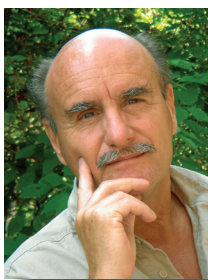


Im Jahr 1990 gegründeter unabhängiger Verein, dessen Mitglieder sich zu einer glaubwürdigen Landesverteidigung und leistungsstarken Luftwaffe bekennen.

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

Houston we've got a problem!

Liebe Vereinsmitglieder, sehr verehrte Interessenten,



mit diesem Satz begann 1970 eine dramatische Zitterpartie um das nackte Überleben der drei Astronauten von **Apollo 13**. Die Explosion eines Sauerstofftanks an Bord der Raumkapsel versetzte ganz Amerika in einen Schockzustand. Improvisation unter enormen Stressbedingungen war nötig, um die Besatzung in ihrem beschädigten Raumfahrzeug lebend zur Erde zurückzubringen.

Und während ich diese Sätze schreibe, erreicht uns gerade eine Hiobsbotschaft unvorstellbaren Ausmasses aus Japan. Im Schlepptau eines gewaltigen Erdbebens vor der japanischen Küste frisst sich ein Tsunami durch stark bewohnte Landesteile, über dessen zerstörerisches Ausmass wir uns erst allmählich bewusst werden. Wir werden tagtäglich Zeugen von Bildern, die wir bis anhin nicht für möglich hielten. Und jetzt droht den gebeutelten Inselbewohnern auch noch ein atomarer GAU mit unabsehbaren Folgeschäden für Mensch und Umwelt. **Wurde im Umgang mit der Sicherheit gefrevelt** oder setzte sich das Jahrhundertbeben schlicht über herrschende Sicherheitsstandards hinweg? Wir wissen es nicht.

Was taugen selbsternannte Propheten?

Das Undenkbare denken, hiess es einmal aus dem Departement VBS. Und trotzdem werden wir laufend überrascht, quasi auf dem falschen Bein erwischt. Welcher unserer selbsternannten Propheten im Land hat das überraschende Aufbegehren grosser Bevölkerungskreise in Nordafrika vorausgesehen oder vor wenigen Jahren seine Aktien rechtzeitig vor dem Börsencrash verscherbelt? Oder wer ahnte schon, dass der Eyjafjallajökull in der Lage ist, unsere Mobilität mit seiner klebrigen Asche lahmzulegen? **Wer vermag schon zu bestreiten, dass wir im Grunde gar nichts wissen? Wir wissen nicht einmal, was Morgen wirklich sein wird!** Ausser die Spezialisten im Leutschenbach, die mit ihren Abstimmungsprognosen zielsicher treffen, wenn auch daneben. Aber wie verhält sich das nun mit der Prognose des ehemaligen Chefs der Armee* (auch er ein Spezialist), der uns in den nächsten fünfzig Jahren mit keinerlei Aggressionen aus der Nachbarschaft konfrontiert sieht? Tragisch aber ist, dass trotz teilweise erschreckender

Überheblichkeit und verbreitetem Nichtwissen auch unter der Bundeskuppel Entscheidungen gefällt werden, deren Tragweite und Auswirkungen, mit Verlaub, schlicht nicht zu überblicken sind. Diese kollektive Überheblichkeit könnte sich sehr wohl **zum Schaden für unsere Zukunft und nachfolgende Generationen** auswirken, z.B. dann, wenn es allzuvielen Parlamentarierern in Bern und Zürich darum geht, auch noch die letzte Landreserve des Kantons Zürich und den letzten Stützpunkt der Luftwaffe in der Ostschweiz dem Götzen Mammon zu opfern. Den Phantasien sind da keine Grenzen gesetzt. Die allermeisten fangen mit Backsteinen an und enden mit der Versiegelung des letzten Quadratmeters freien Bodens.

Betrieb des Flugplatzes mit jährlich 6-8 Mio Franken möglich

Apropos Mammon: Die politische und militärische Armeeführung spricht immer davon, den Flugplatz gerne im Etat der Armee behalten zu wollen, aber es fehle einfach das Geld. **Ok, let's talk about money!** Wir haben nachgerechnet: mit 6-8 Millionen Franken pro Jahr ist ein Betrieb mit dem notwendigen Personal, inkl. Rückstellungen für Unterhalt der Infrastruktur, gut möglich. Nicht die Anzahl der Flugbewegungen spielt hierbei eine Rolle sondern die hohe Wertschöpfung durch die **Ansiedlung** von weiteren aviatischen **Unterhalts- und High-techbetrieben** mit hochwertigen Arbeitsplätzen und Lehrlingswerkstätten! Damit könnte die Armee de facto für ein «Trinkgeld» – man geht von einem Drittel der genannten Kosten aus – die Infrastruktur weiterhin nutzen. Zum grossen Vorteil der Ostschweizer Bevölkerung im Katastophenfall, dann, wenn jede Minute zählt!

Bern wir haben ein Problem!

Wo stehen wir heute in Anbetracht der mehr als nur traurigen Tatsache, dass bei den Auslagen für unsere eigene Sicherheit gekleckert wird und bei der Entwicklungshilfe, der Osthilfe, der Eurostützung, den IWF-Krediten, den Umweltfonds, den Friedenszentren, der Swissscoy und dann noch 1,5 Mio für Ghadhafi etc. grosszügig geklotzt wird? Da findet eine bedenkliche Werteverchiebung statt!

Liebe Vereinsmitglieder, man ist geneigt lauthals zu rufen: **«Bern, wir haben ein Problem».** Nämlich ein **tiefgreifendes gesellschaftspolitisches Problem!**
Ihr Peter Bosshard, Präsident

*KKdt aD Christophe Keckeis

SEARCH & RESCUE CENTER DÜBENDORF



Nächtliche FLIR-Einsätze mit dem Super Puma der Schweizer Luftwaffe

Oberstlt Christian Lucek, Luftwaffe Stab, Chef Fachdienst FLIR

FLIR-Systeme (Forward Looking Infrared) verfügen über Detektoren, welche auf Infrarotstrahlung empfindlich sind. Dies ermöglicht die Abbildung von Wärmestrahlung, und moderne Sensoren vermögen dabei Temperaturdifferenzen ab 0,2°C darzustellen. Die Stärken des FLIR liegen im tageszeitunabhängigen Auffinden von Wärmequellen. Die hohe Abbildungsleistung der Wärmebildkamera und der parallel installierten, konventionellen TV-Kamera ermöglichen in Verbindung mit der kreiselstabilisierten Aufhängung zudem Überwachungsaufgaben aus grosser Höhe und Distanz.

Dank der Nachtsichtfähigkeit, dem grossen Beobachtungsabstand und der kurzen Reaktionszeit sind helikoptergestützte FLIR-Geräte für polizeiliche Zwecke gut geeignet und daher weltweit bei vielen Polizeikörpern im Einsatz.

Diese Eigenschaften werden denn auch in der Schweiz von den subsidiären Auftraggebern geschätzt. So kommt das System regelmässig zu Gunsten von Partnern der inneren Sicherheit und des Grenzwachtkorps zum Einsatz. Begleitet werden diese Einsätze von speziell ausgebildeten fliegerischen Einsatzleitern (FEL) der Polizei und des GWK.

Seit 2006 befinden sich drei Systeme im operationellen Einsatz. Zeitgleich mit der Indienststellung der FLIR-Systeme wurde der SAR-Dienst des Bundes (vgl. Kasten) an die Luftwaffe übertragen. Daraus ergibt sich die Piktettstellung eines mit FLIR und Rettungswinde ausgerüsteten Super Pumas und dessen Besatzung, bestehend aus zwei Piloten, einem FLIR-Operateur, einem Rettungsflughelfer und einem Windenoperateur. Diese steht rund um die Uhr über das ganze Jahr innerhalb einer Stunde zur Verfügung.

Dübendorf spielt eine wichtige Rolle als SAR-Standort
In enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizei-

korps, der alpinen Rettung Schweiz (ARS) und der REGA leistet das FLIR zudem bei Suchaktionen wertvolle Unterstützung im Verbund mit weiteren Suchmitteln. Im alpinen Gelände ermöglicht das System eine effiziente Suche insbesondere bei Nacht, ohne dass Suchtrupps im schwierigen Gelände Gefahren ausgesetzt werden. Im offenem Feld kann effizient gesucht werden, so dass sich die terre-



restrische Suche auf aus der Luft nicht einsehbare Bereiche konzentrieren kann. Dank dem FLIR konnten bis heute bereits dreizehn vermisste Personen gefunden werden.

Der Piktettdienst wird unter den drei Lufttransportgeschwadern aufgeteilt. Der Piktetheli wird jeweils am Standort des Geschwaders stationiert. Im 2010 war Dübendorf beispielsweise über 25 Wochen SAR-Standort und knapp die Hälfte der jährlich

25 bis 30 Aufgebote für Personensuchen erfolgen erfahrungsgemäss aus der Ostschweiz und dem Kanton Graubünden.

Bevorstehende Werterhaltung

Die Super Puma TH-89 werden in den kommenden Jahren einem umfangreichen Werterhaltungsprogramm unterzogen. Da sich der Helikopter als Einsatzmittel und Träger des FLIR-Systems insbesondere für SAR-Einsätze hervorragend bewährt hat, wurde entschieden, die FLIR-Rüstsätze auch auf dem modifizierten Super Puma TH-06 zu verwenden. Im Zuge dieser Massnahme erfolgen auch beim FLIR-System leistungssteigernde Anpassungen. Nebst einer verbesserten Anbindung der Navigation (Moving Map) wird die Konfiguration neu einen leistungsfähigen Scheinwerfer aufweisen, der sich parallel zum FLIR koppeln lässt, was insbesondere bei Suchflügen einen deutlichen Mehrwert ergibt. Die Integration des POLYCOM-Funksystems wird zudem die Kommunikation mit den zivilen Partnern erleichtern.

SAR

Search and Rescue, hoheitlicher Auftrag des Such- und Rettungsdienstes nach vermissten oder verunfallten Luftfahrzeugen, gemäss internationaler Vereinbarungen (ICAO Annex 12). Die Luftwaffe stellt im Auftrag der Aufsichtsbehörde, BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) die Mittel für die Suche im Rahmen des SAR-Piktett sicher. Neben der Suche nach vermissten Luftfahrzeugen ist die Erbringung von qualifizierter Erster Hilfe am Schadenplatz ein weiterer Auftrag des SAR-Super-Pumas. Leichtverletzte Personen werden direkt versorgt und ärztlicher Behandlung zugeführt, bei schweren Verletzungen wird die REGA aufgeboden. Die Gesamtleitung einer solchen Suche liegt beim RCC Zürich (Rescue Coordination Center).

Subsidiarität

Einsatz militärischer Mittel auf Verlangen der zivilen Behörden, wenn die Aufgabe im öffentlichen Interesse liegt (1) und die Mittel der zivilen Behörden zur Ereignisbewältigung in personeller, materieller oder zeitlicher Hinsicht ausgeschöpft, nicht ausreichend vorhanden sind und auch nicht von kommerziellen Leistungserbringern erbracht werden können. Die Einsätze sind zeitlich und räumlich begrenzt (2). Begriffe Fhr Regl der Armee / 2 TF XXI Ziff 42.

Bild: Nächtlicher Start des FLIR-Super-Pumas in Dübendorf, das Aufgebot erfolgt oft ausserhalb der normalen militärischen Flugbetriebszeiten, © Schweizer Luftwaffe.

SEARCH & RESCUE CENTER DÜBENDORF

Bericht von Markus Gisel, Vorstandsmitglied

Die Aufgabe von Schutz & Rettung Zürich



**Schutz &
Rettung
Zürich**

Seit bekannt wurde, dass der Flugplatz Dübendorf allenfalls von der Luftwaffe nicht mehr gebraucht würde, gehen die Wogen hoch. Es wurde und wird immer noch heftig um dessen zukünftige Nutzung spekuliert. Diverse Interessengruppen sind an die Öffentlichkeit getreten und haben ihre Wünsche und Visionen publik gemacht. Das Wunschkarussell deckt das ganze Spektrum möglicher und unmöglicher Nutzungen des mittlerweile über 100 Jahre alten Flugplatzes ab.

Vor dem Hintergrund der enormen Menschenströme, die Jahr für Jahr in unser kleines Land einwandern wundert es nicht, dass Planer und Architekten nichts anderes im Sinn haben, als die letzten grün gebliebenen Flächen in der Agglomeration von Zürich zu verbauen. Was hingegen erstaunt, ist dass bei all dem vermeintlich vorausschauenden Denken der Faktor Luftfahrt mit all seinen Facetten schlicht übergangen wird, offensichtlich nicht existent ist!

Schon heute sind die Strassen von morgens Früh bis weit in die Nachtstunden hinein verstopft. Ambulanz-, Feuerwehr- und Polizeifahrer können ein Lied davon singen, wie schwierig es ist, sich durch die vielfach stehenden Kolonnen zu kämpfen. Von Notfallärzten kann man hören, dass sie hätten Leben retten können, hätten sie den oder die Verunfallte(n) etwas früher auf dem Operationstisch gehabt. Es braucht nicht viel Phantasie, um sich vorstellen zu können, wie es bereits in wenigen Jahren aussehen wird, sollte diese Entwicklung so fortschreiten oder sogar



noch beschleunigt werden, was ja durchaus zu befürchten ist, glaubt man den prognostizierten Zahlen der Demografen.

Nicht nur der Ruf nach verdichtetem Bauen ist zu hören, nein man will auch an immer mehr Orten immer höher bauen! Bereits stehen in der Stadt Zürich mehrere Hochhäuser, die im Brandfall nicht mehr über Feuerwehrleitern evakuiert werden können. Auch Hubretter, die Stadt Zürich verfügt über einen mit einem Teleskoparm von 53 m Länge, können da nicht mehr genügen. Zwar sind solche auf dem Markt, welche über eine Länge von sage und schreibe 110 m (!) verfügen. Doch ob sich diese in der har-



ten Praxis bewähren, bzw. wie effizient diese eingesetzt werden können ist deshalb fraglich, da diese infolge ihrer Spannweite grossen Schwankungen ausgesetzt sind und daher nicht sehr präzise geführt werden können. Daraus folgt, dass nicht nur bei Verkehrsunfällen, auch bei Brand- und andern Katastrophen die Rettung aus der Luft immer mehr gefragt sein wird. Schon heute werden schwer Verletzte immer öfter mit Helikopter, durch die Rega, geborgen und ins nächste Spital geflogen. In den USA hat man schon vor Jahrzehnten erkannt, dass die oftmals alles entscheidende Schockbehandlung schwerverletzter Patienten möglichst zeitverzugslos erfolgen muss. Dort werden daher Rettungshelikopter bei Unfällen und Verbrechen mit schwer Verletzten schon lange routinemässig eingesetzt. Auch bei uns ist

dieser Trend eindeutig zunehmend. Doch niemand scheint sich darüber Gedanken zu machen, wie lange die heutigen Ressourcen noch ausreichen und von welcher geeigneten Basis die Helfer aus der Luft in Zukunft operieren sollen! Dabei ist es nur logisch, dass eine solche Basis nicht nur möglichst wettersicher, sondern auch zentral, möglichst Nahe am Einsatzgebiet gelegen und über eine zeitgemässe Infrastruktur verfügen sollte.

Natürlich haben wir uns all das nicht einfach aus den Fingern gesogen. Wir haben die Mühe nicht gescheut, uns ausführlich über diese Themen mit dem Mann zu unterhalten, der seit der Gründung vor zehn Jahren die Dienstabteilung «Schutz & Rettung (SRZ)» der Stadt Zürich als Kommandant führt und diese auch sehr erfolgreich auf- und ausgebaut hat – Oberst Ruedi Krauer. Dieser steht der grössten zivilen schweizerischen Rettungsorganisation vor, unter deren Dach sich Feuerwehr, Rettungsdienst, Zivilschutz, Einsatzleitzentralen und Feuerpolizei eingliedern. «Schutz & Rettung» ist eine Dienstabteilung des Polizeidepartements der Stadt Zürich und in die Notfall- und Katastrophenorganisation von Stadt Zürich, Kanton Zürich und Bund eingegliedert. Seit dem 1. Januar 2008 sind auch die Rettungsdienste des Flughafens Zürich mit ihren Einsatzgebieten und Dienstleistungen in «Schutz & Rettung» integriert. Wie wichtig diese Institution ist, braucht wohl nicht speziell hervorgehoben zu werden. Die folgenden Zahlen sprechen Bände:

Einsätze im Jahr:

Rettungsdienst:	32'000
Feuerwehr:	4'300
Zivilschutz:	16'000 Einsatztage



Die beiden Einsatzzentralen (Flughafen und Stadt Zürich) nehmen die Notrufe 118 (Kanton Zürich) und 144 (Kantone Zürich, Schwyz und Schaffhausen) entgegen. Sie betreuen ein Einzugsgebiet mit rund 1.5 Millionen Einwohnern!

Dübendorf leistet wichtigen Beitrag

Nach Meinung des Kommandanten leistet Dübendorf als Basis der Rega schon heute einen wesentlichen Beitrag im System «Schutz & Rettung». Der an der Peripherie Zürichs und im Zentrum Europas gelegene Flugplatz mit einem hohen technischen Standard könnte aber tatsächlich eine noch umfassendere Rolle spielen! Man denke nur an die fragilen, ebenfalls bereits heute über Dübendorf abgewickelten, zum Teil lebensrettenden Organtransporte oder an die Möglichkeit, Repatriierungsflüge mit Ambulanzflugzeugen, welche ebenso stetig zunehmen, ebenfalls in Dübendorf starten und landen zu lassen. Nicht zu vergessen, die ständig wachsende Klientel wohlhabender ausländischer Patienten, welche sich in einer der im Ausland hoch geschätzten Schweizer Kliniken operieren lassen möchten.

Aber auch für Grossanlässe an Wochenenden, wenn nicht geflogen wird, fände er aus sicherheitsrelevanten Überlegungen Dübendorf als idealen Standort, wie sich das in der Vergangenheit bei Anlässen wie dem Rolling-Stones

Konzert im August 2006, und der Madonna-Show im August 2008 gezeigt hat. Auch der schon zur Tradition gewordene, im Jahresturnus stattfindende «Love-Ride», eine Benefiz-Veranstaltung der schweizerischen Harley-Davidson Szene mit bis zu 19'000 Besuchern und 10'000 Motorrädern, hat mit Dübendorf eine ideale und nur schwer zu ersetzende Basis.

Es wäre wohl naiv zu glauben, dass all diese zusätzlich notwendigen und immer umfangreicher werdenden Dienstleistungen ab dem heute schon an seine Kapazitätsgrenzen stossenden internationalen Flughafen Zürich-Kloten abgewickelt werden können. Es ist deshalb unverständlich, dass bei der regierungsrätlichen Zukunftsplanung der Fokus bezüglich Luftverkehr im Kanton Zürich ausschliesslich auf eben diesen Flughafen Zürich-Kloten gelegt wird und ein für die Schweiz wichtiger Wirtschaftszweig (5.9% BIP 2004) mit grösstem Potential seiner Wachstumsmöglichkeit beraubt, ja amputiert wird! Dübendorf bietet sich aufgrund seiner geografischen Lage, seiner Infrastruktur und der nebst der Luftwaffe bereits hier ansässigen, zum Teil hochspezialisierten und innovativen Luftfahrtbetrieben an, den aufkommenden zusätzlichen Bedarf abzufedern, ohne dass die Bevölkerung übermässigen zusätzlichen Immissionen ausgesetzt würde.



Vom **21. Januar bis 15. April 2011** wird die öffentliche Auflage zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans durchgeführt. Während der Auflage ist jede(r) berechtigt, sich zum Entwurf des kantonalen Richt-

plans zu äussern. **Machen Sie von diesem Recht Gebrauch und deponieren Sie Ihre Einwendung bei der Baudirektion des Kantons Zürich. Das entsprechende Online-Formular kann unter dem Link www.richtplan.zh.ch gefunden und ausgefüllt werden. Ein Beispiel finden Sie unter www.forum-flugplatz.ch**

Braunschweig – ein Musterbeispiel eines aviatischen Kompetenzzentrums

Mobilität. Eine nicht mehr wegzudenkende Grösse im wirtschaftlichen Alltag. Schnelligkeit, Flexibilität und ein grosser Aktionsradius wird für den direkten Wettbewerbsvorteil immer wichtiger. So steht dem Grossraum Braunschweig mit dem Flughafen ein wichtiges und modernes Instrument für die schnelle Anbindung an weltweite Standorte zur Verfügung. Unternehmen, Behörden und Forschungseinrichtungen arbeiten vorwiegend im Rahmen nationaler, europäischer und transatlantischer Kooperationsvorhaben an Verbesserungen des Luftverkehrs und der Leistungssteigerung wirtschaftlicher, umweltverträglicher und sicherer Flugzeuge und Hubschrauber. Hohe Kompetenz, Leistungs- und Kooperationsbereitschaft sowie Wettbewerbsfähigkeit der Anlieger kennzeichnen den Technologiestandort für Luftfahrtforschung und -technik am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg. (www.flughafen-braunschweig.de)

Zahlreiche Forschungs- und Hightechfirmen sind auf diesem Flugplatz angesiedelt. Nur haben es die deutschen Planer, die vom Zürcher Regierungsrat für die drei Testplanungen beauftragt wurden, leider nicht entdeckt, sonst hätten sie auf dieselbe Idee kommen müssen. PB

Widersprüchliche Zahlen und äusserst magerer Spareffekt

Das VBS hält sich hartnäckig bedeckt, was die Offenlegung von detaillierten Ausgaben für den Flugplatz Dübendorf bezgl. Investitionen, Infrastruktur und Betrieb betreffen. Wenn wir z.B. von geschätzten 20 Millionen jährlich ausgehen, betrifft das zum grössten Teil auch Dienstleistungen, die aufgrund eines Abzuges der Luftwaffe auch an anderen Standorten anfallen würden. Von einer effektiven Einsparung kann also nicht die Rede sein. Die reinen Betriebskosten bewegen sich im einstelligen Millionenbereich. Mit welchen Argumenten versucht das VBS dem Volk plausibel vorzurechnen, es sei nun auch noch das strategisch wichtige Tafelsilber zu verscherbeln? Gold wird bekanntlich heute gehortet und nicht veräussert. Zudem, welcher andere Standort in der Schweiz wäre gewillt, die noch heute in Dübendorf produzierten 11'000 Flugbewegungen einfach zu übernehmen? Wer sagt, man könne durch den Verkauf des Flugplatzgeländes den Tiger-Teilersatz finanzieren, schummelt an der Wahrheit vorbei. Bis anhin flossen alle Erlöse durch Verkäufe und Auktionen von Armeematerial und Immobilien in die allgemeine Bundeskasse und nicht in jene des VBS. PB

SEARCH & RESCUE CENTER DÜBENDORF

aerolite



Bericht von Markus Gisel, Vorstandsmitglied

Dübendorf - Basis für medizinische Lufttransporte und luftmedizinisches Know-how

**Nebst der allseits bekannten Rega sind auf dem
Flugplatz Dübendorf weitere innovative zivile
Luftfahrtunternehmen domiziliert,
welche Erstaunliches leisten.**



Wer kennt sie nicht, die rot-weißen Helikopter der Rega, der Schweizerischen Rettungsflugwacht? Seit dem 1. Mai 2003 hat die Rega (Kürzel aus **R**ettungsflugwacht und **G**arde **A**érienne), eine Basis auf dem Flugplatz Dübendorf. Von hier aus erfolgen Einsätze mit dem Helikopter, der im Gebirge bei Bergrettungen, Skiunfällen, Suchflügen und Evakuationen eingesetzt wird. Im Flachland gilt die Mehrzahl der Rega-Helikoptereinsätze Verkehrsunfällen, gefolgt von Sport- und Arbeitsunfällen sowie krankheitsbedingten Noteinsätzen. Daneben erfolgen sogenannte Sekundäreinsätze. Dabei handelt es sich um Verlegungsflüge von Notfallpatienten von Spital zu Spital. Im Weiteren besorgt die Rega Transporte von Organen, Blut, Seren, Medikamenten und medizinischen Spezialisten, aber auch Hilfsflüge für Bergbauern, Transporte verletzter oder toter Tiere und Einsätze bei Katastrophen (Lawinen, Erdbeben, Hochwasser, Waldbrände). Nichts Neues, werden Sie nun sagen. Ja, die 1952 gegründete Rega, eine selbständige gemeinnützige Stiftung, welche sich an die Grundsätze des Roten Kreuzes anlehnt, und finanziell ausschliesslich von ihren rund 2 Millionen Gönnerinnen und Gönnern getragen wird hat einen überaus hohen und allseits respektierten Leistungs- und Bekanntheitsgrad!

Weniger bis gar nicht bekannt dürfte der Umstand sein, dass die hochwertige, hochspezialisierte und funktionelle, überaus hohen Ansprüchen genügende medizinische Kabinenausstattung ihrer modernen Helikopterflotte von einer ortsansässigen KMU, der Firma **aerolite** (Aerolite Max Bucher AG), entwickelt, gefertigt und eingebaut wurde.

Max Bucher, Präsident und Geschäftsführer der Firma, gewährte Peter Bosshard und dem Verfasser dieses Berichtes

anlässlich eines kürzlichen Besuches einen hochinteressanten Einblick in die Tätigkeit seines Betriebes, der seit 2009 in Halle 7 auf dem Flugplatz Dübendorf ansässig ist. Der Hauptsitz des Unternehmens, welches mittlerweile 100 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zählt, ist in Ennetbürgen / NW, und wurde 1995 gegründet. Rund ein Viertel des gesamten Personalbestandes ist im Engineering beschäftigt. Das Unternehmen hat Tochter-Firmen in Deutschland (Aerolite GmbH) und in den Vereinigten Staaten (Aerolite America LLC). In Dübendorf beschäftigt die Firma derzeit rund 15 Fachkräfte, welche gerade erst die letzten von 11 hier ausgerüsteten Ambulanzflugzeugen nach Norwegen auslieferten. In Anbetracht der Nachfrage nach den Produkten der Firma **aerolite**, werden schon bald 20 Spezialisten in Dübendorf tätig sein.

Der Einfallsreichtum der Entwickler und die Präzisionsarbeit der Spezialistenteams von Max Bucher sind auf der ganzen Welt gefragt. So weilt derzeit ein grosser Teil seiner Dübendorfer Crew in den U.S.A., wo vor Ort 18 Helikopter des Typs Bell B429 und AgustaWestland AW139 ein medizinisches Interieur aus Schweizer Hand erhalten. **aerolite** entwickelt und fertigt state-of-the-art Innenausstattungen für Helikopter und Flächenflugzeuge, welche für alle Missionen im Bereich EMS (Emergency Medical Services) konfiguriert werden können!

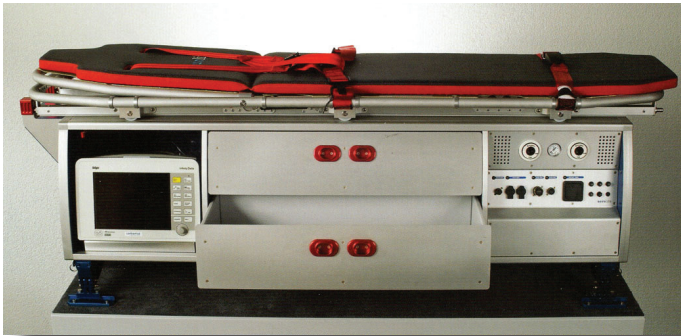
An der weltweit grössten Helikoptermesse, der HAI in Orlando USA, wurde soeben ein zukunftsweisendes EMS-Interieur für die neue AgustaWestland AW169 erstmals öffentlich vorgestellt. Dieses wurde durch das «Aerolite Concept Team» unter grösster Geheimhaltung in der Halle 7 entwickelt, produziert und in eine echte Helikopterattrappe eingebaut. Konkurrent Eurocopter hat ebenfalls **aerolite** beauftragt, eine EMS-Ausrüstung für das neue Hubschraubermodell EC145-T2 zu entwickeln. So kann es sein, dass bald die zwei wichtigsten europäischen Helikopter-Entwicklungsprogramme in Dübendorf Seite an Seite stehen werden.

Das Unternehmen ist in Europa der führende Kabinenausrüster für Rettungshelikopter und Ambulanzflugzeuge (ca. 70% Marktanteil). Bis heute wurden mehr als 350 Luftfahrzeuge ausgerüstet in Europa, Nordamerika, Afrika, Australien, dem nahen Osten und Japan. Die Liste der berühmten Kunden, welche auf die Qualitätsarbeit von **aerolite** vertrauen ist lang. Es seien nur einige hier aufgezählt:

ADAC Luftrettung, AgustaWestland, Air Green, Air Life of Oregon, Air Zermatt, Aiut Alpin Dolomites, Bond Air Service, DRF Luftrettung, Eli Dolomiti, Eurocopter, Mitsui Bussan Aerospace, Mont Blanc Hélicoptères, Norsk Luftambulans, CHC Ornge, REGA, S.O.S. Helicoptern Gotland, usw.

Wer aus dieser Aufzählung den Schluss zieht, dass **aerolite** Ausstattungen für die unterschiedlichsten Helikopter- und Flugzeugtypen herstellt, der liegt richtig. Auch hier nur ein Katalog in Kurzform:

- Eurocopter: EC135, EC145
- AgustaWestland: AW109S/SP, AW139
- Bell Helikopter: B429
- MD Helicopters: MD900/902
- Bombardier: Challenger CL604, Lear Jet 35A
- Raytheon Beechcraft : King Air B200
- Grossflugzeuge: B747, MD10, B757
- Militärhelikopter: UH-1D, CH53G, Super Puma, UH-72A Lakota



Beachtenswert! **aerolite** entwickelte und installierte das Interieur der Rega Challenger Flotte (Ambulanz-Jets) inklusiv der Intensivstationen! Die auf dem Flugplatz Dübendorf ansässige Firma wurde auch berufen, einen Behandlungsraum mit Intensivstation wie man ihn in Spitälern findet, zu entwickeln und in ein Grossraumflugzeug einzubauen!

aerolite generiert höchste Wertschöpfung

Dabei gilt es zu bedenken, dass in der Fliegerei nebst Präzision und Festigkeit (Patiententragen müssen z.B. Kräfte von bis zu 20 G aufnehmen können, ohne dass sie beschädigt werden) das Gewicht eine grosse Rolle spielt. Hier gilt das Motto, weniger ist mehr! Je leichter das Leergewicht des Flugzeuges mit Ausrüstung und Crew, desto mehr Zuladung und/oder Kraftstoff kann transportiert werden. Oder je leichter das Abfluggewicht, in desto grösseren Höhen sind Rettungseinsätze möglich. Mit dieser Herausforderung sind die Entwickler und Fachspezialisten des Ausrüsters tagtäglich konfrontiert. Sie haben es geschafft, Produkte auf den Markt zu bringen, die den hohen Anforderungen ihrer auf Sicherheit bedachten Kunden nicht nur genügen sondern diese sogar übertreffen!

Zur Abrundung ihrer Produktpalette stellt **aerolite** auch hochwertige und komfortable Kabineneinrichtungen für Geschäfts- und VIP-Helikopter her.

Um die in der Fliegerei national und international üblichen hohen Sicherheitsnormen und Standards zu gewährleisten, bedarf es entsprechender Lizenzen, welche von den dafür zuständigen Behörden erteilt werden. Die Firma **aerolite** verfügt nicht «nur» über die flugzeugtechnischen, sondern auch über die medizinischen Zulassungen und Konzessionen! Ein Novum in Europa.

Firmen wie die von Max Bucher sind auf einen geografisch gut gelegenen Standort mit Piste angewiesen. Dübendorf, im Herzen von Europa ist mit seiner Infrastruktur ideal. Mit nur wenigen Landungen und Starts pro Jahr wird eine hohe

Wertschöpfung generiert. Pro Landung eines Flugzeuges oder eines Helikopters werden zwischen 2'000 bis 3'000 Arbeitsstunden generiert! Die Standzeit beträgt jeweils zwischen 3–6 Wochen. Bei voller Auslastung in Dübendorf, rechnet Max Bucher mit nur 20 – 30 Landungen pro Jahr.

Betrieb in Dübendorf ausbauen

Die Auftragslage ist erfreulich. Max Bucher möchte in der Schweiz wie auch im Ausland expandieren. Am Flugplatz Buochs / NW ist derzeit ein Neubau in Planung. Auch in Dübendorf möchte Max Bucher den Betrieb ausbauen. Doch die Lage ist hier ungewiss. Der Mietvertrag läuft noch bis 31. Dezember 2014.

Wie es dann weiter geht ist offen. Ein Entscheid des dafür zuständigen VBS steht noch aus. Geht es nach dem Zürcher Regierungsrat, dann ist das AUS für den Flugplatz Programm (siehe www.richtplan.zh.ch).

Der Vollblutunternehmer aus Uster, dessen Sohn Thomas und Tochter Bianca ebenfalls im Betrieb arbeiten, würde gerne in Dübendorf bleiben und ggf. die Produktpalette und seinen Betrieb hier weiter ausbauen. Angestrebt wird ein Aircraft Completion Center (Ausrüstungszentrum) mit Hangar und Flugplatzanbindung für 6–8 Stellplätze und ca. 25 bis 30 Arbeitsplätze für Ingenieure, Entwickler, Medizintechniker, Flugzeugmechaniker und zugehörige Administration. Nebst noch höherer Wertschöpfung pro Luftfahrzeug würden hochwertige Arbeitsplätze geschaffen. Nicht zu vergessen, Schulungs- und Weiterbildungseinrichtungen, sowie Ausbildungsplätze für ca. 3 – 5 Auszubildende!

Wertvolle Synergien auf dem Flugplatz

Auf unserem Rundgang sind wir einem weiteren Unternehmer, Jürg Fleischmann, CEO der **Lions Air**, begegnet, mit dem wir uns kurz unterhalten haben. Seine Firma hat ihren Sitz in Zürich-Kloten. Wegen fehlender Expansionsmöglichkeiten in der Schweiz, musste sein Firma nach Süddeutschland ausweichen, wo ein neuer Hangar gebaut und bisher 5 neue Arbeitsstellen geschaffen wurden! Ziel ist und bleibt es allerdings, die weltweiten Einsätze ausschliesslich aus der Schweiz abzuwickeln. In Dübendorf ist seit kurzem, ebenfalls in der Halle 7, ein Helikopter seiner Firma für Organ- und Operationsteamtransporte stationiert. 24 Stunden pro Tag, 365 Tage pro Jahr stehen dort neben dem Luftfahrzeug jeweils ein Pilot und ein Helfer auf Pikett. Pro Jahr werden zwischen 80 und 90 Helikoptereinsätze in der Schweiz geflogen, 30 sind es Europaweit mit Jets (ab/nach Zürich-Kloten) und ungefähr 600 Fahrten mit Fahrzeugen.



gen am Boden. Die Gründe, weshalb diese Flüge nicht ab Kloten durchgeführt werden sind operationeller Natur. Und wenn Sie nun fragen, weshalb denn nicht die Rega, die ja sowieso schon vor Ort ist, diese Flüge ausführen kann, so gibt es darauf eine plausible Antwort:

- A) würden die Rettungshelikopter, welche in erster Linie für Notfalleinsätze, d.h. sofort, zur Verfügung stehen müssen, für mehrere Stunden blockiert und
- B) Reisen die Operationsteams, welche sich nur zwischen den Eingriffen etwas erholen können, im komfortablen VIP-Helikopter um einiges bequemer.

Schnelle lebensrettende Organtransporte

Vielleicht geht es Ihnen wie uns, wir wussten nicht, dass in aller Regel die Operateure, welche einem Patienten das für einen andern Patienten lebensrettende Organ entnehmen, dieses auch wieder implantieren. Das heisst der Helikopter fliegt ab Dübendorf zum Spital A und bringt das oder die Organe samt Ärzten zu Spital B. Dort warten Helikopter und Besatzung um nach Abschluss der oftmals mehrstündigen Operation die Chirurgen wieder nach Spital A zurück zu fliegen.



In der Halle 7 ist noch ein weiterer ziviler Betrieb angesiedelt. Die Näf Flugmotoren AG, welche bisher hauptsächlich für die Wartung und Überholung der Sternmotoren der Flugzeuge der JU-Air verantwortlich zeichnet.

Bereits findet eine lose Zusammenarbeit dieser Betriebe statt – Synergien werden genutzt und weiterentwickelt. Auch die Zusammenarbeit mit der Luftwaffe wird gelobt. Ein Prozess, welcher beispielhaft ist und nur erahnen lässt, welches wirtschaftliche und innovative Potential in einer weiterführenden und weiter zu entwickelnden militär- und zivilaviatischen Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf liegt. Es bleibt nicht nur zu hoffen, dass die zuständigen Instanzen dies in aller Deutlichkeit erkennen. Diese sind aktiv auf die Vorzüge einer solchen Nutzung aufmerksam zu machen.

Wehren wir uns gegen den Richtplan!

Machen Sie auch von Ihrem Mitwirkungsrecht in Sachen Richtplan des Kantons Zürich Gebrauch. Dieser liegt noch bis 15. April 2011 öffentlich auf. Während der Auflage ist jede(r) berechtigt, sich zum Entwurf des kantonalen Richtplans zu äussern. Deponieren Sie Ihre Einwendung bei der Baudirektion des Kantons Zürich. Das entsprechende Online-Formular kann unter dem Link www.richtplan.zh.ch gefunden und ausgefüllt werden. Ein Beispiel finden Sie unter www.forum-flugplatz.ch

Die Meinung unseres Gastautors



**Bruno Walliser
SVP**

**Kantonsratskandidat
(bisher)**

**Volketswil
Bezirk Uster
Liste 1**

www.brunowalliser.ch

Dübendorf – ein Flugplatz mit Zukunft

Die Schweizer Luftfahrtsgeschichte und der Flugplatz Dübendorf sind eng miteinander verbunden. Die Region Zürich verdankt ihre Prosperität dem Flugverkehr mit dem heutigen Flughafen Zürich. Die Metropolitanregion Zürich wird sich in den nächsten Jahren gegenüber anderen europäischen Grossregionen behaupten müssen.

Das zentral gelegene Flugplatzareal Dübendorf bietet einmalige Chancen in verschiedener Hinsicht. Bereits heute hat sich die Rega auf dem Areal sehr gut etabliert. Dübendorf entwickelt sich in der Schweiz zum wichtigsten Stützpunkt für Such- und Rettungseinsätze sei es durch die Rega, die Polizei oder das Militär. Zudem hat auch die Schweizer Luftwaffe mit dem bestehenden Pistensystem jederzeit einen wettersicheren Ausweichflugplatz. Dübendorf hat dank spezialisierten Unternehmen das Potenzial, zum bedeutenden Rettungs- und Medical-Center ausgebaut zu werden. Weiter können aviatische Unterhaltsbetriebe optimal auf dem Gelände angesiedelt werden. Damit können unzählige Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen werden. Auch für die Planung der An- und Abflugrouten für den Flughafen Kloten ist es wichtig, rasch Planungssicherheit über die künftige Verwendung von Dübendorf zu erhalten. Falls der Flugbetrieb ganz eingestellt würde, hätte dies mit Sicherheit Auswirkungen auf die Planung des Flughafens Zürich und somit auch für die Bevölkerung in den umliegenden Gemeinden von Dübendorf. Mit dem schönen Grünareal, seiner guten Verkehrerschliessung, den nahen Hochschulen und seinem Pistensystem ist der Flugplatz Dübendorf eine Perle in der Region Zürich. Eine Perle, die aber poliert werden muss, jedoch nicht durch Auslagerungen ziviler Fliegerei aus Kloten oder Rückkehr des militärischen Jetbetriebs. Dieses Areal bietet unzählige Chancen, auf die wir nicht verzichten dürfen und können.

Es ist jetzt an der Zeit, dass die massgeblichen Kräfte nach raschen und zukunftssträchtigen Lösungen für dieses Areal suchen. Es muss in unserer Region wieder möglich sein, einen grossen Wurf zu landen. In Zürich und seiner Region gibt es genug teure Planungsleichen, welche uns an der positiven Weiterentwicklung hindern. Wir brauchen Lösungen für die nächsten Jahrzehnte. Lösungen für den Flugplatz Dübendorf mit seinem Pistensystem und für unsere Region.



**Heinrich Wuhrmann
SVP**

**Kantonsratskandidat
(bisher)**

**Dübendorf
Bezirk Uster
Liste 1**

www.svp-zuerich.ch

Das Glattal wächst überdurchschnittlich

Der Flugplatz Dübendorf, einstige Wiege der schweizerischen Luftfahrt soll nach Meinung einiger Planer und Fantasten anderen Nutzungen zugeführt werden. Innovationspark als Idee, Erholungspark, neue Stadt usw. um nur einige Gedanken zu nennen. Auch der Regierungsrat hat die Baudirektion damit beauftragt eine Testplanung, was das auch immer heissen mag, über dieses Gebiet durchzuführen und gibt dafür Fr. 400'000.-- aus. Dass aber das Grundstück nach wie vor dem Bund gehört wird völlig ausgeblendet. Auch ein Entscheid des VBS zur Aufgabe dieses Areals als Flugbasis steht aus. Auch das 2005 beschlossene Stationierungskonzept ist für mich äusserst fraglich. Obwohl eine hervorragende Flug-Infrastruktur zur Verfügung steht und diese auch durch Rega, Polizei, Suchhelikopter, Lufttransportdienst des Bundes, JU- Air und Privatfirmen genutzt wird und Arbeitsplätze entstehen, soll die Aviatik anderen Begehrlichkeiten Platz machen. Dies ist für mich völlig unverständlich. Auch habe ich aus volkswirtschaftlichen Überlegungen meine Bedenken. Wenn ein Innovationspark nach der Idee von Nationalrat Noser entstehen soll, könnten sich andere Kantone wehren und mit einer Konzentration von hochspezialisierten Betrieben allein im Kanton Zürich nicht einverstanden sein. (anti Zürich Reflex) Wer soll die Infrastrukturkosten für eine Mega Überbauung tragen. Wer soll eine allfällige ÖV Erschliessung bezahlen? Wie soll der Individualverkehr fließen, hören wir doch täglich die gleichen Staumeldungen?

Das Glattal wächst überdurchschnittlich. Auch entlang der neuen Glattalbahn wird in den nächsten Jahren rege gebaut, daher ist es für mich nicht nachvollziehbar, dass auch das Flugplatzareal umgenutzt werden soll. Eine militärische und zivile Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen ist durchaus möglich und sinnvoll. Die nächsten Generationen sollten auch noch Landreserven zur Verfügung haben.



**Orlando Wyss
SVP**

**Kantonsratskandidat
(bisher)**

**Dübendorf
Bezirk Uster
Liste 1**

www.orlando-wyss.ch

Eine hohe Wertschöpfung ist garantiert

Es besteht in der Bundesverfassung unter Artikel 58 ein klarer Auftrag, dass unsere Armee unser Land und unsere Bevölkerung verteidigen muss. Zu dieser Aufgabe gehört zwingend eine Luftwaffe, ohne diese ein solcher Auftrag nicht ausgeführt werden kann. Der Chef der Luftwaffe, Korpskommandant Markus Gyax, hat immer klar zu verstehen gegeben, dass der Militärflugplatz Dübendorf Bestandteil einer funktionierenden Luftwaffe sein muss. Ich hatte kürzlich die Gelegenheit mich persönlich zu überzeugen, dass für innovative Firmen in der bestehenden Mantelnutzung Raum und Gelegenheit besteht, um aussergewöhnliche Leistungen zu erbringen. Die Firma „aerolite“, welche Spezialeinrichtungen in Helikoptern und Flächenflugzeugen einbaut, ist weit über unsere Landesgrenzen anerkannt. Auch die Firma „Lions Air“ leistet ausserordentliches, ist sie doch für den wichtigen Organtransport landesweit tätig. Ärzteteams, welche in den entferntesten Spitälern Organe entnehmen und in den Zürcher Spitälern einpflanzen, haben ihren Stützpunkt im Hangar 7 des Militärflugplatzes. Die sinnvolle Stationierung der Polizeihelikopters der Kantonspolizei Zürich findet auf dem Flugplatz Dübendorf statt. Anstatt stundenlange Anfahrtswege nach Mollis und zurück in Kauf zu nehmen, können Suchaufträge oder Überwachungsflüge sofort ausgeführt werden, was der Sicherheit der Bevölkerung dient.

Es zeigt sich, dass der Militärflugplatz neben der Landesverteidigung auch für innovative Firmen genutzt werden kann, in dem man die wertvolle Infrastruktur mit dem Pistensystem nutzt. Die Finanzierung des Betriebs wäre bei einer Nutzung von Militär und aviatischen Firmen, welche nach dem zugesicherten Weiterbetrieb der Piste zahlreich auf dem Gelände angesiedelt werden können, gesichert. Diese Firmen verursachen auch keinen grossen Flugverkehr, kommen doch auf eine Flugbewegung tausende von geleisteten Arbeitsstunden innerhalb des Areals. Eine grosse Wertschöpfung wäre garantiert und neben dem wirtschaftlichen Nutzen kann die Luftwaffe ihren Auftrag für die Bevölkerung der östlichen Landesteile erfüllen.



**Jacqueline Hofer
SVP**

**Kantonsratskandidatin
(neu)**

**Dübendorf
Liste 1**

www.jhofer.ch

Dübendorf als «Kompetenzzentrum Schutz und Luftrettung Schweiz»

Aus nationalem Interesse sind aviatische Infrastrukturen wie der Militärflugplatz Dübendorf zu erhalten. Für die Schweizer Luftwaffe gehört Dübendorf zu einem der wichtigsten Standorte. Dübendorf ist als Tor zur Ostschweiz geografisch ideal gelegen. Je schneller und je näher man beim Geschehen ist, umso besser kann man bei Leid und Katastrophen helfen und nationale Institutionen wie Polizei und Grenzwachtkorps unterstützen. Ein entscheidender Vorteil, denn in Notfällen zählt jede Minute. Zudem erlaubt das Instrumentenlandesystem Anflüge zu jeder Wetterlage.

Jeder Flugplatz, der der Luftwaffe zur Gewährleistung des sicherheitspolitischen verfassungsmässigen Auftrages noch zur Verfügung steht, ist ausserordentlich wichtig. Es gilt Synergien zur bestehenden Luftwaffe zu schaffen, um den Militärflugplatz Dübendorf zu erhalten. Die Zukunft von Dübendorf könnte eine departementsübergreifende Dimension annehmen. Der Wirtschaftsraum Glattal würde mit einem schweizweiten Kompetenzzentrum für Schutz und Luftrettung an zentraler volkswirtschaftlicher Bedeutung gewinnen. Dübendorf könnte als nationales Vorbild eines Mischnutzungsbetriebes «Militärischer Flugbetrieb – ziviler, aviatiknaher Unterhalts- und Firmenflugbetrieb» gelten. Flugbewegungen, die der Sicherheit dienen werden von der Bevölkerung breit getragen. Gerade in Zeiten, wo die Verkehrsdichte immer mehr zunimmt und die Verkehrswege versperrt sind, wird in naher Zukunft, die Luftrettung ein grundlegendes Thema werden. Dübendorf entwickelt sich bereits heute zum wichtigsten Stützpunkt für Such- und Rettungsaktionen. In Sachen Ambulanzflüge, Rettungsaktionen mit Wärmebildkameras, lebensrettende Organtransporte via Dübendorf, wie auch medizinischen und sicherheitstechnischen Kabinenausrüstungen für Helis- und Flächenflugzeuge kommen nebst der Luftwaffe, der lokal integrierten «Aerolite» und «Lions Air Group» bereits heute im Flugrettungswesen eine Pionierrolle zu. Der ideale Standort für die Hauptzentrale der REGA, die Stationierung von Polizeihelikoptern und Ansiedelung des Universitätsspitals. Universäre Betriebe, die grosse Akzeptanz in der Bevölkerung geniessen. All diese Nutzungen sind Synergien zur bestehenden Luftwaffe, die mit einem «Kompetenzzentrum Schutz und Luftrettung Schweiz» im Auftrag der landesweiten Sicherheit selbsttragend operieren könnte.



**Bruno Fenner
BDP**

**Kantonsratskandidat
(neu)**

**Dübendorf
Liste 13**

www.bdp-wahlen.ch

Die Welt ist leider noch kein bisschen friedlicher geworden

Im Gegenteil neue Formen von Krieg (Terrorismus) sind noch dazugekommen. Ich stehe mit Überzeugung zu einer grundlegenden und glaubwürdigen Landesverteidigung. Die Militärausgaben wurden in den letzten Jahren massiv gekürzt. Weitere Kürzungen würden unsere Armee in Frage stellen. Die Armee bedeutet für unser Land Sicherheit. Ebenso ist auch bei Katastrophen jederzeit Verlass auf eine gut funktionierende Armee.

Die Geschichte von Dübendorf und des Militärflugplatzes gehören zusammen. Der Militärflugplatz gehört zu Dübendorf wie die Glatt zum Glattal. Die Flugbewegungen sind in den letzten Jahren stark reduziert worden, womit sich auch die Lärmbelastung für unsere Bevölkerung in Grenzen hält.

Bevor ein entgeltlicher Entscheid des Bundes über eine allfällige Schliessung des Militärflugplatzes gefällt wird, dürfen keine unnötigen und teuren Planungen unterstützt werden.

Mit Entschiedenheit würde ich mich gegen eine Verlagerung des Privatflugverkehrs nach Dübendorf wehren.

Vorankündigung

**Die nächste Generalversammlung
findet statt am:
13. Mai 19.30 Uhr
(Apero 18.45 Uhr)
im Kaderausbildungszentrum (KAZ)
in Dübendorf.**

Separate Einladung folgt.



Forum Flugplatz Dübendorf

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

Peter Bosshard, Präsident; Robert Steiner, Vizepräsident;
Mike Chatton; Markus Gisel; Jacqueline Hofer.



Christian Lucek
SVP

Kantonsratskandidat
(neu)

Dänikon
Bezirk Dielsdorf
Liste 1

www.christian-lucek.ch

AVIApolis statt Monopoly

Erneut hat der C VBS auf eine Anfrage aus dem Parlament bekräftigt, dass auf dem Flugplatz Dübendorf bis Ende 2014 militärischer Flugbetrieb stattfindet. Ob das VBS den Standort danach weiter nutzen wird, lässt er offen und macht es von der Überprüfung des Stationierungskonzeptes mit Entscheid frühestens im 2012 abhängig. Das ist eine Aussage, lässt aber vieles - zu vieles offen.

Diese anhaltende Planungsunsicherheit bildet der Nährboden für allerlei ins Kraut schiessenden Phantasien und Utopien von Planern und Architekten die den Traum, einer auf der grünen Wiese entstehenden Retortenstadt ausleben möchten. Dass das gut erschlossene Gelände von 256 Hektaren vor den Toren Zürichs, ein immenses Potenzial hat ist unbestritten. Umso sorgfältiger ist dessen Zukunft zu betrachten.

Einzigartig ist der Flugplatz auch aus aviatischer Sicht. Nicht nur ist er die Wiege der Fliegerei in der Schweiz, er bietet heute immer noch über tausend Arbeitsplätze und ist zugleich die letzte grosse zusammenhängende freie Fläche im Siedlungsbrei der Region. Der Luftwaffe dient der Standort als Tor zur Ostschweiz und beherbergt immer noch ein Lufttransportgeschwader, die Führungsinfrastruktur, sowie Flächen- und Sonderflugzeuge des Bundes. Genau diese Stärken sollen auch in Zukunft von Bedeutung sein.

Daher ist einzig die Option der zivil-militär-aviatischen Mischnutzung innovativ und zukunftsweisend. Durch die Ansiedlung von Unterhalts- und Ausrüstungsbetrieben der Wachstumsbranche Aviatik, werden weitere hoch qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen und nur wenige belastende Flugbewegungen generiert. Dadurch wird eine hohe Wertschöpfung bei geringen Emissionen erreicht. Die Funktion für die Luftwaffe als militärische Basis bleibt erhalten, die offene Fläche und strategische Landreserve bleibt grösstenteils frei. Auch ist gegen die gelegentliche Nutzung durch kulturelle oder Sportliche Grossanlässe nichts einzuwenden, eine Grundinfrastruktur zu diesem Zweck liesse sich einrichten und würde der „Weltstadt“ Zürich nicht schlecht anstehen. Auf dem Gelände ist ein Nebeneinander von verschiedenen Nutzern unter Beibehaltung der Fliegerei möglich.

Aus diesen Gründen setze ich mich mit aller Kraft dafür ein, dass diese Chancen nicht zubetoniert werden und hoffe, dass sich der Bund rasch zu einer verbindlichen Aussage über die weitere Nutzung des Geländes durchringen kann.



Rolf André
Siegenthaler
SVP

Kantonsratskandidat
(bisher)

Zürich
Liste 1

www.rolf-siegenthaler.ch

Werte, die es zu erhalten gilt!

Boden ist in unserem immer dichter besiedelten Land eine rare Ressource. Entsprechend heftig wird über die Verwendung der letzten – auch der vermeintlichen – Reserven gestritten. Die Interessen sind vielfältig, wie wir am Beispiel des Flugplatzes Dübendorf sehen. Wozu braucht es denn noch einen Flugplatz in Dübendorf, der ein so grosses Areal von 256 Hektaren belegt?

Aber Traditionen spielen eine Rolle. Rund um den Flugplatz Dübendorf hat sich seit seiner Gründung im Jahr 1910 eine eigentliche Aviatik-Kultur gebildet. Fachleute und Betriebe der Luftfahrt, das Museum und die Armee bieten Arbeitsplätze und Know-how in diesem Spezialbereich. Wie oft hört man bei Fusionen oder Reorganisationen von Firmen, wie entscheidend die richtige Kultur für den Erfolg der Unternehmen sei. In Dübendorf besteht die richtige Kultur für die Luftfahrt. Was wäre gewonnen, wenn sie zerstört würde? Wohl nichts.

Es würde aber die Chance vergeben, diesen idealen Nährboden für innovative und moderne Aviatikbetriebe zu nutzen. Was damit gemeint ist, zeigt Bertrand Piccard mit seiner Solarimpulse. Nicht zufällig wurde sie in Dübendorf gebaut.

Die Nähe zu ETH und EMPA – und eben, die einzigartige Kultur von Dübendorf – sind da sicher von Vorteil. Daneben sprechen weitere, ganz praktische Gründe für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf. Kloten ist mit den Linienflügen zeitweise ausgelastet und hat für kleinere Betriebe immer weniger Platz. Zudem braucht unsere Armee eine Airbase im Nordosten des Landes, weil es eine Rolle spielt, ob ein Heli eine Stunde länger in der Luft ist, wenn er im Osten des Landes raschmöglichst in den Einsatz muss und letztlich soll auch für aviatische Maintenancebetriebe, die durch Wartung von Geschäftsflugzeugen schlussendlich hohe Wertschöpfung generieren ein Platz vorhanden sein.

Das alles sind hochwertige Arbeitsplätze, die von einem funktionierenden Flugplatz Dübendorf abhängen und zur einzigartigen Kultur von Dübendorf beitragen.

Diese Werte gilt es zu erhalten!

Innovationspark statt Flugplatz: absurde Idee

Rudolf Kurth, Zürich, dipl. EI.-Ing. ETHZ

Mit der Pressekonferenz vom 3. Juni 2010 hat die Zürcher Regierung nichts anderes als ihre Pflicht erfüllt, indem sie das Ergebnis der zwei Millionen Franken teuren Testplanung für das Gelände des Flugplatzes Dübendorf dem Steuerzahler nach eingehender Prüfung präsentierte. Damit wurde natürlich ein gewisser Bann gebrochen, und männiglich windet nun vor allem den Initianten der Innovationspark-Idee schöne Kränze, und die Grünen wollen uns nun weismachen, was «Gescheites» und «Sinnvolles» mit dem freien Gelände anzufangen sei; zum Beispiel einen Drittel davon zuzubetonieren, um einige hundert Arbeitsplätze zu schaffen. Dabei hat es auf dem Flugplatz Dübendorf bereits heute über 1500 Arbeitsplätze! Nun wird aber über dem Schwärmen für den «überflüssigen» Innovationspark völlig vergessen, dass über die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf immer noch das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) entscheiden wird, und die Flugwaffe hat sich klar dafür geäußert, dass sie auf diesen immer noch modernst eingerichteten Flugplatz auf weitere Zukunft – über 2014 hinaus – nicht verzichten will.

Es gibt wichtigere Aufgaben

Ich habe sehr wohl Verständnis, dass jüngere, vielleicht noch weniger bekannte Politiker sich profilieren müssen und auch wollen. Nur rate ich denen, dies mit Themen zu tun, die handfester sind. Wir haben, weiss Gott, wichtigere Aufgaben zu lösen, als einen weiteren, zwar noch in der Ferne liegenden Innovationspark zu bauen, den wir nicht mit dem nötigen «Leben» füllen können. Zudem ist es absurd, eine Infrastruktur, die über 200 Millionen Franken wert ist, zu vernichten, 1500 Arbeitsplätze abzuschaffen, die sich mehrheitlich für die Sicherheit unseres schönen Landes einsetzen, um sie hinterher mit Hunderten von Millionen Franken, zwar nicht für den gleichen Zweck, wieder aufzubauen.

Arbeitsplätze sichern

Die von unserer Seite vorgeschlagene militärisch- und zivil-aviatische Mischnutzung sichert die bestehenden Arbeitsplätze und öffnet die Möglichkeit, innovativen Firmen im Bereich der Aviatik oder aviatiknahen Bereichen den Platz mit der nötigen Infrastruktur zu bieten. Damit werden auch weitere Arbeitsplätze geschaffen, und es wird sichergestellt, dass der Flugplatz Dübendorf für die Flugwaffe finanziell tragbarer wird.

Die Argumente für den Innovationspark sind hanebüchen

Der «Standpunkt»-Artikel des Vorsitzenden der grünliberalen Fraktion im Zürcher Kantonsrat hebt verheissungsvoll an: Vom über 100 Jahre alten Wunderwerk technischer Innovation, dem Wiesener Viadukt, wird geschwärmt. Jawohl, der Wiesener Viadukt ist ein ausgezeichnetes Vorbild für die zukünftige Nutzung des Militärflugplatzes

Dübendorf: Er erfüllt auch heute noch unentwegt seine ursprüngliche Funktion – nach über 100 Jahren –, und dies ohne Beeinträchtigung der ihn umgebenden, nach wie vor intakten Naturlandschaft!

Beton statt Erholungsraum

Allerdings schlägt der «Standpunkt» dann jäh ins Gegenteil um: «...Rund ein Drittel des Geländes wollen wir baulich umnutzen..., zwei Drittel des Arealen sollen renaturiert respektive in einen Natur- und Erholungsraum umgestaltet und zumindest teilweise zugänglich gemacht werden.» Es ist im höchsten Grade unlauter, wenn eine angeblich der Umwelt verpflichtete Partei, im Chor mit ihren Exponenten, wider besseres Wissen behauptet, dass auf dem Areal des Flugplatzes Dübendorf grosse Frei- und Erholungsflächen erhalten blieben. Genau das Gegenteil wäre nämlich der Fall, wenn mindestens ein Drittel (im Endeffekt sicher noch mehr) der zur Verfügung stehenden Flächen zubetoniert würde, wofür in den nächsten zwei Jahrzehnten nachweisbar keine Notwendigkeit besteht, gibt es doch gegenwärtig mehr als 60 (!) über die gesamte Schweiz verteilte Innovations- und Technologieparks, die alle um zukunftssträchtige Projekte «buhlen»! Aber es kommt noch hanebüchener, wenn gesagt wird:

«...Es gibt Leute, die am Flugbetrieb um jeden Preis festhalten wollen – auch mit Verweis auf die bestehenden Arbeitsplätze des Militärflugplatzes... Die entscheidende Frage lautet, was wir bevorzugen. Ein paar Dutzend Arbeitsplätze in klassischen Sektoren, oder aber nachhaltige, zukunftsorientierte Innovationsschübe und neue Entwicklungen einer ganzen Region?»

Heute schon 1500 Arbeitsplätze

Einerseits sind es über 1500 höchstqualifizierte Hightech-Arbeitsplätze und nicht «ein paar Dutzend Arbeitsplätze in klassischen Sektoren», wie behauptet, die heute schon auf dem Areal des Flugplatzes Dübendorf angesiedelt sind. Andererseits gehört die heutige Aviatik-Industrie zu den global am schnellsten wachsenden und technologisch zukunftssträchtigsten Wirtschaftssektoren. Das Potenzial für einen auf die Aviatik fokussierten Innovationspark wie der Flugplatz Dübendorf mit seiner heute bestehenden und bereits amortisierten, alle ultimativen Sicherheitsanforderungen erfüllenden technischen Infrastruktur ist daher eine einmalige Chance, bei der Zukunftsgestaltung ganz vorne mit dabei zu sein.

Entwicklungsperspektive besteht

Wird diese Chance vertan, entsteht nicht nur unmittelbar ein immenses volkswirtschaftliches Defizit, es wird auch längerfristig die erfolgversprechendste Entwicklungsperspektive für die ganze Region Glattal unwiederbringlich preisgegeben – zudem unter Vernichtung des letzten grossen Trockenwiesenreservats in der Ostschweiz als Oase der Artenvielfalt.

Dübendorf



Orlando Wyss
SVP (bisher)
Dübendorf
Bezirk Uster
www.orlando-wyss.ch



Heinrich Wuhrmann
SVP (bisher)
Dübendorf
Bezirk Uster
www.svp-zuerich.ch



Jacqueline Hofer
SVP (neu)
Dübendorf
Bezirk Uster
www.jhofer.ch



Bruno Fenner
BDP (neu)
Dübendorf
Bezirk Uster
www.bdp-wahlen.ch

Dänikon



Christian Lucek
SVP (neu)
Dänikon
Bezirk Dielsdorf
www.christian-lucek.ch

Egg



Beat Stiefel
SVP (bisher)
Egg
Bezirk Uster
www.svp-egg.ch

Forch



Hans-Peter Amrein
SVP (neu)
Forch
Bezirk Meilen
www.hpamrein.ch

Meilen



Adrian Bergmann
SVP (bisher)
Meilen
Bezirk Meilen
www.adrianbergmann.ch

Zürich



Rolf André Siegenthaler
SVP (bisher)
Zürich
Liste 1
www.rolf-siegenthaler.ch

**Unterstützen Sie
unsere
Vereinsmitglieder
im Wahlkampf
und setzen
Sie diese
Kandidaten
2x auf
Ihre Liste.**

**-----
Damit die
richtigen Leute
ans Ruder
kommen!**

Soll sich der Kanton Zürich für die rasche Realisierung eines Innovationsparks auf dem Gelände des Flugplatz Dübendorf einsetzen?

Wie diese (und andere) Frage(n) von den Kantonsratskandidaten aller Wahlkreise beantwortet wird, können Sie unter www.smartvote.ch nachlesen (Kandidatenprofil/smartvoteprofil). Schneller und bequemer geht es, wenn Sie auf unserer Homepage www.forum-flugplatz.ch den Link «Smartvotescreening» anklicken. Dort finden Sie eine Zusammenstellung – aufgeteilt nach Parteien und Wahlkreisen – und entsprechende Grafiken dazu. Eine Dienstleistung unseres Vorstandsmitgliedes Markus Gisel.