ich freue mich, wenn die Lerchen im Senkrechtstart ihre Pistenrandnester verlassen, um den Dübendorfer Himmel zu bezwitschern, wenn die Störche im Sinkflug auf die Froschtümpel in den Betonlöchern zuschweben, wenn die Moosummeln durch die Luftwirbelschleppen der Libellen taumeln und die Fenster der umliegenden Wohnhäuser statt vom Startgeheul von Militärjets vom Röhren brünstiger Hirsche erzittern.»





22/23 // TITELGESCHICHTE

» Das Heft in die Hand genommen haben derweil der Kanton Zürich und die drei Standortgemeinden Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil. Raumplanung ist Sache der Kantone, sagt die Bundesverfassung. Der Kanton Zürich liess eine Testplanung erarbeiten, «vorurteilsfrei», wie die Baudirektion betont, aber ohne Mitwirkungsprozess. Das Ergebnis: Der Regierungsrat sieht das Flugplatzareal als «strategische Reserve» und will es für «hochwertige Sondernutzungen mit kantonaler beziehungsweise nationaler Ausstrahlung» aufheben. Was darunter zu verstehen ist, bleibt unklar. Bisher fand die Diskussion über die Zukunft des Flugplatzareals in Zürich statt. Doch die Zürcherinnen und Zürcher sollen nicht allein über ein Areal und eine Landschaft von nationaler Bedeutung entscheiden. Das ARE, immer wieder nach Modellprojekten suchend, soll hier selbst zeigen, wie es geht. Der Bund ist gefordert: Wenn er schon Eigentümer der «größten strategischen Landreserve» ist, dann sollen alle Schweizerinnen und Schweizer deren Zukunft mitbestimmen siehe «Online-Abstimmung» Seite 26.

GRÜN STATT GRAU ODER WARUM AUF DEM FLUGPLATZ NICHT GEBAUT

WERDEN DARF Gross, frei und in einer Hand: Die aussergewöhnliche Situation des Flugplatzes Dübendorf verlangt eine aussergewöhnliche Reaktion. Alles andere wäre ein Armutszeugnis für unseren Umgang mit planerischen Chancen. Dafür braucht es einen kühlen Kopf, erstens, um Unerwünschtes zu verhindern. Blicken wir nach Berlin: Auf dem Flughafen Tempelhof warf Bürgermeister Wowereit Ideen der Bevölkerung kurzer Hand über Bord und kappte den Planungsprozess zugunsten des erstbesten Angebots, einer Modemesse zweimal pro Jahr. Die Liste der Beispiele, wo scheinbare Sachzwänge und kurzfristige Verlockungen in Fehlplanungen endeten, braucht keine Verlängerung. Zweitens behält der kühle Kopf die Wahl für später offen. Sind die Ideen halbgar oder fehlen sie ganz, darf sich nichts breit machen, was den Handlungsspielraum begrenzt. Stattdessen sind Zeit und Raum nötig für eine gesellschaftliche Debatte: Welche Bedeutung hat dieses einmalige Gelände für die Zukunft der Schweiz? Welche Räume und Freiräume brauchen wir künftig?

Die Ideenküchen für Dübendorf lieferten schon manches Menü. Das würzigste war ein Wettbewerb einiger lokaler Querdenkerinnen und Querdenker zu Beginn der Neuzigerjahre mit Ideen für ein Hilfenzentrum, oder dem Vorschlag, nach Jahrzehnten männlicher Dominanz siehe «Chronologie» Seite 26, das Gelände Frauen zu überlassen. Doch es schmeckte immer gleich: fad. Die Planer plädierten für eine gemischte Nutzung, einmal mit mehr Business, mit mehr Wohnen oder mit mehr Park; unterschiedlich waren das Straßennetz, die Bauvolumen, allfällige Konzentrationen an den Rändern im Osten oder im Westen. Man forderte Bauen hier, Bauen dort und drehte sich im Kreis durchschnittlicher Ideen, die überall realisiert werden könnten.

WARUM AUSGERECHNET DIESES LAND EINZONEN? Bei der Umnut-

zung des Flugplatzes geht es um die eine Frage: Einzonen oder nicht? Von Ausnahmen an den Rändern abgesehen ist er heute weder überbaut noch in einer Bauzone. Nicht eingezonte Wiesen und Felder, die für das Überbauen genau so gut oder besser geeignet wären, gibt es aber zuhauf, der Zugewinn, den die Umzonung vom Landwirtschafts- zum Bauland bringt, macht fast jeden Boden verfügbar. Im Kanton Zürich könnten zum Beispiel direkt am Bahnhof Bonstetten-Wettswil hinter dem Uetliberg 50 Hektaren eingezont werden. Dort rauscht eine nagelneue Autobahn vorbei und fährt die S-Bahn alle 15 Minuten. Der öV-Anschluss des Flugplatzes dagegen ist bescheiden, brauchbar nur am westlichen Zipfel bei Dübendorf. Ohne gewaltige Investitionen keine Rede von der «best erschlossenen Wiese Europas», wie sie Alexander Zehnder lobte, Präsident des ETH-Rats. Gemäss des kantonalen Richtplans verfügen die 13 Gemeinden des mittleren Glatttals, zu dem Dübendorf zählt, über eine Bauzonenreserve, die dreimal so hoch ist wie ihr Bedarf an neuen Geschossflächen bis 2030.

Im vergangenen Februar trat die Taskforce Flugplatz Dübendorf an die Öffentlichkeit. Diese Gruppe wehrt sich gegen die Aufhebung des Militärflugbetriebs und geht davon aus, dass das VBS über 2014 hinaus bleibt.

In Absprache mit der Luftwaffe schlägt die Taskforce deshalb vor, die militärische Infrastruktur künftig für zivile Nutzungen zu öffnen, etwa für Fertigungs- und Unterhaltsbetriebe oder Hightech-Firmen.

Eine weitere Idee steht mit dem Innovationspark im Raum. Der FDP-Nationalrat und Unternehmer Ruedi Noser hat dafür die Stiftung Forschung Schweiz gegründet und möchte hochkarätige Bildungsinstitutionen aus aller Welt nach Dübendorf holen. Dabei ist der Grössenvergleich mit ähnlichen Projekten interessant: Der Novartis-Campus belegt 20 Hektaren, die ETH Hönggerberg 40 Hektaren samt Reserve, dem Technopark Zürich reichen 4 Hektaren. Selbst für Grossunternehmen wäre der Flugplatz zu gigantisch: Der Pharmakonzern Amgen, der 2005 im freiburgischen Grossen Moos bauen wollte, hatte 55 Hektaren ins Auge gefasst. Ruedi Nosers Idee ist zwar auf den ersten Blick verfänglich – der Innovationspark benötigte aber nur einen Bruchteil des Geländes. Er beantwortet nicht, was mit dem grossen Ganzen geschehen soll.

GRÜN, ABER WELCHES? Eine neue bauliche Nutzung, die 256 Hektaren verschläinge, ist nicht in Sicht. Die im Glatttal sowieso stark wachsende Mischnutzung aus Dienstleistung und Wohnen fortzubauen, kommt nicht in Frage, auch für den Kanton Zürich nicht: «Es soll hier nicht mehr vom Gleichen geben», betont Baudirektor Markus Kägi. Für das Bebauen gibt es heute also keine überzeugenden Gründe.

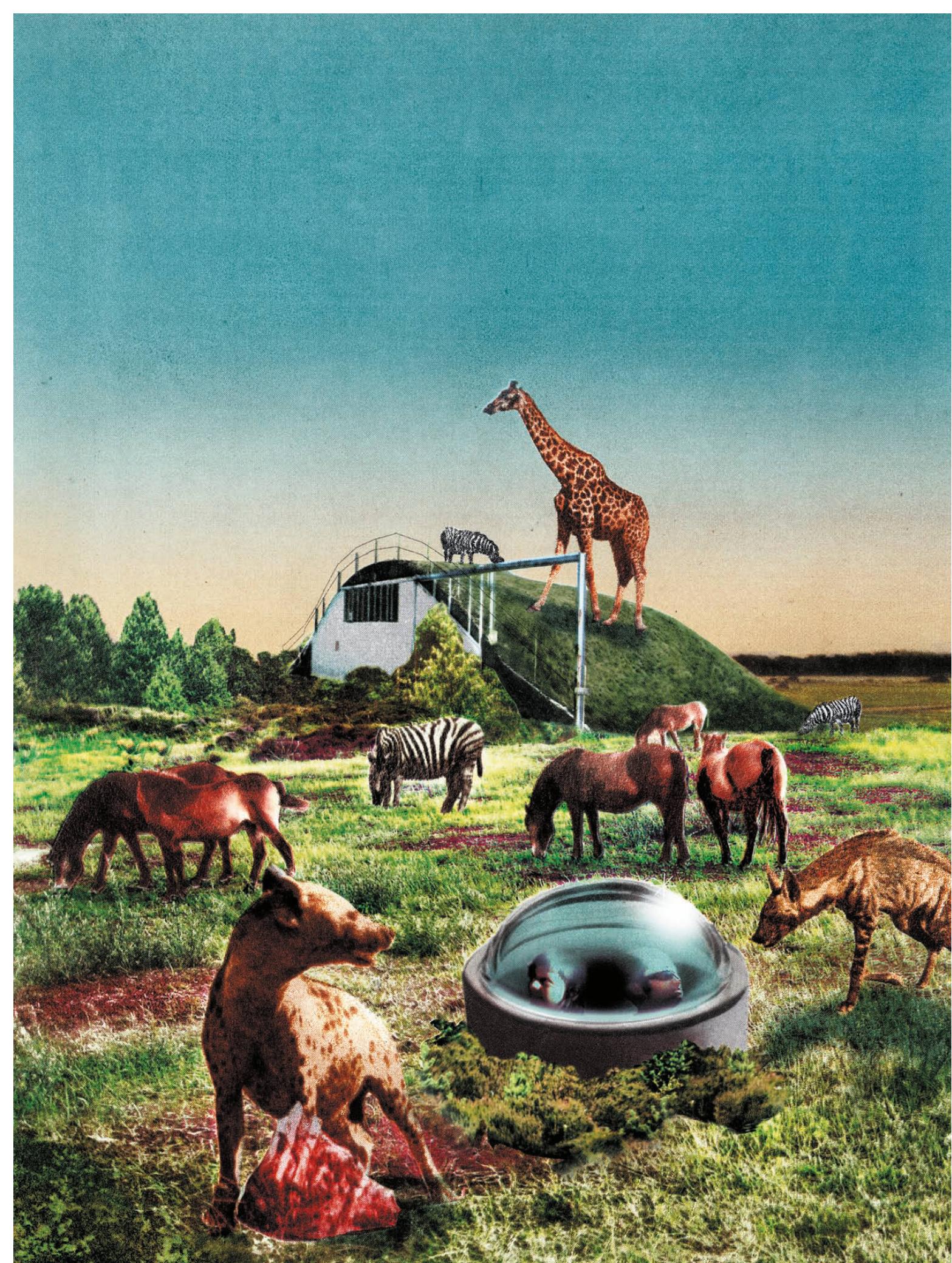
Zeit, den Flugplatz Dübendorf von weiter oben zu betrachten. Das Gelände ist im boomenden Agglomerationsgürtel von Zürich einmalig. Denken wir hier keine neue Stadt, sondern eine neue Landschaft. Ein Raum für Weite, Natur, Erholung, für die Schönheit der Freiheit. Diese Landschaft muss nicht unberührt sein von menschlicher Nutzung. Hochparterres fünf Bilder zeigen Zwischennutzungen, reversibel und fantasievoll: Aus dem Flugplatz kann eine Datscha-Landschaft werden, eine Entdeckerzone, ein Bauernhof oder der grenzenlose Grill- und Spielplatz im «Parc des Loisirs».

Vorschlag 3 AUF SAFARI

Auf dem Zürichberg, wo sich der Zoo Zürich eingenistet hat, herrscht Platznot: Die Klösterlisiedlung ist eingeklemmt, der Parkplatz zu klein, das Sechsertram vom Hauptbahnhof zu langsam und zu voll, die Idee einer Seilbahn von der Stettbacher Seite unbeliebt. Kurz, der einst gute Standort ist heute ein Chnorz.

Dabei will der Zoo weiter wachsen, weil er immer beliebter wird. Und er muss wachsen, weil Wölfe, Nashörner und Giraffen mehr Auslauf und Luft wollen. Aus dem Flugplatz Dübendorf wird ein riesiger Zoo, völlig neu und völlig tier- und besucherfreundlich aufgebaut. Statt des Gedränges vor einer von Kinderhänden «vertöpften» Scheibe gibt es Safaris. Und statt der Tiere sind die Zuschauer hinter Glas.

Lukas Bühlmann, Direktor Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN: «Ob das nun ein neuer Zoo ist oder etwas ganz anderes, das spielt keine Rolle. Wichtig ist, die einmalige Chance zu nutzen und sich nicht von kurzfristigen Interessen oder scheinbaren Sachzwängen leiten zu lassen»



24/25 // TITELGESCHICHTE**Vorschlag 4 «DÜBI», DER BIOHOF**

Flach und fruchtbar: Der ehemalige Flugplatz ist hervorragendes Landwirtschaftsland und schon heute zu grossen Teilen so genutzt. Mehr vom Guten: Künftig sollen hier Apfel-, Birn- und Zwetschgenbäume blühen, Melonen-, Bohnen- und Kartoffelfelder sich erstrecken und der Hof Milch, Würste und Eier feil bieten und liefern. Umweltverträglich, vorbildlich: «Bio-Dübi»-Produkte sind bekannt für ihre Qualität. Nebenbei erfüllt der Dübi-Hof didaktische Anliegen: Kinder lernen Kühe melken, Jugendliche helfen beim Ernten. Wer hier gearbeitet hat, sieht die Dinge anders.

Martin Ott, Mit-Betriebsleiter Gut Rheinau, einer der grössten und vielseitigsten Biobetriebe der Schweiz: «Das Areal bietet die einmalige und grossartige Chance, einen Betrieb zu erfinden, der in der ökologischen Landwirtschaft schweizweit eine Schlüsselposition einnehmen und eine grosse Ausstrahlung entwickeln könnte. Dank der Einbettung in die Agglomeration könnte die landwirtschaftliche ökologische Spitzenproduktion beispielhaft mit sozialen und erzieherischen Projekten kombiniert werden.»

Vorschlag 5 IN DER DATSCHA

Das Areal des Flugplatzes wird zum Ferienresort. Den 256 Hektaren grossen Park durchschlängelt ein Fluss. Wasserflächen, Waldstücke und Steppen formen eine romantisch-abenteuerliche Landschaft. Wanderwege und Velowegen führen hindurch. In dieses Arkadien eingestreut sind 200 Datschen: einfache, architektonisch gelungene Wohnmodule für zwei bis fünf Personen. Sie funktionieren autark mit Trinkwasser- und Abwassertanks. Das Angebot freut die Zürcherinnen und Zürcher: Statt für zwei Tage in der Natur im Auto- oder Zugstau in die Berge zu pendeln und überhöhte Preise zu zahlen, erfüllen sie sich den Traum des Wochenendhauses mitten in der Agglomeration Zürich. Das ist günstiger und ökologischer. Für Städtereisende aus aller Welt oder für Berglerinnen und Westschweizer, die Lust auf eine Woche Grossstadt haben, füllen die Datschen die Lücke zwischen Hotel und Campingplatz.

Simon Lehmann, Chef Interhome, Ferienwohnungsanbieter: «Eine spannende Idee. Die Nachfrage nach Ferienwohnungen in Städten nimmt zu. Es könnte sich sehr lohnen, diesen Ansatz weiter zu entwickeln.»

>>





26/27 // TITELGESCHICHTE

DIE CHRONOLOGIE

- > 1992: Wettbewerb «Der Flugplatz Dübendorf wird geschlossen». Trägerschaft SP, Grüne, WWF, GsoA. Der Wettbewerb ist ein Auslöser für eine erste Diskussion in der Öffentlichkeit. Er bringt Ideen wie Tierheim (da hats genügend Platz), internationales Hilfezentrum (Flugplatz als Basisstation), Frauenzentrum (nachdem über Jahrzehnte die Männer das Areal regiert haben), Fliegermuseum.
- > 1994: Der Regionalplanungsverband ZPG begrüßt die militärische Nutzung als «kleineres Übel».
- > November 1998: Urs Meier, Büro Planpartner, entwirft Szenarien: Umnutzung zum Zivilflugplatz – laisser faire – Aufgabe der Fliegernutzung – Wohnstadt, Neobencity am Zivilflugplatz.
- > Sommer 2000: An der TU Darmstadt werden im Rahmen von Diplomarbeiten städtebauliche Studien erstellt.
- > 15. August 2002: Die Stadt Dübendorf veröffentlicht Entwicklungsszenarien für den Flugplatz Dübendorf. Verfasser ist das Büro Ernst Basler Partner.
- > 7. Dezember 2004: Das VBS gibt den Verzicht auf den Standort Dübendorf bekannt.
- > 16. Dezember 2005: Zum letzten Mal startet ein Kampfjet in Dübendorf.
- > 4. September 2006: Die Kantonsräte Anderegg, Grossmann und Hirt lancieren ein Postulat: Der Regierungsrat wird beauftragt, seine Ideen darzulegen, wie er auf die künftige Nutzung des Flugplatzes Dübendorf Einfluss nehmen will.
- > September 2007: Die Stiftung Forschung Schweiz und Nationalrat Ruedi Noser präsentieren eine Machbarkeitsstudie für einen nationalen Innovationspark. Das Papier zeigt weniger die Machbarkeit als die Idee zur Stärkung der Schweiz als Standort für Forschung und Innovation.
- > 10. Januar 2008: Die Baudirektion des Kantons Zürich lanciert eine Testplanung.
- > 8. Juni 2009: Die Ergebnisse der Testplanung: Die Büros Pesch Partner, Güller Güller, Feddersen Klostermann und Albert Speer Partner zeigen je eine Variante mit oder ohne Aviatik. Folgende Fragen sollen bis Ende 2009 vertieft werden:
 - a) Kann ein Business-Airport komplementär zum Flughafen Zürich und im nationalen Interesse betrieben werden?
 - b) Welche Möglichkeiten für (Zwischen-)Nutzungen fallen im Übergangsbereich zu den Standortgemeinden in Betracht?
 - c) Welche alternativen Standorte zum Flugplatz Dübendorf kommen für Sondernutzungen in Frage?
 - d) Zu welchen Sondernutzungen laufen derzeit Abklärungen bei Schlüsselakteuren (insbesondere in den Bereichen Bildung und Forschung)?
 - e) Welche Materialien können zur Entscheidfindung auf Bundesebene (z. B. Waffenplatz, Aviatik, Innovationspark) beigesteuert werden?
- > 16. Februar 2010: Die Taskforce Flugplatz Dübendorf, der Zusammenschluss der Institutionen gegen die Stilllegung, stellt das Konzept «AVIapolis» vor, eine militär- und ziviliavatische Mischnutzung.
- > März 2010: Der Regierungsrat befasst sich mit den vertieften Abklärungen aus der Testplanung und will anschliessend über die Ergebnisse informieren.
- > April 2010: Die künftige militärische Nutzung des Flugplatzes ist immer noch offen.

BESICHTIGUNG FLUGPLATZ DÜBENDORF

Wie gross ist das Gelände? Wer dies begreifen will, muss es sehen. Hochparterre lädt alle Leserinnen und Interessierten zur Besichtigung ein:

- > Datum: Samstag, 24. April 2010, 14–16 Uhr
- > Treffpunkt: Eingang Flugplatz Dübendorf, Wangenerstrasse (keine Hausnummer), Dübendorf
- > Anmeldung nötig: bis 20. April 2010 an birrer@hochparterre.ch (Platzzahl beschränkt)



^Die wahre Grösse: Der Flugplatz Dübendorf (rot) und seine Fläche verglichen mit der Zürcher Innenstadt (blau) und dem Flughafen Zürich-Kloten.
Quelle: Bundesamt für Landestopografie

PODIUMSDISKUSSION

Hochparterre stösst die Debatte über die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf an.

- > Datum: Mittwoch, 12. Mai 2010, 19–21 Uhr, anschliessend Apéro
- > Ort: Architekturforum Zürich, Brauerstrasse 16, Zürich
- > Teilnehmerinnen und Teilnehmer:
 Wilhelm Natrup, Kantonplaner Kanton Zürich; Brigit Wyss, Nationalrätin Grüne und Mitarbeiterin Pro Natura; Ruedi Noser, Nationalrat FDP und Initiant Innovationspark Dübendorf; Max Binder, Nationalrat SVP und Vertreter Taskforce Flugplatz Dübendorf; Moderation: Philipp Maurer
 Veranstalterinnen: Hochparterre, Architekturforum Zürich, Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen ZBV, Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN

ONLINE-ABSTIMMUNG

Der Flugplatz gehört dem Bund und alle sollen bei seiner Zukunft mitreden können. Stimmen Sie über drei Fragen ab:

- > 1. Wer soll entscheiden: die Schweiz oder der Kanton Zürich?
- > 2. Soll das Flugplatzareal überbaut werden oder grün bleiben?
- > 3. Wie soll das Areal in Zukunft genutzt werden?
 Fünf Szenarien stehen zur Wahl: Parc des Loisirs, Wildnis, Zoo, Bauernhof oder Feriendorf.

> www.hochparterre-schweiz.ch/raumplanung

MEHR IM NETZ

Die Online-Abstimmung, Dokumente zur Testplanung und Informationen zum Innovationspark:

> www.hochparterre.ch/links