

Sandro Bassola
Burstwiesenstrasse 59
8055 Zürich

KR-Nr. 174/2005

An die
Geschäftsleitung des
Kantonsrates
8090 Zürich

Einzelinitiative

betreffend Errichtung eines Motodroms auf dem Militärflugplatz Dübendorf

Antrag:

Die zuständigen Behörden und politischen Instanzen sollen dafür besorgt sein, dass so rasch wie möglich sämtliche Gesetzesgrundlagen (inkl. Verordnungen etc.), Kredite und politischen Entscheide bzw. Planungen derart vollzogen, geändert bzw. geschaffen werden können, dass die Umwandlung des ausrangierten bzw. zur Schliessung anstehenden Militärflugplatzes Dübendorf, 8600 Dübendorf, in ein wirtschaftlich attraktives und arbeitsplatzförderndes, unternehmerisches Gebilde (mit Gastwirtschaft etc.) im Sinne eines grossen, attraktiven Motodromes auf dem jetzigen Flughafengelände Dübendorf vorangetrieben werden kann.

Es sind daher:

- a) Sämtliche betroffenen Gesetzesgrundlagen zu schaffen bzw. anzupassen, damit das Projekt realisiert werden kann und die Umnutzung so möglich wird (Renn-Regelung und Liberalisierung des Rennsportes steht vorderhand nicht zur Diskussion, da in einem Motodrome nicht zwingend gezeitete Rennen stattfinden. Dieser nationale Sachverhalt ist folglich nach Meinung des Initianten hier kein Thema.)
- b) Es sind weiter allgemeine Gesetzesgrundlagen zu schaffen, dass im Kanton Zürich Motodromes, Motocross-Strecken, Allradparcours, Mountain-Bike-Cross-Strecken, Schneetrainingsstrecken etc. möglich werden.
- c) Sämtliche Verträge und Nutzungsregelungen derart zu treffen, dass der Kanton Zürich vom VBS die Nutzung des Areals für besagten Zweck vollumfänglich übernehmen kann und der Nutzung als Motodrome nichts mehr im Wege steht. Es soll das gesamte Areal genutzt werden, so dass das Motodrome möglichst gross wird.
- d) Die zu errichtende Betreibergesellschaft (öff.-rechtl. Anstalt, AG o.ä.) welche die Führung der Unternehmung vornehmen kann und korrekt in der Kantonalen Verwaltung integriert ist (industrieller Betrieb o.ä.) festzulegen. Die entsprechende Infrastruktur für ein attraktives Motodrome ist grosszügig zur Verfügung zu stellen.
- e) Die Benützung soll kostengünstig gegen ein kleines Entgelt Autofahrern (z.B. Autos ab mindestens 1500 ccm/100 PS/74 kW) und Motorradfahrern (Motorräder mindestens 250 ccm; ungedrosselt) ausschliesslich zur Verfügung stehen. Es soll flüssiger rascher Verkehr im Motodrome ohne Stau und Behinderungen realisiert werden. Der Verkehr soll nicht durch langsame Fahrzeuge gebremst werden. Lastwagen, Transportwagen, Wohnmobile und andere Spezialklassen (langsamere Oldtimer, Anhänger etc.) sowie Gokarts sind ausnahmsweise und getrennt zuzulassen. Am Wochenende sind in der Regel jedoch nur PKW und Motorräder zuzulassen. Spezialfahrzeuge im Sinne von Schrott-Cars (Stock Cars), Turbinenfahrzeuge (Dragsters etc.) und offen-

174/2005

sichtlich nicht betriebssichere Fahrzeuge, sowie motorisierte Skateboards, motorisierte Velos, Trottinets (Kinderroller), Dreiräder aller Art, Quads und Eigenbauten sind nicht zuzulassen.

- f) Die Benützung erfolgt auf eigenes Risiko, die Versicherung ist Sache der Benutzer. Der Betreiber sorgt für den einwandfreien Unterhalt. Die Anreise der Benutzer muss konform gemäss SVG erfolgen.
- g) Das Motodrome soll bedürfnisorientiert möglichst oft bzw. lange geöffnet sein; z.B. 7 Tage die Woche das ganze Jahr geöffnet, Weihnachten geschlossen, andere Festtage offen. Betriebszeiten Fahrbetrieb könnten während der Woche (Montag bis Donnerstag, Sonntag) von 10.00 Uhr morgens durchgehend bis 21.00 Uhr abends sein, am Wochenende (Freitag/Samstag) bzw. Sommer u.U. etwas länger.
- h) Die Finanzierung und Kredite für den Umbau, Betrieb und Übernahme der Anlage politisch geregelt und zugesichert ist, Businesspläne sind aufzustellen, die Einnahmen der Anlage sollen für den Strassenverkehr für private Automobilisten und Töfffahrer (Strassenverkehrsgebührensenkungen Auto Motorrad über 250 ccm u.ä.) zweckgebunden zurückfliessen (nicht für Velo, öffentlichen Verkehr und nicht für Opferhilfen, da schon genügend Fonds/Versicherungen vorhanden und der private Autofahrer nicht zunehmend für andere Zwecke zur Milchkuh werden soll). Richtwert hinsichtlich Benützungspreis soll etwa 20 Franken pro Stunde Fahrt (Nettozeit) pro Fahrzeug sein. Die Fahrzeit am Stück sollte nicht länger als 90 Minuten pro Tag/Fahrer sein. Es ist ein Belegungsplan/Reglement nach Fertigstellung der Strecke zu erstellen, damit sichergestellt ist, dass die Strecke nicht überfüllt ist. Für markenspezifische Fahrtrainings, Kurse und Autopräsentationen, Shows etc. soll ein spezielles Reglement erstellt werden. Die Anlage soll in diesen Fällen vermietet werden können. Ein allfälliges Reglement für Rennen kann angedacht werden, damit bei entsprechender Liberalisierung diese Möglichkeit der Standortattraktivität Zürich nicht abgeht. Wenn Singen (D) im Industriequartier einen DTM-Lauf durchführen kann, sollte es Zürich theoretisch auf diesem Gelände auch können. Solche den Tourismus fördernden (internationalen) Chancen für den Standort Zürich sollten nicht zum vornherein mit schlechter Projektplanung und Realisation ausgeschlossen werden.
- i) Es sollen auch Nebengewerbe wie Gastronomie, Tankstellen, Pneuhäuser, Zubehörhandel, TCS, Garagen etc. Platz im Motodrome finden können. Die REGA-Basis und das Museum können bleiben, denn sie stören dieses Konzept des Motodromes nicht sondern ergänzen dieses und könnten vom Kundenzustrom noch profitieren.
- j) Die Realisierung des Projektes ist so rasch als möglich zu beginnen und zu vollenden, damit die wirtschaftliche Aktivität auf dem Areal so rasch als möglich einsetzt bzw. dass sofort nach Aufgabe des Flugplatzes durch das Militär die Umwandlung beginnen kann.
- k) Die bestehenden Strukturen (Pisten, spez. Infrastruktur, Gebäude etc.) sollen so weit als möglich in der jetzigen Form übernommen und genutzt werden.
- l) Zweck des Motodromes soll es sein, Autopräsentationen, Fahrtrainings, freies Fahren, Ausstellungen ums Auto/Motorrad in der Art zu ermöglichen, dass Verkehrsteilnehmerinnen/-nehmer in eigener Verantwortung auf vom Verkehr abgetrennter Anlage ihre sportlichen Fahrgelüste ausleben oder perfektionieren können. Kleinfahrzeuge, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Velos, Kleinmotorräder u.ä. sollen im Motodrome nicht zugelassen sein. Das Motodrome soll hauptsächlich den Automobilisten bzw. Motorradfahrern Raum bieten, sich zu perfektionieren oder Fahreindrücke zu sammeln. Damit soll ein Beitrag geleistet werden, dass solche Betätigungen nicht gefährdend im Verkehr stattfinden, sondern in abgesperrten Anlagen. Der Flugplatz Dübendorf

dorf eignet sich dazu nach kleinen Anpassungen ideal, das Fahrtrainingszentrum Hinwil ist in 20 Minuten erreichbar, die Autoprüfstelle Volketswil ist in 5 Minuten erreichbar und Zürich hat ein grosses Autogewerbe, alle Hersteller sind in Zürich ansässig. Betzholz (Hinwil) ist allerdings nur eine kleine Anlage und erlaubt nur die kleinräumigen Einzelmanöver, ein Motodrome (u.U. mit Geschwindigkeits-Nasspiste etc.) kann Betzholz Hinwil allerdings nicht ersetzen. Auch Autoausstellungen gibt es in Zürich. Die Züspa ist über die Autobahn und Überlandstrasse gut mit dem Areal erreichbar. Es könnte also auch ein Teil der Ausstellung praxisorientiert im Motodrome stattfinden (Tuning, Reifen, Zubehör, Rennwagen Fahrdemonstrationen). Das würde Ausstellungen attraktiver machen. Auch Fahrtrainings könnten im Motodrome durchgeführt werden. Von seiner Grösse her wäre das Motodrome Dübendorf einzigartig und für «Gross-Zürich» sicher ein gewinnbringendes Projekt mit sinnvollen Investitionen an mehreren Fronten. Der Output schafft zweifellos eine Win-Win-Situation, denn der Staat kann Geld verdienen, es wird für motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen/-nehmer jenes Gefäss geschaffen, welches nebst Motorsport (in einem späteren Zeitpunkt nach Liberalisierung) Fahrspass bieten kann; dazu kann Gastronomie etc. als Nebenbetrieb und der Anlagenunterhalt weiterhin Arbeitsplätze schaffen/erhalten. Der Abbruch und Rückbau des Areals in eine andere Nutzung wäre zudem sicher teurer, als die Realisierung dieses Projektes. Der Initiant ist überzeugt, dass von der Attraktivität und vom wirtschaftlichen Potential her ein grosses attraktives Motodrome den Militärflughafen schnell vergessen lässt, zumal dessen Schliessung beschlossene Sache ist.

Begründung:

Es ist kein Geheimnis mehr, dass die Schliessung des Militärflugplatzes Dübendorf geplant ist und demnächst anstehen dürfte. Dadurch verliert Dübendorf und Zürich einen aus militärischer Sicht zentralen Punkt, der sich als Arbeitsort etc. über Jahrzehnte etabliert hat. Obschon immer über den Lärm und die Jets etc. reklamiert wurde, wird nun der Kampf gegen die Schliessung des Militärflugplatzes vorangetrieben, genährt von der Angst, etwas zu verlieren. Dieser Kampf dürfte jedoch aussichtslos sein. Es ist aber nach Meinung des Initianten hier nicht nur ein Verlust zu beklagen, sondern die grosse Chance eine noch gewinnbringendere Anlage zu realisieren.

Der Initiant ist der Meinung, dass es mit besagtem Projekt eines grossen Motodromes eine wirtschaftlich und verkehrspolitisch Interessante Chance gibt, die vorhandenen Strukturen ideal zu nutzen und aus dem Areal ein gewinnbringendes Unternehmen zu machen, von dem in mehrfacher Weise profitiert werden kann. Das Bedürfnis nach einem grossen Motodrome in Zürich und Umgebung (bis Bodensee, Basel und Bern) ist sicher vorhanden. Das Motodrome hätte eine überregionale Anziehung und Bedeutung, denn niemand hat eine derart gute Ausgangslage. Ein grosses Motodrome hat zudem einen ganz anderen Reiz als eine kleine Kart-Bahn mit gedrosselten Go-Karts. Mit dem eigenen Auto/Motorrad ohne Strafe und übermässiger Gefährdung Spass zu haben ist zweifellos ein Bedürfnis - dies zu leugnen wäre etwas weltfremd. Anstatt nun dieses Bedürfnis aussichtslos mit immer strengeren Gesetzen und sinnloser Repression abwürgen zu wollen, sollte man in wirtschaftlicher Weise dieses Bedürfnis als Chance nutzen. Die Repression zeigt bekanntlich bezüglich Bedürfnisbefriedigung keine Wirkung, die statistischen Raserzahlen und Medienmeldungen schwanken nicht wegen den «berechenbaren» Rasern sondern zufällig - ebenso die Unfallzahlen, auch wenn das gewisse Kreise von Verkehrsgegnern trotz der zahlreichen nicht korrelierenden Parameter immer wieder als «systematisches, berechenbares Übel» hochstilisieren wollen. Es ist nicht nur wichtig, die Unfälle zu reduzieren, sondern das latente «Lustpotential» zu entschärfen. Auch sind es nicht nur die Jungen, die gerne schnell fahren, es trifft zunehmend alle Schichten, reich-arm, Mann-Frau, jung-alt, jeder nach seiner Facon. Auto- und Motorradfahren macht Spass, dass ist nicht zu leugnen. Es wäre realitätsfremd nur noch vom eindimensionalen Transportmittel zu sprechen. Spass- und Imagefunktion, Freizeitverhalten etc.

alles dies gehört in komplexer Weise rund ums Auto. Wie die Erfahrung allerdings zeigt wird aus jedem Sportwagen mit der Gewohnheit ein «normales» Auto und gleich verhält es sich mit dem Rasen. Hat man es ein paar Mal gemacht verliert es seinen Reiz, man gewöhnt sich dran und verzichtet. Die Frage ist nur, wie kann dieses Bedürfnis gewinnbringend und ohne Risiko für Dritte befriedigt werden ein Motodrome ist die Antwort.

Zum einen werden so zusätzlich Arbeitsplätze geschaffen bzw. erhalten. Weiter wird so der längst nötige Raum geschaffen, wo motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen/-nehmer ohne andere zu gefährden gegen kleines Entgelt «etwas schneller fahren können» und so weniger Personen gefährden. Auch werden so Infrastrukturen geschaffen, die es breit ermöglichen, den Mythos Geschwindigkeit erlebbar zu machen und so dafür zu sorgen, dass dieses Bedürfnis ausgelebt werden kann - damit verliert es über kurz oder lang auch seinen Reiz, was wiederum für die Verkehrssicherheit beitragen dürfte. Auch die Negativ-Erfahrungen auf abgesperrtem Gelände hinsichtlich Autobeherrschung und Rasen können zweifellos praktisch und lehrreich sein. Man muss nicht in der ganzen Stadt und andernorts für teures Geld Schrottautos aufstellen, die niemanden (keine Raser) beeindrucken und als Aktion kein Geld bringen, sondern nur Geld kosten. Damit bekämpft man mit Sicherheit kein Bedürfnis nach sportlichem Fahren. Die Kampagne ist abstrus. Würde man mit derselben Philosophie Plakattfotos von schrecklichen Velo-Unfällen überall in der Stadt aufstellen, würden auch nicht weniger Personen aufs Velo steigen und in halsbrecherischer Fahrt durch Zürich rasen. Für die Velofahrer hat man deshalb Velowege geschaffen - für die motorisierten privaten Verkehrsteilnehmerinnen/-nehmer hat man nichts geschaffen, um ihre Bedürfnisse zu befriedigen. Punkto Motorsport etc. ist die Schweiz ein Niemandsland, dass muss sich ändern - nicht nur im sportlichen Bereich sondern auch im Hobby- bzw. Vergnügungsbereich. Es fehlt nicht nur an Motodromes, auch Motocross-Strecken, Allradparcours etc. fehlen trotz eklatantem Bedürfnis beinahe vollständig.

Zudem ist es jedenfalls billiger, sich in einem Motodrome auf eigenes Risiko zu vergnügen, als im Verkehr Dritte zu gefährden und u.U. mit Unfällen, Bussen etc. mehr Kosten zu generieren.

Der Initiant ist überzeugt, dass sich ein grosses und attraktives Motodrome in der Grossregion Zürich jedenfalls rechnet und zu Einnahmen führt. Auch dürfte die Umweltbelastung mit Kats etc. nicht grösser sein als diejenige der Flugzeuge. Zudem sind die Fahrzeuge wenn nicht im Motodrome sonst wo unterwegs, denn gefahren wird immer. Es ist also hinsichtlich Umweltbelastung nicht mit einer signifikanten Steigerung in der Gesamtrechnung zu rechnen, sondern eher mit einer Entlastung. Vom Lärmpegel und vom Wohlfühlfaktor dürfte ein Motodrome für die Region Dübendorf-Gfenn zweifellos angenehmer sein als ein Militärflughafen mit Jetbetrieb und grossem Aktionsradius.

Ein derart grosses Motodrome gibt es nirgends, der Markt wäre also in dem Sinne für Zürich-Dübendorf einzigartig. Das Gelände ist von der Autobahn her bestens erschlossen, denn ab der Autobahnausfahrt Dübendorf-Wangen sind es gerade mal 500 m bis zum hinteren Eck des Militärflughafens. Es wird also kein Verkehrskollaps in Wangen, Brüttsellen oder Dübendorf erfolgen. Parkplätze gibt es in der Umgebung ebenfalls genug. In der Nähe befinden sich synergetisch andere Anlagen und Betriebe, welche in engem Zusammenhang mit der Automobilindustrie bzw. Technik und Fahrtraining stehen. Auch die übrige Infrastruktur (Zäune, Tore, Hallen etc.) ist schon so, dass sie eine Nutzung in einem Motodrome-Konzept bestens unterstützen können. Die Pisten sind gut asphaltiert und zu einem Rundkurs mit diversen Schikanen und Varianten fehlen nur ein paar Kurvenasphaltierungen, die aber in ebenem Gelände problemlos und relativ kostengünstig erstellt werden könnten. Vom Lärm her dürfte ein Motodrome nicht belastender sein als die danebenliegende Autobahn, keinesfalls aber ist ein Motodrome so laut wie die heutigen Kampfjets.

Der Initiant würde es daher begrüßen, wenn sich die politischen Kräfte im Kanton ebenfalls für dieses zukunftsorientierte positive Projekt des Motodromes begeistern könnten. Es wäre

eine sinnvolle Investition, welche den anstehenden Verlust des zu schliessenden Militärflughafens abfedert und zukünftige Geldeinnahmen generiert.

Dass ein solches Motodrome in allen Dimensionen den Standort Zürich und Umgebung fördert, dürfte unbestritten sein. Auch die Beispiele im Ausland zeigen klar, dass ein Bedürfnis vorhanden ist und dass der geordnete Betrieb eines Motodromes allesamt Vorteile bringt.

Der Initiant dankt den politischen Behörden und dem Rat für die Aufmerksamkeit und die Bemühungen. Es wäre schön, wenn dieses Projekt unterstützt werden könnte.

Zürich, 5. Juni 2004

Freundliche Grüsse
Sandro Bassola