

## Die vielfältigen Gründe zum Erhalt des 1910 gegründeten historisch einmaligen Flugplatzes Dübendorf



Bildquelle: LW

Bildlegende:

Die halbkreisförmig angeordneten historischen Bauten stammen aus den Jahren 1916 bis 1936 und stellen ein hervorragendes Ensemble der weltweit wohl einzigartig erhaltenen Verkehrsanlage dar.

Der 1910 zivil gegründete und mit einem Flugmeeting vom 22.- 26. Oktober 1910 feierliche eröffnete Flugplatz Dübendorf ist der vermutlich weltweit älteste noch in seiner Substanz erhaltene überhaupt. <https://www.youtube.com/watch?v=JbMaQyh9Hul>

Der Flugplatz Zürich-Dübendorf war Gründungsort der Ad Astra und Gründungsort der Swissair sowie deren Homebase bis 1948. <https://www.srf.ch/news/flughafen-zuerich/videos/gruendung-swissair>

Dessen Erhalt und Evaluation als potentielles UNESCO Weltkulturerbe als historische Verkehrsanlage empfiehlt sich als aviatische Ergänzung zur Bahnstrecke Thusis-Tirana sowie des ISOS Ortsbildschutzes.

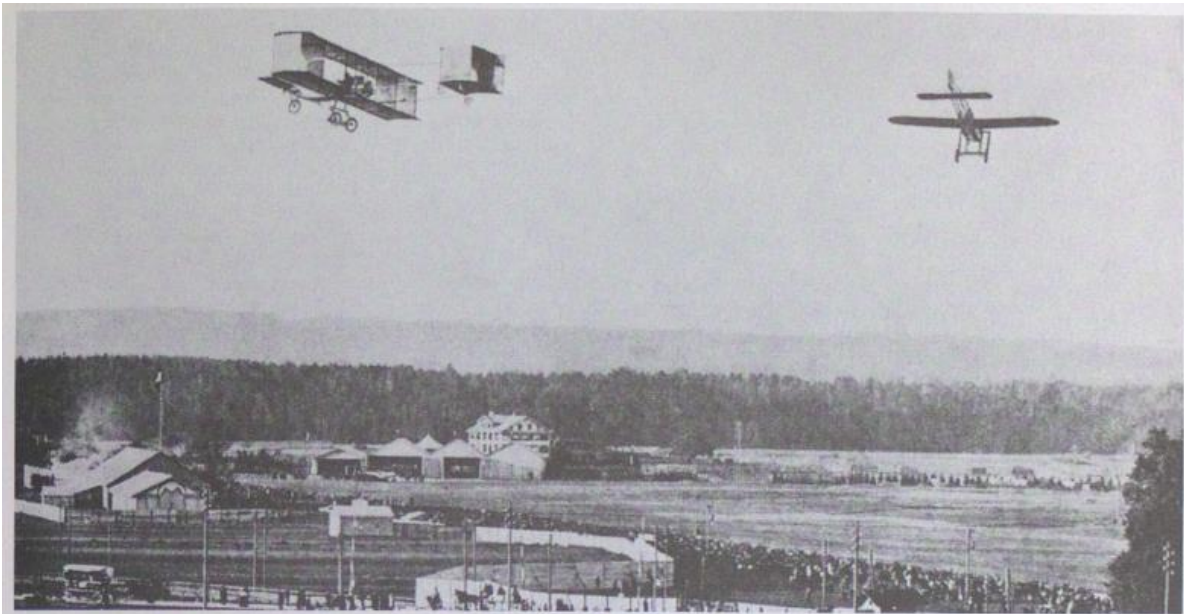
Auch die konsequente Anwendung und Umsetzung des Raumplanungsgesetzes RPG Art. 24c würde den Erhalt und die bestimmungsgemässe, und somit klar aviatische Nutzung, rechtlich ermöglichen.

Nachdem sowohl die Anlage des Flugplatzes Dübendorf in deren Gesamtheit als auch einzelne Gebäude in verschiedenen Inventaren der schützenswerten Kulturgüter der Schweiz enthalten sind, soll eine umfassende Evaluation und Weiterentwicklung der historischen Werte eingeleitet werden.

Ein Ausbau der historischen Anlage zu einem Schweizer Luftfahrtmuseum aller Sparten sowie die Durchführung historischer Flugtage in Analogie zu Duxford (GB) würde sämtliche Aspekte der grossen Verdiensten sämtlicher Luftfahrtpioniere, deren Werke sowie auch der Technikgeschichte gerecht.

Hierzu stehen verschiedene Möglichkeiten offen, einerseits das Kulturbudget des Bundes 2021-2024 und andererseits die CHF 100 Millionen welche die ZKB dem Kanton Zürich zum Jubiläum schenkte.

## Die zivilaviatische Entwicklung des Flugplatzes ZÜRICH- Dübendorf



*Die erste Zürcher Flugwoche in Dübendorf 22. bis 26. Oktober 1910:  
Chailley auf «Voisin»-Doppeldecker und Legagneux auf «Blériot»-Eindecker  
über dem in aller Hast planierten Ried.*

Am 14. März 1910 wurde ein Pachtvertrag zur Errichtung eines Flugfeldes abgeschlossen, und danach eine Gesellschaft Aerodrom Zürich- Dübendorf gegründet.

Vom 22. bis und mit 25. Oktober 1910 wurde auf dem neu errichteten Flugfeld ein erstes internationales Flugmeeting durchgeführt. <https://www.youtube.com/watch?v=JbMaQyh9Hul>

1914 wählte der Bund Dübendorf als Standort für einen Militärflugplatz und übernahm das vorerst gepachtete Gelände 1918 käuflich in den Besitz der Eidgenossenschaft.

Am 8. Januar 1919 fand der erste Militärpostflug von Dübendorf nach Bern statt. Die Luftpost war ein wesentlicher Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung Europas nach dem 1. Weltkrieg.

Am 15.12.1919 wurde die Fluggesellschaft Ad Astra gegründet, am 27. Januar 1920 wurde der erste Bundesratsbeschluss betreffend Ordnung im Luftverkehr per 1. April in Kraft gesetzt.

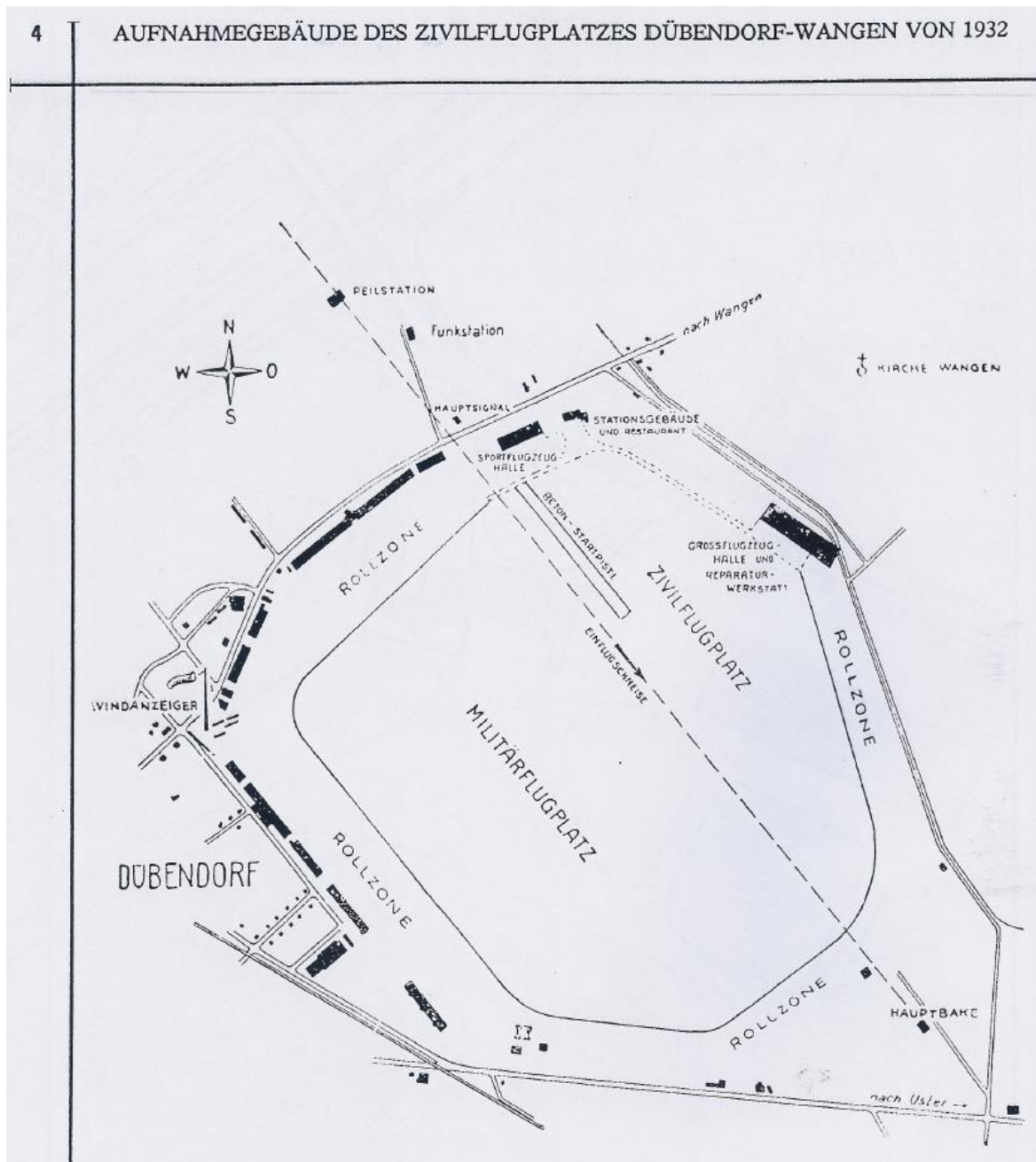
Am 1. März 1920 traten erste prov. Luftfahrtabkommen mit Frankreich und England in Kraft. Im August 1923 wurde die Handley-Page Flugverbindung London-Paris-Basel-Zürich eröffnet.

Im März 1931 wurde die Swissair durch Fusion von Balair und Ad Astra gegründet und am 22. Juli 1932 das neue Empfangsgebäude mit einem internationalen Flugmeeting eingeweiht.





Die Swissair beförderte 1932 in 3785 Flugstunden auf ihrem Streckennetz 11`833 Passagiere und flog mit ihren Flugzeugen 670`436 km, dies bei einem Personalbestand von 72 Personen mit einer Flotte von 7 dreimotorigen und 5 einmotorigen Maschinen für 2 bis 10 Passagiere.



Bildquelle: Inventarisationsbericht Pit Wyss

Download Inventarisationsbericht Pit Wyss:

<http://www.skzs.ch/wp-content/uploads/2015/02/Inventarisationsbericht-Flughafen-D%C3%BCbendorf.pdf>

Bildlegende:

Der ovale Grundriss des Grasflugplatzes mit der befestigten Rollzone entsprach den damaligen Anforderungen der seitenwindempfindlichen Heckradflugzeugen möglichst gegen den Wind starten und landen zu können. Diese Konzeption ist auch beim ehemaligen Flughafen Tempelhof ersichtlich.

Der Flugplatz Dübendorf war bis 1948 die Homebase der SWISSAIR. Nach dem Ende des 2. Weltkrieges wurden mutige und im wahrsten Sinne des Wortes wegweisende Entscheide getroffen, wie die Aufnahme des Interkontinentalverkehrs aus der Schweiz heraus- gegen grosse Widerstände.



Bildquelle: ETH [www.e-pics.ethz.ch](http://www.e-pics.ethz.ch)

Die damaligen Hallen für Grossflugzeuge mit einer DC-4, dem ersten Interkontinentalflugzeug



Bildquelle: ETH [www.e-pics.ethz.ch](http://www.e-pics.ethz.ch)

Erstes Swissair Interkontinental- Langstreckenflugzeug DC-4 in Dübendorf ca. 1948



Bildquelle: ETH [www.e-pics.ethz.ch](http://www.e-pics.ethz.ch)

Aufnahme des Interkontinentalverkehrs 1947 mit dem Erstflug der SWISSAIR DC-4 nach New York

**Dieses Jahr liessen sich im Zusammenhang mit dem Flugplatz Dübendorf folgende Jubiläen feiern:**

08.01.2020 Gedenk Anlass 90 Jahre Kilimandjaroflug Walter Mittelholzer

24.02.2020 Gedenk Anlass 100 Jahre Initiativkomitee zur Schaffung eines Flugfeldes in Dübendorf

24.02.2020 Anlass 100 Jahre Gründung Ad Astra

19.03.2020 Jubiläum 100 Jahre Gründung Schweizer Luftamt

30.07.2020 Anlass 75 Jahre Wiederaufnahme Swissair-Linienflug Zürich-Paris

18.08.2010 Gasballonstarts zum Jubiläum 88 Jahre Höhenweltrekord Auguste Piccard

22.10.2020 Jubiläumsanlass 110 Jahre Betrieb Flugplatz Dübendorf, Flugtage mit PS und Swissair DC-3, AC-4, Lockheed ORION etc. Ausstellung in historischer Umgebung

16.11.2020 Jubiläum 100 Jahre Zollflugplatz 1. Klasse

Vertiefende Literatur:

Sandro Fehr: *Die Erschliessung der dritten Dimension. Entstehung und Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz, 1919–1990*. Chronos Verlag, Zürich 2014, [ISBN 978-3-0340-1228-7](https://www.chronos-verlag.ch/public-download/2F1653&usg=AOvVaw0v6Ohcmw7IbAKdVUdMWAXD).

Download als PDF:

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwjFwu-nIZXoAhXOsKQKHepIB6cQFjAAegQIBBAB&url=https%3A%2F%2Fwww.chronos-verlag.ch%2Fpublic-download%2F1653&usg=AOvVaw0v6Ohcmw7IbAKdVUdMWAXD>

Benedikt Meyer: *Im Flug: Schweizer Airlines und ihre Passagiere, 1919-2002*. Chronos Verlag, Zürich 2015, [ISBN 978-3-0340-1238-6](https://www.chronos-verlag.ch/public-download/2F1653&usg=AOvVaw0v6Ohcmw7IbAKdVUdMWAXD).



## Die vorwiegend militärische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf nach dem Jahr 1948

Nach dem Wegzug der SWISSAIR im Jahr 1948 wurde der Flugplatz in mehreren Etappen ausgebaut, speziell die Piste wurde für den Einsatz der stets leistungsfähigeren Kampffjets mehrfach verlängert.

Als Militärbasis sowie als damaliger Sitz der BAMF-Zentralverwaltung war der Flugplatz Dübendorf in der Nachkriegszeit bis zum Ende des kalten Krieges ein wichtiger und geschätzter Arbeitgeber der Region. Die Nähe der Militärbasis zum Flughafen Kloten ergab zudem zusätzliche Synergien beispielsweise betreffend dem IT- Training der in der Gegend ansässigen SWISSAIR- Milizpiloten.



Bildlegende:

Bis 2003 war der Flugplatz Dübendorf ein bewährter Standort der Mirage III RS „AMIR“ Luftaufklärer

Zur weiteren Nutzung des Flugplatzes Dübendorf hat der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), Bundespräsident Adolf Ogi, anlässlich der Fragestunde im Nationalrat am 19. Juni 2000 auf eine entsprechende Frage von Nationalrat Max Binder, Zürich, Folgendes ausgeführt: «Beim Militärflugplatz Dübendorf handelt es sich um den zweitwichtigsten Flugplatz unserer Luftwaffe. Er dient als Standort für die Berufsmilitärpilotenschule und eine Kampfstaffel des Überwachungsgeschwaders. Die Mirage-Aufklärer sind ebenfalls in Dübendorf stationiert. In den letzten Jahren wurden grosse Investitionen in den militärischen Trainingsbetrieb getätigt. Aus heutiger Sicht bleibt Dübendorf bis zur Liquidation der Tiger-Kampfflugzeuge, d.h. bis etwa 2010, der zweitwichtigste Flugplatz der Schweizer Luftwaffe.

**Bewegungsstatistik Dübendorf (LENK)**

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Mirage	4'170	3'884	3'602	3'838	3'884	3'916	4'046	3'966	3'504	3'478	4'480	4'498	5'246	4'028	3'078	3'578
Tiger	16'934	15'408	13'858	14'350	15'090	15'902	12'890	11'654	12'162	12'460	10'532	10'194	9'670	8'592	7'652	6'266
F/A-18													12	12	1'186	1'564
Übrige Kampffjets																
Hunter	8'570	9'308	8'888	8'630	6'410	4'836	4'442	2'010	40	174	14					
Vampire	1'500	1'212	1'174	1'100												
<b>TOTAL Kampffjets</b>	<b>31'174</b>	<b>28'812</b>	<b>27'622</b>	<b>27'918</b>	<b>25'384</b>	<b>24'654</b>	<b>21'378</b>	<b>17'630</b>	<b>15'706</b>	<b>16'112</b>	<b>15'026</b>	<b>14'692</b>	<b>14'928</b>	<b>12'632</b>	<b>11'916</b>	<b>11'406</b>
S/Üeb-Jet (insb. Hawk)				78	610	596	472	334	266	346	408	640	338	364	414	454
TOTAL Propeller	10'790	10'558	10'122	10'724	10'652	9'702	9'606	9'798	9'556	9'386	7'910	6'806	6'644	5'848	6'050	7'280
TOTAL Heli	4'520	4'914	4'856	5'610	5'246	4'646	3'640	4'644	4'900	5'004	4'638	4'646	4'884	4'488	4'950	5'124
Total JU-52 (JU-AIR)																
Total Heli (REGA)																
Total Div (solarimpulse)																
<b>GESAMTTOTAL</b>	<b>46'484</b>	<b>45'284</b>	<b>42'500</b>	<b>44'330</b>	<b>41'892</b>	<b>39'598</b>	<b>35'096</b>	<b>32'406</b>	<b>30'450</b>	<b>30'848</b>	<b>27'982</b>	<b>26'684</b>	<b>26'794</b>	<b>23'332</b>	<b>23'330</b>	<b>24'266</b>

Legende:  
Datenquelle bezüglich TOT Jet Zahlen unklar

Bildquelle:

LENK BAMF

Bildlegende:

In den Zeiten des Kalten Krieges 1985 wies der Flugplatz Dübendorf 46'484 Flugbewegungen auf, wovon 31'174 Kampffjets

### Modell der zukünftigen aviatischen Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf

Bekanntlich benötigen Flugplätze eine grosse, zusammenhängende ebene Fläche sowie hindernisfreie An- und Abflugzonen. Nachdem die Luftfahrt für die Schweiz als Binnenland als wichtigster und bedeutungsvollster Wirtschaftsmotor dient, und wir seit längerem an den Kapazitätsgrenzen operieren, ist der vollständige Erhalt des Flugplatzes Dübendorf zwingend notwendig. Dies lässt sich einerseits mit der Erfüllung des Vorsorgeprinzips der Raumplanung sowie andererseits mit der Besitzstandswahrung zur bestimmungsgemässen Nutzung nach RPG Art. 24c umfassend begründen.

Mit der Schaffung einer aviatischen Entwicklungszone soll (in Analogie zu den neuen Zonen für Windkraftanlagen) die raumplanerische Grundlage für eine zielführende langfristige aviatische Entwicklung geschaffen werden. Der Ausbau des Flugplatzes Dübendorf soll primär Richtung Hegnau erfolgen.



Legende: blau= raumplanerische Sicherung einer „aviatischen Entwicklungszone“ oberes Glattal  
rot= historisch geschützte Kernzone des UNESCO Weltkulturerbes Flugplatz Dübendorf

Bildquelle: IG LSM D

## **Die postulierte langfristige aviatische Entwicklung umfasst folgende Komponenten:**

1. Historisch:
  - a.) Langfristiger Schutz der historischen Substanz vorzugsweise als UNESCO Weltkulturerbe
  - b.) Schutz der historischen Kernzone als ISOS Ortsbild in Analogie zum Gaswerk Schlieren
  - c.) Ausbau der Historischen Kernzone als Schweizer Luftfahrtmuseum aller Sparten\*
2. Aviatisch:
  - a.) Vollständiger Erhalt des gesamten Flugplatzes vorzugsweise als sleeping Base
  - b.) Variable militäraviatische Nutzung je nach Lage und Bedarf
  - c.) Bestimmungsgemässe zivile Mitbenutzung gem. RPG Art. 24c unter militärischer Leitung
3. Ökonomisch:
  - a.) Sorgfältig in die Landschaft integrierter Ausbau im neuen Perimeter in Richtung Hegnau
  - b.) Ansiedlung technologisch wertvoller aviatischer Entwicklungs- und Unterhaltsbetriebe
  - c.) Schaffung von High-Tech Ausbildungs- und Arbeitsplätzen
4. Ökologisch:
  - a.) Sorgfältiger Erhalt ökologisch wichtiger Flächen und Pflanzen
  - b.) Bau einer Landbrücke zum Naturschutzgebiet Greifensee zur Zirkulation von Flora & Fauna
  - c.) Entwicklung lärmarmen Flugzeuge und Verfahren

\*Das Museums-Panorama der Schweizer Zivilluftfahrt soll im ehemaligen Empfangsgebäude und in den Hallen 10, 11 und 12 als SWISSAIR-Museum, sowie in den weiteren historischen Hallen mit den umfangreichen Werken und Flugzeugen von Alfred Comte, dem Filmer, Autor, Expeditionsleiter und Flugpionier Walter Mittelholzer, dem Stratosphärenforscher Auguste Piccard sowie weiteren Pionieren ausgestaltet werden, vorzugsweise in Kooperation mit dem Verkehrshaus der Schweiz sowie als Annexanstalt des Schweizer Landesmuseums.

## **Weitere Hinweise betreffend Schutzansprüchen und Besitzstandwahrung:**

Vernehmlassung UNESCO Welterbe 2016: Siehe Seite 17 oben

Bericht der Expertengruppe zur Revision der liste indicative des UNESCO-Welterbes in der Schweiz

[https://www.bak.admin.ch/dam/bak/de/dokumente/unesco\\_welterbe/berichte/unesco\\_welterbe\\_listeindicativederschweiz.pdf.download.pdf/unesco\\_welterbe\\_listeindicativederschweiz.pdf](https://www.bak.admin.ch/dam/bak/de/dokumente/unesco_welterbe/berichte/unesco_welterbe_listeindicativederschweiz.pdf.download.pdf/unesco_welterbe_listeindicativederschweiz.pdf)

Vernehmlassung VISOS Ortsbildschutz 2019: Siehe Seite 272 bis 275

[https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/3008/VISOS\\_Stellungnahmen.pdf](https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/3008/VISOS_Stellungnahmen.pdf)

Verordnung ISOS vom 01.01.2020

<https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20192499/202001010000/451.12.pdf>

Vernehmlassung Kulturbotschaft 2021-2014: Siehe Seite 1493 bis 1569

[https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/3057/BAK\\_KB\\_Stellungnahmen\\_Interessierte\\_Kreise.pdf](https://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/3057/BAK_KB_Stellungnahmen_Interessierte_Kreise.pdf)

Grundlagen betreffend Besitzstandwahrung und bestimmungsgemässer Nutzung nach RPG Art 24c

[https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/recht/publikationen/v\\_bewilligungen\\_nachartikel24crpgaenderungenanzonenwidriggeworde.pdf.download.pdf/v\\_bewilligungen\\_nachartikel24crpgaenderungenanzonenwidriggeworde.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/recht/publikationen/v_bewilligungen_nachartikel24crpgaenderungenanzonenwidriggeworde.pdf.download.pdf/v_bewilligungen_nachartikel24crpgaenderungenanzonenwidriggeworde.pdf)